



MOBILITY POVERTY

MOBILITY POVERTY OVERVIEW IN CENTRAL AND EASTERN EUROPE

CROATIA

Project: Mobility poverty in CEE and SE Europe

Authors: Vladimir Halgota, Zvonimir Lozić

City_date: Zagreb, March 2023



RESEARCH BACKGROUND

Mobility poverty (MP) in some countries has been relatively unexamined and no clear definitions are available at EU or national levels. However, it is a problem that is becoming more pressing as fuel prices are rising and some countries face high car dependency thus commuting to work or for daily errands can become very expensive. The most important factor that causes MP is the household's income. But then the mobility expenses are lower if the family members have good access to public transport and can go on foot/by bicycle to do their daily errands. It seems that the low-income households in peripheral and (by public transport) less accessible areas might be the most affected and vulnerable groups.

Against this backdrop, project Mobility poverty in Central and Eastern Europe aims at reviewing the policies and assessing the state of mobility poverty in Bulgaria, Croatia, Hungary, Romania, Slovakia, and Slovenia. It also aims to raise awareness of policy- and decision- makers about the mobility poverty issue. The overview in selected countries will result in a 4-pager policy brief for each country. The policy briefs will be disseminated to 20-30 stakeholders in each country. These reports will be based on an accessible EU database and quality insight (e.g. interviews). These policy briefs will be a good basis for further project activities, especially stakeholder awareness and communication.

The project is financed by the European Climate Foundation.

TABLE OF CONTENTS

- 1/** Mobility poverty definition and indicators (p.3)
- 2/** Situation in the field of mobility poverty (p.7)
- 3/** Mobility poverty policies and measures (p.11)
- 4/** Key actors in the mobility poverty field (p.14)
- 5/** Research gaps (p.15)
- 6/** Expert evaluation (p.17)
- 7/** Literature (p.18)

1/ MOBILITY POVERTY DEFINITION AND INDICATORS

Mobility poverty definition

Prometno siromaštvo do sada nije prepoznato kao specifičan problem i fenomen¹ na razini Hrvatske, a tek je u povojima kao predmet interesa javnih politika EU. Međunarodne tenzije povezane s ruskom agresijom na Ukrajinu ogolile su ranjivost europskog područja na geopolitičke rizike i podložnost ucjenama nedemokratskih režima. Time se potcrtava nužnost implementacije ideja Europskog zelenog plana, ne samo zbog otpornosti na klimatske nego i gospodarske izazove. Hitna i sveobuhvatna dekarbonizacija nameće se kao imperativ iz perspektive sigurnosti, suverenosti i socio-ekonomske stabilnosti, pri čemu je nužno da tranzicija bude socijalno pravedna da bi bila održiva.

Energetsko siromaštvo² pojedinaca i kućanstava jedan je od ključnih elemenata planova energetske tranzicije definirane paketom „Spremni za 55 %“(Europski parlament i Vijeće, 2021). Nadograđujući na to, radni dokument Europske komisije i Parlamenta od 8. veljače 2023. predlaže sporazum o osnivanju Socijalnog fonda za klimatsku politiku (SCF, 2023), važan za pravednu zelenu tranziciju uz zaštitu posebno ranjivih skupina s novim naglaskom na prometno siromaštvo.

Prometno siromaštvo tako je po prvi put definirano na EU razini kao "nemogućnost ili poteškoća pojedinca ili kućanstva da zadovolji troškove privatnog ili javnog prijevoza, ili nedostatna dostupnost prijevoza potrebnog za pristup ključnim socio-ekonomskim uslugama i aktivnostima, uzimajući u obzir nacionalni i prostorni kontekst". Detaljnije se navodi kako "prometno siromaštvo može biti uzrokovano jednim ili više faktora kao što su: niski prihodi, visoki troškovi goriva te nedostatak priuštivog ili dostupnog privatnog ili javnog prijevoza. Prometno siromaštvo može osobito pogađati pojedince ili kućanstva u ruralnim, otočnim, perifernim, planinskim, udaljenim, manje pristupačnim, odnosno slabije razvijenim područjima i krajevima, uključujući slabije razvijena prigradska područja i najudaljenije krajeve." (SCF, 2023).

¹ U hrvatskoj akademskoj literaturi dostupni su radovi koji srodni koncept "prometne marginaliziranosti" pionirski razrađuju u okviru prometne geografije (Gašparović i Jakovčić, 2014, Gašparović, 2016). U tijeku je i istraživački projekt Instituta društvenih znanosti Ivo Pilar "Prometna dostupnost kao čimbenik demografske revitalizacije i deperiferizacije Hrvatske" čiji je voditelj dr. sc. Ivo Turk.

² "Energetsko siromaštvo" se kao pojam uvriježio u planskim i provedbenim dokumentima javnih politika te u postao poznat široj javnosti u znatnoj mjeri zahvaljujući zagovaračkom radu civilnog društva (npr. udruga DOOR).

Prijedlog sporazuma o osnivanju SCF-a predviđa da do 30. lipnja 2025. svaka članica EU izradi vlastiti Plan implementacije³ u kojem se donose mjere i raspoređuje predviđeni proračun, pri čemu je Hrvatskoj indikativno alocirano preko milijardu Eura za razdoblje 2026.-2032. Stoga se može očekivati da će predložena definicija prometnog siromaštva biti postupno prenesena u hrvatsku regulativu.

Čak i bez usvojene jedinstvene definicije, na razini hrvatskih javnih politika svijest o problematici prometnog siromaštva odražava se u brojnim dokumentima⁴, i to obično u kontekstu uzroka ili simptoma općeg siromaštva, socijalne isključenosti, regionalnih nejednakosti, demografskih trendova, diskriminacije i ugroženosti ljudskih prava.

Primjerice, Nacionalni plan borbe protiv siromaštva i socijalne isključenosti za razdoblje od 2021. do 2027. godine (MRMSOSP, 2021) ne spominje izrijeком pojam "prometnog siromaštva", no očigledno je da ta tema prožima sva ključna programska područja: socijalna skrb, zdravstvena zaštita, odgoj i obrazovanje, regionalni razvoj.

Nadalje, Ured Pučke pravobraniteljice u nizu izvještaja upozorava na neravnopravnost pristupa različitim uslugama i poteškoće u ostvarenju prava stanovništva iz "prometno nepovezanih" ili "izoliranih krajeva". Na sličnu problematiku upozoravaju i druge pravobraniteljice - za djec⁵, osobe s invaliditetom i ravnopravnost spolova⁶.

³ Radna skupina koja će pisati hrvatski "Socijalni plan za klimatsku politiku" u okviru realizacije SCF-a nužno bi morala uključivati podgrupu za multidisciplinarni pristup problemu prometnog siromaštva u Hrvatskoj. Ključno je pri tome identificirati sve relevantne stručne dionike energetske tranzicije za polje prometnog siromaštva u hrvatskom okviru, pravovremeno ih informirati te ih uključiti u sudjelovanje u razradi prijedloga mjera provedbe SCF-a kako bi se osigurala njihova svrhovitost i provedivost.

⁴ Dosadašnja fragmentiranost pristupa temi u različitim sektorima nameće nužnost implementacije ujednačene definicije u hrvatsko zakonodavstvo i policy dokumente, što bi trebalo doprinijeti koherentnijim politikama, usklađenijim mjerama i dosljednijem praćenju njihovih učinaka.

⁵ Pravobraniteljica za djecu je u izvještaju za 2019. godinu među ostalim istaknula neujednačenost u osiguranju besplatnog prijevoza djece autobusima do srednjih i osnovnih škola (PD, 2019: 59), što je problem koji bi se u nekim krajevima mogao ublažiti poticanjem djece da koriste bicikl kada bi za to postojali visoki preduvjeti sigurnosti što na mnogim područjima nije slučaj.

⁶ Pravobraniteljica za ravnopravnost spolova opetovano upozorava na "izuzetno visok rizik ekonomske ovisnosti žena o drugim članovima obitelji", te "potrebu uvođenja snažnijih mjera kojima bi se potaklo uključenje žena na tržište rada" (PRS, 2019: 331). Ova upozorenja treba gledati posebno u svjetlu činjenice da u Hrvatskoj vozačku dozvolu za automobile posjeduje oko 1.37 milijuna muškaraca nasuprot 1.01 milijun žena (MUP, 2021), što znači da oko 360 tisuća manje žena nego muškaraca ima mogućnost samostalnog kretanja neovisnog o javnom prijevozu. Istovremeno je korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva uvelike ograničeno slabom dostupnošću odgovarajuće biciklističke infrastrukture, osobito izvan velikih gradova.

Indicators of mobility poverty

Kako do sada nije postojala definicija pojma "prometno siromaštvo", na nacionalnoj razini ne postoje ustaljeni statistički indikatori za praćenje tog fenomena. Ipak, podaci Državnog zavoda za statistiku (DSZ) po Eurostat metodologiji ilustriraju određene trendove, kao i pojedine statistike koje se vode u okviru drugih institucija. Tablica u nastavku prikazuje osnovni prikaz sekundarnih indikatora koji mogu poslužiti za okvirni uvid u problematiku "prometnog siromaštva".

Tablica n°1: Sistematizacija dostupnih sekundarnih indikatora

Čestice	Izvor	Periodika	Poveznica
Osobe koje si ne mogu priuštiti redovito korištenje javnog prijevoza, po radnom statusu i kvintilu dohotka	EU-SILC ⁷	2014	https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ILC_MDES13B/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdes
Osobe koje si ne mogu priuštiti redovito korištenje javnog prijevoza po dobi, spolu i prihodovnom razredu	EU-SILC	2014	https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ILC_MDES13A/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdes
Udio potrošnje za prijevoz u odnosu na ukupnu potrošnju najsiromašnijeg kvintila	EU - DG ENER	2014., 2018.	https://eepi.openexp.eu/eepi.html
Distribucija izdataka za potrošnju - Prijevoz	DSZ (Anketa o potrošnji kućanstva ⁸)	2008. - 2011., 2014., 2017., 2019.	https://podaci.dzs.hr/hr/arhiva/osobna-potrosnja-i-pokazatelji-siromastva/rezultati-ankete-o-potrosnji-kucanstava/
Postotak osoba koje žive u kućanstvu koje nisu u mogućnosti priuštiti si odabrana trajna dobra - automobil	DSZ (Anketa o dohotku stanovništva)	2010.-2020.	https://podaci.dzs.hr/hr/arhiva/osobna-potrosnja-i-pokazatelji-siromastva/rezultati-ankete-o-dohotku-stanovnistva/
Vozačke dozvole po spolu	MUP	2005. - 2021.	https://mup.gov.hr/pristup-informacijama-16/statistika-228/statistika-mup-a-i-bilteni-o-sigurnosti-cestovnog-prometa/bilteni-o-sigurnosti-cestovnog-prometa/287330
Položeni vozački ispiti po spolu	HAK	2010. - 2021.	Agregirani podaci na zahtjev

⁷ Anketa o dohotku stanovništva koja se provodi za istraživanje EU-SILC (Statistics on Income and Living Conditions)

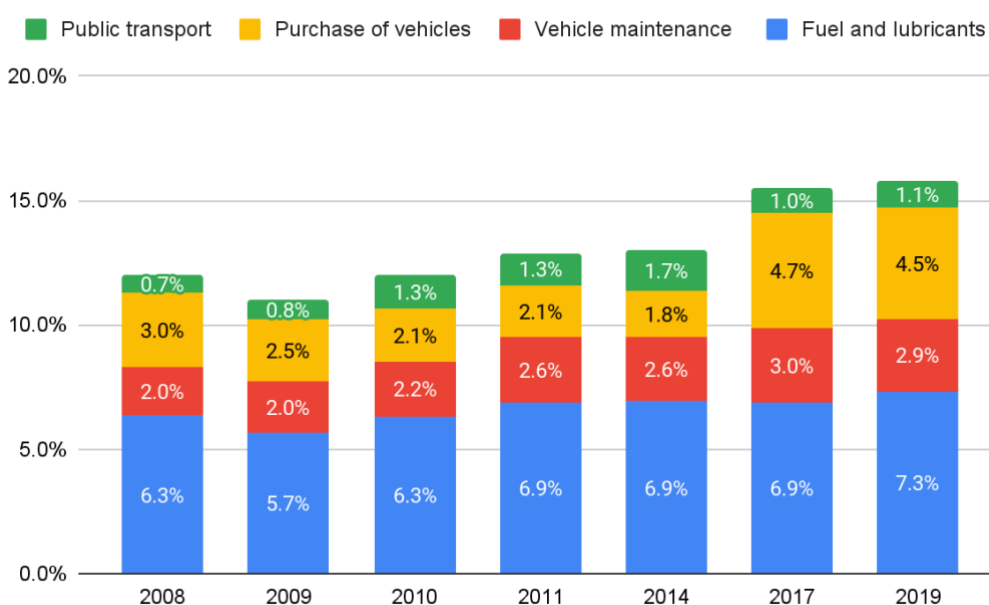
⁸ Anketa o potrošnji kućanstva koja se prati prema međunarodnoj klasifikaciji COICOP (Classification of Individual Consumption by Purpose)

Važno je naglasiti da ovi indikatori ne zahvaćaju multidimensionalnost fenomena te se nameće potreba za konstrukcijom međunarodno usklađenog skupa kompozitnih indikatora.

2/ SITUATION IN THE FIELD OF MOBILITY POVERTY

Najbliže upotrebljive varijable prikupljaju se kroz ankete općeg blagostanja odnosno siromaštva ili socijalne isključenosti: procjene temeljem dohotka⁹ ili temeljem potrošnje¹⁰. Statistika "Osobna potrošnja i pokazatelji siromaštva" iz Ankete o potrošnji kućanstva (APK) uključuje izdatke za kupnju vozila i rezervnih dijelova, izdatke za popravak vozila i kupnju goriva te izdatke za javni prijevoz.

Figure n°1: Transport expenditures as % of total household expenditures, 2008-2011, 2014, 2017, 2019.



Source: DZS

Ukupna potrošnja u kategoriji "prijevoz" su u kontinuiranom rastu i ukazuju na konstantni rast troškova prijevoza u ukupnoj populaciji i time postaju sve veći teret kućnom budžetu. Nadalje, vidljivo je kako je dio populacije obnovio vozni park, dok se udio potrošnje za potrebe javnog prijevoza smanjuje. Kad se analiziraju i podaci za razdoblje Covid-a, bit će još vidljiviji nepovoljni trendovi korištenja i financijske neodrživosti sustava javnog prijevoza.

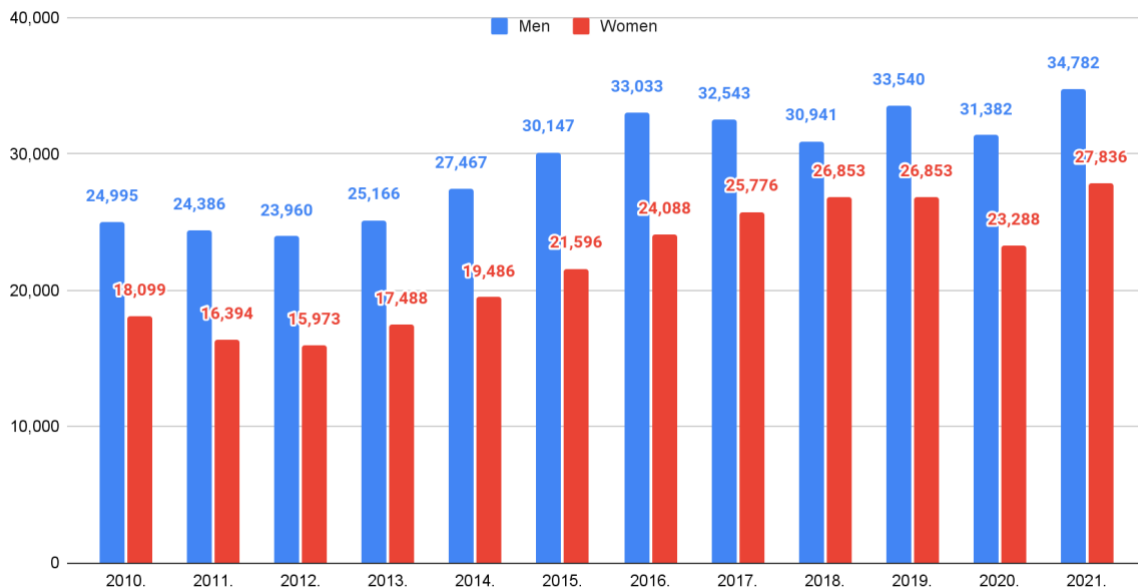
Prometne politike nisu nimalo rodno neutralne premda se mogu takvima predstavljati. Žene su u posebno ranjivoj situaciji što se tiče ovisnosti o članu obitelji s vozačkom dozvolom, osobito u ruralnim krajevima i među starijom

⁹ Anketa o dohotku stanovništva (DZS, 2010.-2020.).

¹⁰ Anketa o potrošnji kućanstava (DZS, neredovito).

populacijom. Hrvatski podaci o položenim vozačkim ispitima ukazuju da muškarci i dalje čine većinu novih vozača, tj. da čine natproporcionalni udio u odnosu na žene u populaciji (HAK, 2022).

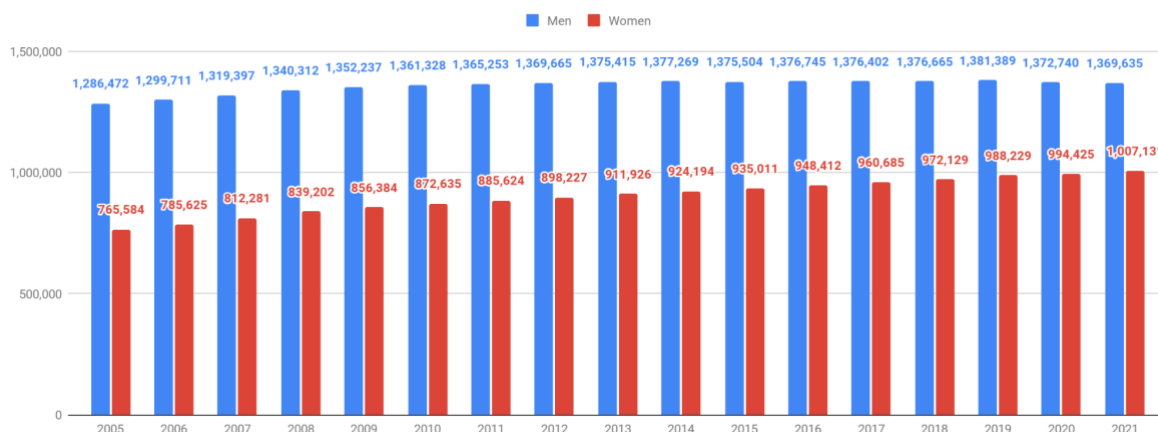
Figure n°2: Passed driver’s licence exams by gender, 2010-2021.



Source: Croatian Auto Club

Istovremeno, ukupan zbroj muških vozača stagnira, dok zbroj vozačica kontinuirano raste (MUP, 2022).

Figure n°3: Persons with a driver’s licence in Croatia.

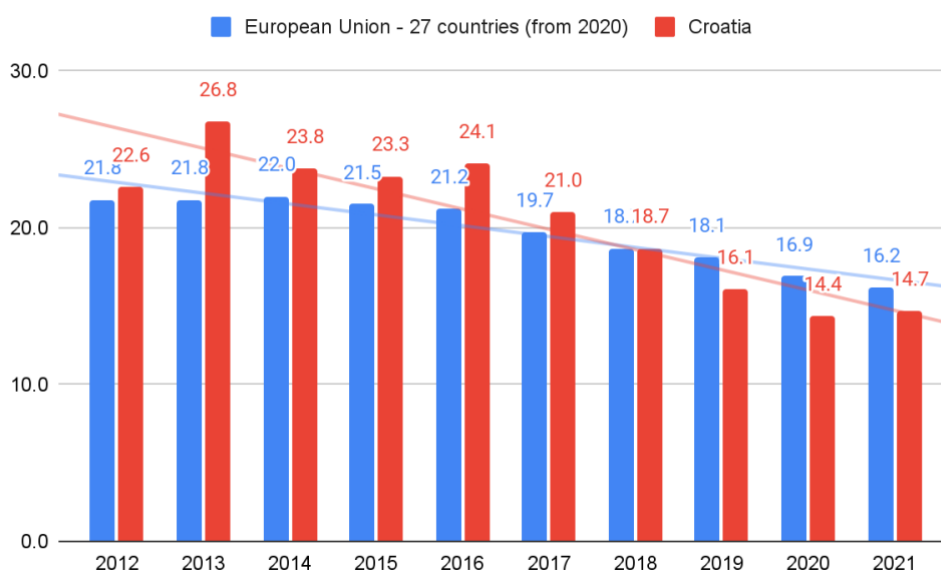


Source: MUP

To otkriva izrazitu neravnotežu spolne raspodjele vozačkih dozvola u populaciji: premda više muškaraca polaže vozačke ispite, ukupan broj muških

vozača ostaje sličan, što se može objasniti podjednakom stopom umiranja muške populacije s vozačkom dozvolom (ili gubitka vozačke dozvole, ili pak emigracije). S druge strane, prirodno odumiranje dijela ženskog stanovništva ne smanjuje broj vozačica, što u kazuje da one u značajnoj mjeri tradicionalno nisu polagale vozački ispit. To znači da su ovisile o muškim članovima obitelji za prijevoz, i još uvijek u značajnoj mjeri ovise, što potcrtava nužnost ulaganja u ravnopravne mogućnosti kretanja bez ovisnosti o automobilu. Mogućnost kretanja je preduvjet osobne autonomije i ekonomske samostalnosti među ženama, osobito za stariju populaciju i ruralno stanovništvo bez dostupnog javnog prijevoza.

Figure n°4: Persons who cannot afford a personal car: % of households below 60% of median equivalised income.



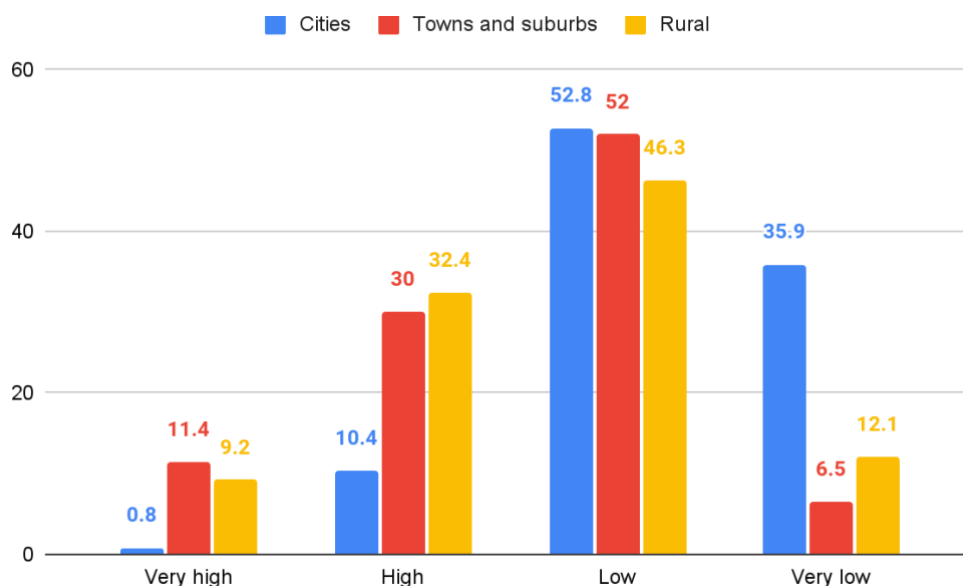
Source: EU-SILC

Recentno smanjenje udjela onih građana koji nemaju mogućnost korištenja auta kratkoročno je dobra vijest za njih, ali dugoročno može biti predznak potencijalnih socijalnih rizika u vezi uvođenja ugljičnog poreza na fosilna goriva, s obzirom na predvidive otpore udaru na njihov (novostečeni) standard i autonomiju. U tom kontekstu, ukazujemo na svojevrsni "kulturni šok" između narativa nužne klimatske prilagodbe i izraženu autocentričnost hrvatskog prometnog sustava. Činjenica je da Hrvatska Vlada od početka invazije na Ukrajinu umjetno kontrolira cijene goriva na pumpama, što predstavlja oblik subvencije u odnosu na tržišnu cijenu, dok SCF implicira uvođenje dodatnih poreza na gorivo kao ključan dio provedbe energetske tranzicija.

Nadalje, dostupnost javnog prijevoza toliko je slaba da neki stanovnici ruralnih krajeva uopće ni ne prepoznaju svoju deprivilegiranost odnosno

moгуćnost da bi mogli svoje životne potrebe za kretanjem možda ostvariti i koristeći neki oblik javnog prijevoza. U sljedećem grafikonu ističe se paradoks da stanovnici ruralnih krajeva ističu manje nezadovoljstvo nedostupnošću javnog prijevoza nego onih u srednjim i većim gradovima.

Figure n°5: Level of difficulty accessing public transport, % distribution by urbanisation.



Source: Eurostat - ILC_HCMP06

Dodatno, istraživanja koncepta "prisilnog vlasništva automobila" ("forced car ownership", Mattioli 2017) sugerira da su kućanstva ograničenih financijskih mogućnosti koja zbog prometne izoliranosti i izostanka alternativnih oblika mobilnosti prisiljena na kupnju i korištenje automobila podložnija materijalnom oskudijevanju, ekonomskoj nesigurnosti i ranjivosti na fluktuacije cijene fosilnih goriva.

Svjedočimo kako tranzicija na čista vozila neće biti glatka i bez otpora, budući da si građani niskih primanja dugo neće moći priuštiti zamjenu za niskouglične automobile, što predstavlja rizik socijalne bombe i političkog otpora ugljičnom porezu.

Podsjećamo i da je socijalna pomoć (zajamčena minimalna naknada) vezana za cenzus vrijednosti automobila do 20.000 kuna, što je daleko ispod vrijednosti bilo kakvog niskougličnog automobila.

3/ MOBILITY POVERTY POLICIES AND MEASURES

Ohrabrujuće je da mjere za ublažavanje prometnog siromaštva ne treba izmišljati od nule. U Hrvatskoj već postoji niz komplementarnih mjera za smanjenje prisilne ovisnosti o automobilu koje se mogu okvirno razvrstati u nekoliko osnovnih kategorija:

- ◆ Subvencioniranje javnog prijevoza
- ◆ Subvencioniranje čistih vozila
- ◆ Javni prijevoz na zahtjev
- ◆ Dijeljena mobilnost
- ◆ Virtualna mobilnost

Subvencioniranje javnog prijevoza najčešća je i najrasprostranjenija financijska mjera koja se provodi u odnosu određene ranjive skupine (djecu u osnovnim i srednjim školama¹¹, studente¹², osobe s invaliditetom¹³, socijalno ugrožene i sl.), kao i na prostore od posebne državne skrbi (npr. subvencionirani prijevoz trajektom za stanovnike otoka¹⁴). Velik je prostor za poboljšanje u povezivanju informacijskih silosa, primjerice kroz izradu jedinstvenog sustava za procesuiranje prava na subvenciju po različitim osnovama zajedno s pružanjem putnih informacija (mobility information hub). Osim javnog prijevoza, u Hrvatskoj se kriterijem "najbržeg prsta" (umjesto po cenzusu) jednom godišnje subvencionira i kupnja "čistih vozila" poput električnih automobila, što paradoksalno ne uključuje bicikle (obične, teretne i električne)¹⁵.

Subvencioniranje prijevoznih karata u pravilu ne znači ništa u područjima gdje javni prijevoz nije razvijen, a proširivanje mreže javnog prijevoza ograničeno je kriterijima rentabilnosti i održivosti. Između neostvarive težnje da svako naselje ima javni prijevoz, i neodrživog rješenja da se za svako ugroženo kućanstvo subvencionira (niskouglični) auto i (čisto) gorivo, smatramo nužnim razvoj

¹¹ Odluka o kriterijima i načinu financiranja troškova javnog prijevoza redovitih učenika srednjih škola za školsku godinu 2022./2023. (NN 101/2022).

¹² Od 1. listopada 2022. povodom Europske godine mladih pokrenut je pilot-projekt povoljnijega prijevoza redovitih studenata kojim se po jedinstvenoj cijeni mjesečne karte od 75 kuna (9,95 €) omogućava neograničeno korištenje željezničkoga prijevoza za oko 113 000 redovitih studenata na području RH s trajanjem do 31. prosinca 2024. uz financiranje iz NPOO-a. Za izvanredne studente vrijedi 50% popusta na svim linijama: <https://www.hzpp.hr/studenti>.

¹³ Slikovit prikaz neujednačenosti sufinanciranja javnog prijevoza za osobe s invaliditetom u okolici Zagreba dala je Udruga invalida rada Zagreba: Općina Brdovec uopće ne sufinancira prijevoz ZET-om za OSI, a obližnja Općina Jakovlje uz pretplatu na ZET dodatno sufinancira i prijevoz Presečki busom, usp: <https://www.uir-zagreb.hr/aktivnosti-hr/javni-prijevoz-zet-a>

¹⁴ Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, Članak 35. Dostupno na: <https://www.zakon.hr/z/44/Zakon-o-prijevozu-u-linijskom-i-povremenom-obalnom-pomorskom-prometu>

¹⁵ <https://www.zakon.hr/z/2803/Zakon-o-promicanju-%C4%8Distih-vozila-u-cestovnom-prijevozu>

hibridnih modela javnog prijevoza na zahtjev, ali i smanjenje same potrebe za mobilnošću kroz virtualne usluge (e-Građani) te širenjem spektra usluga dostupnih "na kućnom pragu" (kućni posjeti liječnika, dostave, javni bilježnik i sl.).

Javni prijevoz na zahtjev prisutan je u različitim oblicima u različitim sektorima, kao npr. sanitetski prijevoz pacijenata s teškoćama u kretanju¹⁶, lokalni prijevoz za OSI¹⁷ u invalidskim kolicima ili gradski taksisti kao dio komunalne usluge bez profitnog imperativa¹⁸. Za ovakve je usluge nedvojbeno potrebna snažnija financijska podrška kako bi se proširio krug korisnika i ujednačila usluga na razini RH.

Dijeljeni prijevoz je dio rastućih trendova komercijalnih poslovnih modela (aplikacije za naručivanje vožnji ili su-korištenje većeg broja automobila), ali i javno-privatnih partnerstava (sustavi javnih bicikala¹⁹). Nažalost, još uvijek ne postoji niti jedan grad ili šira regija sa cjelovito implementiranim sustavom integriranog prijevoza putnika s jedinstvenim sustavom za kupnju karata, informacijama o presjedanjima i objedinjenim voznim redom neovisno o prijevozniku na pojedinoj dionici.

Virtualna mobilnost podrazumijeva korištenje IKT-a za virtualno obavljanje usluga i aktivnosti bez fizičkog izlaska iz doma, poput naručivanja hrane ili virtualnih sastanaka, čime se umanjuje potreba za putovanjima. Najvažniji javni servis toga tipa u Hrvatskoj je e-Građani, portal digitalnih usluga koje za građane i poslovne korisnike pružaju tijela javnog sektora (izdavanje dokumenata, potvrda i sl.). Prilikom oslanjanja na ovaj tip rješenja u kontekstu javnih politika nužno je adresirati "digitalnu nejednakost" koja osobito pogađa osobe starije životne dobi (neadekvatna informatičku pismenost, nedostupnost računala i interneta). Snažna edukacija i pristup sustavu e-Građani putem računalnih terminala u knjižnicama ili poslovnicama Pošte, banaka i uredima javne uprave moglo bi ublažiti ove barijere.

Ne-financijske mjere koje preporučamo temeljem literature²⁰:

- ◆ Integracija postojećih sustava
- ◆ Edukacija (starijih) građana za stjecanje novih navika (aplikacije, javni prijevoz, bicikli)

¹⁶ <https://hzzo.hr/obvezno-osiguranje/sanitetski-prijevoz>

¹⁷ Prijevoz po narudžbi za osobe s invaliditetom u posebnim kombijima ZET-a odnosi se isključivo na osobe u invalidskim kolicima: <https://www.zet.hr/prijevoz-osoba-s-invaliditetom/posebni-pravilnici/402>

¹⁸ www.radio-ilok.hr/2912-kom-ilok-taxi-od-ponedjeljka-na-usluzi-gradanima.html

¹⁹ Komunalno trgovačko društvo Split Parking u partnerstvu s Sustavom javnih bicikala Nextbike: <https://www.splitparking.hr/javne-bicikle>

²⁰ Sveobuhvatan kritički prikaz problematike prometnog siromaštva obrađen je zajedno s rješenjima u znanstvenoj monografiji "Re-thinking mobility poverty" (Kuttler & Moraglio, 2020)

- ◆ Informiranje o dostupnim mogućnostima

4/ KEY ACTORS IN THE MOBILITY POVERTY FIELD

	Institution	Organisational unit / Name and last name	Relevance
State institutions that define the legal and financial framework	Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure	1) Independent Sector for Foreign and European Affairs and Public Relations. 2) Directorate for EU funds and Strategic Planning	Contractor of analyses, drafter of regulations, influence on the legislative framework (especially the public passenger transport system, but also the management of EU funds).
	Ministry of Labour, Pension System, Family and Social Policy	Directorate for Programs and Projects	Subsidizes transport tickets of socially vulnerable groups
	Ministry of Science and Education	Uprava za potporu i unaprjeđenje sustava odgoja i obrazovanja	Subsidizes transport tickets for primary and secondary school pupils
	Ministry of Justice and Public Administration	Independent Sector for Digitalisation of Justice and Public Administration	e-Citizens platform
	Ministry of Economy and Sustainable Development	Directorate for Climate Activities	Develops programs and measures for mitigating the effects of the climate crisis
	Environmental Protection and Energy Efficiency Fund	Energy efficiency sector	Subsidising the purchase of "clean vehicles"
	Central State Office for Administration	Sector for coordinating the development of digital society	State administrative organization with the task of monitoring and improving the development of the digital society and harmonizing with the guidelines and regulations of the European Union in the field of the digital society and economy
State institutions that work within the legal and financial framework	Ombudswoman of the Republic of Croatia	dipl.iur. Tena Šimonović Einwalter	
	Ombudswoman for Persons with Disabilities	dipl.oec. Anka Slonjšak	
	Ombudsperson for children	dipl.iur. Helenca Pirnat Dragičević	
	Ombudsperson for Gender Equality	dipl.iur. Višnja Ljubičić	
	Croatian Bureau of Statistics (DZS)	Statistical Methodologies, Quality And Customer Relations Directorate	Collects and disseminates all indicators relevant for evaluation and monitoring, according to the Eurostat methodology
Research and scientific institutions	Department of Geography at the Faculty of Science, University of Zagreb	dr.sc. Slaven Gašparović	Doctorate and research on the topic "traffic marginalization"
	Faculty of Law, University of Zagreb	dr.sc. Zoran Šučur	Expert in the field of poverty and social exclusion
	Sveučilište Sjever, Odjel za logistiku i održivu mobilnost	dr.sc. Predrag Brlek	Expert in the field of sustainable mobility, ITS and mobility as a service
	Faculty of Transport and Traffic Sciences, University of Zagreb	dr.sc. Marko Šoštarić	Dean of the Faculty, expert in the field of transport planning
	Department of Sociology at the Faculty of Humanities and Social Sciences, University of Zagreb	dr.sc. Ksenija Klasnić	Expert in the field of mixed methodology of social research and research and sampling of minorities and hard-to-reach populations
	Faculty of Agriculture, University of Zagreb	dr.sc. Nataša Bokan	Expert in the field of socioeconomics, gender analysis and rural development
	Institute of Ethnology and Folklore Research, Zagreb	dr.sc. Orlanda Obad	An expert in the field of monitoring the implementation of rural development measures
	Institute for Social Research in Zagreb	dr.sc. Branko Ančić	Head of the research part of the project METAR to a Better Climate (Network for education, transition, adaptation and development)
Other stakeholders	DOOR (Society For Sustainable Development Design)	Miljenka Kuhar, mag.soc.	Founder of the "Centre for addressing energy poverty"
	ODRAZ (Sustainable Community Development)	Lidija Pavić-Rogošić, dipl.ing.arh.	Expert in the field of sustainable development
	Pro Rail Alliance	Ante Klečina, mag.ing.traff	Coordinator of the "Pro Rail Alliance" NGO, expert in the field of sustainable mobility
	IPE Croatia	Vedran Horvat, mag.soc	Research and educational organisation that designs alternative development models and innovative institutional frameworks for democratic political and economic transformation of society
	FES Croatia	dr.sc. Sonja Schirmbeck	Croatian office of the Friedrich Ebert Foundation which organizes networking and education of actors in the field of social justice, climate crisis, energy transition, etc.

5/ RESEARCH GAPS

Ne postoji upotrebljiv indeks koji opisuje multidimensionalnost fenomena prometnog siromaštva na način da uvažava raznolikost konteksta, npr. da obuhvaća osobe koje nemaju mogućnost korištenja automobila ni odgovarajućeg javnog prijevoza. "Mogućnost korištenja" treba se sagledavati kako iz financijske, tako i praktične perspektive (potpuni izostanak javnog prijevoza ili njegova neprilagođenost potrebama pojedinaca).

Da bi se moglo pristupiti rješenju problema multidimensionalnosti i konstrukciji kompozitnih indikatora potrebno je osigurati kvalitetu sekundarnih indikatora kroz redovito prikupljanje podataka. Primjerice, anketa o potrošnji kućanstava ima neredovitu periodiku, a vrlo kvalitetne EU-SILC čestice prikazane u Tablici 1. dostupne su samo za 2014. godinu.

Osim problema periodike, problem je i granularnost podataka. Kao što se detektira u Nacionalnom planu borbe protiv siromaštva i socijalne isključenosti: "izravne procjene siromaštva iz Ankete od dohotku stanovništva pouzdane su samo na razini prostornog područja za statistiku na NUTS-2 razini. To komplicira analizu siromaštva na disagregiranim razinama budući da je upitna pouzdanost izravnih ocjena na nižim razinama. Problem utječe na razvoj svih javnih politika usmjerenih na borbu protiv siromaštva i socijalne isključenosti obzirom da je teško iz parcijalnih podataka procijeniti pravo stanje na lokalnoj i regionalnoj razini." Sve navedeno vrijedi i za čestice relevantne za prometno siromaštvo.

Za sve obrađene indikatore iz Tablice 1. potrebno je omogućiti pristup na razini najmanjih statističkih jedinica (npr. kućanstava) za detaljniju obradu ovisno o teorijskim konceptima povezanosti siromaštva i (svijesti o opcijama) mobilnosti. To bi otvorilo mogućnost istraživačima da konceptualiziraju i testiraju kompozitne indekse, od kojih će neki nakon znanstvene provjere moći biti uspostavljeni kao europski standard za praćenje prometnog siromaštva na usporedivim skupovima podataka iz cijele EU. Primjerice, u pripremi je objava znanstvenog rada za područje Španjolske skupine autora²¹ s metodologijom koja bi mogla biti testirana i na hrvatskim podacima s obzirom na usmjerenost na ujednačene podatke po smjernicama Eurostata te omogućuju izračun ključnih indikatora za kućanstva svih mjerenih socio-ekonomskih i demografskih kategorija.

ETEPI indeks prepoznavamo kao veliki potencijal, ali trenutno neupotrebljiv s obzirom na značajna ograničenja u dostupnosti podataka na kojima se temelji.

²¹ Metodologija i preliminarni rezultati prezentirani su u sklopu inicijative za osnivanje Transport Poverty Huba pri Europskoj zakladi za klimu, autori: Eva Alonso-Epelde, Xaquín García-Muros, Mikel González-Eguino.

Ustaljene statističke metode praćenja potrebno je dosljedno provoditi, ali i nadopuniti - potcrtavamo nužnost dubinskih kvalitativnih uvida u življenu realnost zahvaćenih ciljanih skupina iz sociološke, antropološke odnosno etnografske perspektive.

6/ EXPERT EVALUATION

Primarni rizici koje prepoznamo pri integraciji i jačanju već postojećih usluga proizlaze iz nedostatnih upravljačkih kapaciteta na svim razinama. Slijede korupcijski rizici koji proizlaze iz utjecaja interesnih skupina, i to kako za razvodnjavanje nužnih mjera (poput otpora promjeni statusa quo, npr. u sektoru putničkog prijevoza), tako i za usmjeravanje financijskih sredstava u mjere upitne svrsishodnosti i mjerljivosti.

Stoga izdvajamo urede pravobranitelja koje prepoznamo i predlažemo kao ključne nezavisne institucionalne aktere budućeg monitoringa mjera iz SCF-a. U odgovor na kompleksnost izazova i brojnost dionika, uz spomenute rizike, predlažemo osnovati nezavisnu instituciju Povjerenika/Pravobranitelja za temu energetske i prometne siromaštva. Alternativno rješenje je ojačati kapacitet Ureda Pučke pravobraniteljice značajnim financijskim sredstvima za praćenje teme energetske i prometne siromaštva. Naime, klasične nadzorne institucije za kontrolu korištenja europskih fondova poput SAFU i MRRFEU služe se praćenjem uobičajenih projektnih indikatora, no kad je riječ o SCF-u nužno je da se realizacija projekata uvjetuje obvezujućim mišljenjem ureda pravobranitelja. Potcrtavamo nužnost financijskog i stručnog jačanja ovih ureda za mogućnost nezavisnog monitoringa u kontekstu prometne i energetske siromaštva.

LITERATURE

Croatian Parliament (2008), Zakon o područjima posebne državne skrbi (NN 86/08) URL: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_07_86_2750.html [25 February 2023]

Croatian Parliament (2021), Zakon o promicanju čistih vozila u cestovnom prijevozu (NN 52/21) URL: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2006_03_33_861.html [22 February 2023]

Croatian Parliament (2022), Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 19/22) URL: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2022_02_19_204.html [25 February 2023]

European Parliament and European Council (2021) *European Climate Law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1119&from=EN> [22 February 2023]

Gašparović, S. (2016) Theoretical Postulates of Transport Disadvantage, *Croatian Geographical Bulletin*, 78(1), pp. 73–95.. URL: <https://doi.org/10.21861/HGG.2016.78.01.04>.

Gašparović, S., Jakovčić, M. (2014) Transport disadvantage: the example of high school population in the City of Zagreb, *Geoadria*, 19(1), pp. 61–99.. URL: <https://doi.org/10.15291/geoadria.39>.

Government of Republic of Croatia (2022), Odluka o kriterijima i načinu financiranja troškova javnog prijevoza redovitih učenika srednjih škola za školsku godinu 2022./2023. (NN 101/2022) URL: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2022_09_101_1484.html [26 February 2023]

HAK - Croatia auto club (2022). Unpublished statistical data on passed driving tests in the period 2010-2021., data available on request.

HZZO - Croatian Health Insurance Fund (2023). *Sanitetski prijevoz*. URL: <https://hzzo.hr/obvezno-osiguranje/sanitetski-prijevoz>

HŽPP - HŽ Passenger Transport (2022a), *Besplatna putovanja za djecu i učenike* URL: <https://www.hzpp.hr/besplatna-putovanja-za-djecu-i-ucenike> [22 February 2023]

HŽPP - HŽ Passenger Transport (2022b), *Povoljnija putovanja studenata* <https://www.hzpp.hr/povoljnija-putovanja-studenata> [22 February 2023]

HŽPP - HŽ Passenger Transport (2022c), *Studenti - Putujte povoljnije tijekom cijele godine* URL: <https://www.hzpp.hr/studenti> [22 February 2023]

HŽPP - HŽ Passenger Transport (2023), *Studenti, putujte vlakom!* URL: <https://www.hzpp.hr/studenti-putujte-vlakom> [22 February 2023]

Kom Ilok d.o.o (2022), *Odluka o cijeni prijevoza taksi vozilima*. URL: https://kom-iloc.hr/?page_id=202 [22 February 2023]

Kuttler, T. i Moraglio, M. (2020) *Re-thinking Mobility Poverty: Understanding Users' Geographies, Backgrounds and Aptitudes*. 1st edn. London: Routledge. Available at: <https://doi.org/10.4324/9780367333317>

Mattioli, G. (2017) "'Forced Car Ownership" in the UK and Germany: Socio-Spatial Patterns and Potential Economic Stress Impacts', *Social Inclusion*, 5(4), pp. 147–160.. URL: <https://doi.org/10.17645/si.v5i4.1081>.

MRMSOP - Ministry of Labour, Pension System, Family and Social Policy (2021) *Nacionalni plana borbe protiv siromaštva i socijalne isključenosti za razdoblje od 2021. do 2027. godine*. URL: <https://mrosp.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/Glavno%20tajni%C5%A1tvo/Godi%C5%A1nji%20planovi%20i%20strate%C5%A1ka%20izvje%C5%A1%C4%87a/Nacionalni%20plan%20borbe%20protiv%20siroma%C5%A1tva%20i%20socijalne%20isklju%C4%8Denosti%20za%20razdoblje%20od%202021%20do%202027.pdf> [26 February 2023]

MRMSOSP - Ministry of Labour, Pension System, Family and Social Policy (2021) *Akcijski plan borbe protiv siromaštva i socijalne isključenosti za razdoblje od 2021. do 2024.* URL: <https://mrosp.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/Glavno%20tajni%C5%A1tvo/Godi%C5%A1nji%20planovi%20i%20strate%C5%A1ka%20izvje%C5%A1%C4%87a/Akcijski%20plan%20borbe%20protiv%20siroma%C5%A1tva%20i%20socijalne%20isklju%C4%8Denosti%20za%20razdoblje%20od%202021%20do%202024.pdf> [26 February 2023]

MUP - Ministry of Interior (2022), *Bilten o sigurnosti cestovnog prometa*. URL: https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2022/Bilten_o_sigurnosti_cestovnog_prometa_2021.pdf [26 February 2023]

Ombudswoman of the Republic of Croatia (2020), *Izvešće pučke pravobraniteljice za 2019.* URL: https://www.ombudsman.hr/wp-content/uploads/2020/04/Izvje%C5%A1%C4%87e-pu%C4%8Dke-pravobraniteljice-za-2019._3.pdf [26 February 2023]

PRS - Ombudsperson for Gender Equality (2020), *Izvešće o radu za 2019.* URL: https://www.prs.hr/application/images/uploads/IZVJE%C5%A0%C4%86A/IZVJESCE_O_RADU_ZA_2019_Pravobra.pdf [26 February 2023]

SCF - European Parliament (2023) *Proposal for a Regulation of the European Council and of the Commission establishing a Social Climate Fund*. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/commissions/envi/inag/2023/02-08/CJ39_AG\(2023\)742302_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/commissions/envi/inag/2023/02-08/CJ39_AG(2023)742302_EN.pdf) [26 February 2023]

Split Parking (2019.), *Javni bicikli* URL: <https://www.splitparking.hr/javne-bicikle> [26 February 2023]

UIRZ - Zagreb's Association of Disabled Workers (2023), *Besplatni javni prijevoz ZET-a u 2023. godini*. URL: <https://www.uir-zagreb.hr/aktivnosti-hr/javni-prijevoz-zet-a> [22 February 2023]
ZET (n.d.), *Posebni pravilnici* URL: <https://www.zet.hr/prijevoz-osoba-s-invaliditetom/posebni-pravilnici/402> [26 February 2023]