

Dobre prakse

# ZA REŠEVANJE PREVOZNE REVŠČINE

na območjih Srednje  
in Vzhodne Evrope



**Naslov:** "Dobre prakse za reševanje prevozne revščine – na območjih Srednje in Vzhodne Evrope" /// **Naročnik in založnik:** Focus, društvo za sonaraven razvoj /// **Avtorji:** Marjeta Benčina in Katjuša Šavc (Focus, Slovenija), Dušana Dokupilová in Martina Repíková (Slovaška), Ana Stojilovska in Lea Kószeghy (HUN-REN Center za družbene znanosti, Madžarska), Vladimir Halgota (Hrvaška) /// **Oblikovanje:** neAGENCIJA, Katja Pirc /// **Spletna publikacija**

Publikacija je financirana s strani European Climate Foundation.

Publikacija je brezplačna. **Ljubljana, 2024**

## UVOD

Prevozna revščina je že prisotna v evropskem prostoru, tveganje zanjo pa se ob energetske in podnebni krizi in z zelenim prehodom povečuje. EU se je z Evropskim zelenim dogovorom zavezala k podnebni nevtralnosti do leta 2050, kar vključuje ukrepe za socialno pravičen prehod. Sveženj Pripravljeni na 55 posodablja evropsko zakonodajo na področju prometa, vključno s Socialnim skladom za podnebje, ki blaži socialne vplive zelenega prehoda. Zaradi možnih višjih cen fosilnih goriv in novih okoljskih dajatev lahko prevozna revščina nesorazmerno prizadene ranljiva gospodarstva in uporabnike, ki nimajo dostopa do alternativnih rešitev.

Prevozna revščina, kot je zapisano v Uredbi o socialnem skladu za podnebje, pomeni da posamezniki in gospodarstva ne morejo kriti stroškov zasebnega ali javnega prevoza oziroma jih krijejo s težavo, ali da nimajo dostopa oziroma imajo le omejen dostop do prevoza, ki jim omogoča dostop do osnovnih socialno-ekonomskih storitev in dejavnosti. Slabše dostopne regije, podeželska ali manj dostopna periferija, gorska območja ali območja, ki zaostajajo, imajo lahko z vidika prevozne revščine poseben vpliv na ranljivost gospodarstev in uporabnikov prevoza.

Države vzhodne in srednje Evrope, kot so Slovenija, Slovaška, Madžarska in Hrvaška, imajo na področju ureditve prometa nekaj skupnih značilnosti: zastarelo prometno infrastrukturo iz časa avstroogrske ali socialistične preteklosti, v zadnjih desetletjih so te države vlagale precej sredstev v izgradnjo avtocest in cestnih povezav, prevladuje osebni avtomobilski

promet, zaradi manj razvite javne prevozne infrastrukture in omejenih možnosti dostopa do alternativnih načinov prevoza je osebni avtomobil še vedno glavni način prevoza, kar povečuje prometno obremenitev ter emisije toplogrednih plinov. Čeprav so v večjih mestih avtobusi in vlaki dostopni, je javni prevoz v manjših krajih pogosto redkejši in manj zanesljiv, kar zmanjšuje mobilnost prebivalcev izven urbanih središč.

V knjižici smo tako zbrali nekaj primerov dobrih praks blaženja prevozne revščine različnih ranljivih skupin iz Slovenije, Slovaške, Madžarske in Hrvaške. Knjižica je namenjena oblikovalcem politik iz različnih regij v Evropi, ki oblikujejo ukrepe za zmanjševanje prevozne revščine na lokalni in nacionalni ravni. Nastala je v okviru projekta Prevozna revščina v CEE regiji, kjer smo sodelovale raziskovalne organizacije in posamezni raziskovalci z namenom iskanja najboljših rešitev za povečanje mobilnosti in dostopnosti najbolj ranljivih skupin prebivalcev.

Uspeh določenih praks iz izbranih držav sicer ne pomeni, da so ukrepi v isti obliki izvedljivi v drugih evropskih regijah, lahko pa služijo kot navdih ali ideja, ki potrebuje določene prilagoditve v izbranem prostoru. Vabljeni k branju!

# KAZALO

## SLOVENIJA

- 1. ENOTNA VOZOVNICA V SLOVENIJI 5
- 2. PREVOZI NA KLIC ZA INVALIDE 8
  - Z GIBALNO OVIRANOSTJO
- 3. PROSTOVOLJNI BREZPLAČNI 11
  - PREVOZI ZA STAREJŠE

## MADŽARSKA

- 4. MADŽARSKA: VAŠKA ALI DOMAČIJSKA 14
  - OSKRBNIŠKA SLUŽBA
- 5. DOMAČI TELEFON ZA SPREMSTVO 16
  - (HAZAKÍSÉRŐ TELEFON)
- 6. TELEBUSZ, TELEFOGAS – PREVOZ NA 18
  - ZAHTEVO V URBANEM OBMOČJU
- 7. PRIMESTNI PREVOZ NA ZAHTEVO 20

## SLOVAŠKA

- 8. SLOVAŠKA: SOUPORABA AVTOMOBILOV 22
  - OD ŠTUDENTOV ZA ŠTUDENTE
- 9. PREVOZ NA ZAHTEVO V PODEŽELSKIH IN 25
  - TEŽJE DOSTOPNIH OBMOČJIH
- 10. DRUŽBENI TAXI 28

## HRVAŠKA

- 11. HRVAŠKA: OD VRAT DO VRAT – DOSTOPNE 31
  - STORITVE ZA DOSTOJNO STAROST

# 1. ENOTNA VOZOVNICA V SLOVENIJI

## O STORITVI

Enotna vozovnica, ki jo je Slovenija uvedla kot del prenovljenega sistema integriranega javnega potniškega prometa (IJPP), omogoča potnikom neomejeno uporabo linijskega javnega prevoza po celi državi. Gre za celostno rešitev, ki obsega uporabo vlakov in medkrajevnih avtobusov, s čimer je državljanom omogočen preprostejši dostop do prevoznih storitev. Od te novosti imajo prednosti predvsem redni uporabniki javnega prevoza, ki zaradi svojega socialnega ali demografskega statusa niso upravičeni do posebnih subvencioniranih vozovnic, kot so dijaške, študentske ali upokojenske vozovnice. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE) je z enotno vozovnico želelo doseči večjo dostopnost javnega prevoza, zmanjšati odvisnost od avtomobilov in zmanjšati prometno obremenitev v večjih mestih. Za otroke med 6. in 15. letom starosti je ministrstvo uvedlo poseben 50-odstotni popust, ki omogoča lažji dostop do prevoza tudi za tiste, ki se v prostem času udeležujejo obšolskih dejavnosti, krožkov in športnih aktivnosti.

## KAKO DELUJE?

Enotna vozovnica je dostopna v več različnih časovnih oblikah – dnevna, tridnevna, tedenska, mesečna in letna – s čimer je omogočena fleksibilnost in prilagoditev različnim uporabniškim potrebam. Sistem deluje tako, da je cena vozovnice določena glede na razdaljo oziroma na relacijo, vendar s cenovno omejitvijo: ko uporabnik doseže najvišjo vrednost vozovnice za svojo relacijo, pridobi tako imenovano »vozovnico Slovenija«, ki omogoča neomejeno potovanje po celotni državi. Cena dnevne vozovnice je 15 evrov, tridnevne 20 evrov, tedenska vozovnica pa znaša 35 evrov. Neimenska mesečna vozovnica,

ki je prenesljiva, znaša 90 evrov, medtem ko je imenska neprenosljiva 70 evrov. V primeru letne vozovnice cene neimenska znaša 720 evrov, imenska pa 560 evrov. Enotna vozovnica Slovenija je še posebej primerna za tiste, ki se vsakodnevno vozijo na daljše razdalje ali opravljajo pogoste vožnje po državi, saj jim vozovnica omogoča neomejeno število voženj na celotnem ozemlju Slovenije, kar prinaša precejšnje finančne prihranke v primerjavi z nakupom posameznih vozovnic.

Vozovnica je tako zasnovana, da uporabnikom po dosegu zgornje meje omogoča večje prihranke, hkrati pa zmanjšuje potrebo po nakupu različnih vozovnic za različne relacije. Kljub temu, da je storitev javnega prevoza z enotno vozovnico dostopna za medkrajevne avtobuse in vlake, ta sistem trenutno ne vključuje vsega mestnega javnega prevoza. Od oktobra 2024 je v ceno vključen le mestni promet v prestolnici Ljubljana.

## KLJUČNI KORAKI ZA IZVAJANJE UKREPA

- Vzpostavitev sistema in cenovne politike:** Pri oblikovanju enotne vozovnice je ministrstvo postavilo zgornjo mejo cene vozovnice, ki omogoča nakup vozovnice »Slovenija« po fiksni ceni, ki omogoča vožnjo po vsej državi. Maksimalne cene dnevne, tridnevne, tedenske in mesečne vozovnice so prilagojene tako, da so cenovno dostopne za vse uporabnike, ki redno potujejo. Mesečna neprenosljiva vozovnica ima tako zgornjo mejo cene pri 70 evrih, kar uporabnikom omogoča neomejeno potovanje po celotni Sloveniji za nižjo ceno.
- Promocija in obveščanje javnosti:** Ključnega pomena za uspešno sprejetje enotne vozovnice je učinkovita promocija in obveščanje javnosti. Ministrstvo je začelo z obsežno kampanjo obveščanja prek občinskih glasil, spletnih strani in socialnih omrežij, da bi informirali čim večje število uporabnikov o novih ugodnostih in cenovni dostopnosti enotne vozovnice. Poseben poudarek je bil na ozaveščanju

uporabnikov, da enotna vozovnica omogoča večjo fleksibilnost pri izbiri javnega prevoza in da je primerna predvsem za daljše in redne poti.

- Širitev sistema na mestni prevoz:** Ministrstvo načrtuje širitev enotne vozovnice tudi na mestni prevoz, kar bi omogočilo celovito pokritost z javnim prevozom po vseh večjih mestih v Sloveniji. Ljubljanski potniški promet je kot prvi vključen v sistem vozovnice Slovenija od oktobra 2024.
- Evalvacija in spremljanje učinka:** Pristojni organi bodo redno spremljali in ocenjevali učinke uvedbe enotne vozovnice na uporabnike, finančno vzdržnost in okoljske cilje. Sistematično zbiranje podatkov o uporabi, potovalnih navadah in zadovoljstvu uporabnikov bo omogočilo optimizacijo vozovnic ter prilagoditve glede na potrebe in odzive uporabnikov.



“Mesečno vozovnico Slovenija uporabljam že nekaj časa in sem z njo zadovoljna. Uporabim lahko čisto vsak vlak in avtobus, po novem pa tudi mestni promet Ljubljane. Pred uvedbo vozovnice, mi je delodajalec kril stroške mesečne vozovnice za mojo relacijo od doma do pisarne. Ti so bili takrat bistveno višji, ob tem, pa sem vozovnico lahko uporabljala samo za določeno relacijo. Po novem lahko z vozovnico, ki mi jo krije delodajalec opravi tudi vse osebne poti, brez da bi ob tem imela dodatne stroške (npr. obisk staršev v drugem mestu ali vikend izleti s parterji).”

— Dijana, redna uporabnica



## 2. PREVOZI NA KLIC ZA INVALIDE Z GIBALNO OVIRANOSTJO

### O STORITVI

Storitev prevoza na klic za gibalno ovirane se pilotno odvija v dveh večjih slovenskih mestih, Ljubljani in Mariboru. Začetki segajo v leto 2021, ko je Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE) v sodelovanju z Nacionalnim svetom invalidskih organizacij Slovenije (NSIOS) in Geodetskim inštitutom Slovenije zasnovalo projekt Prostorska podatkovna podpora upravljanju javnega potniškega prometa – invalidi v javnem potniškem prometu. Projekt je bil zasnovan z idejo o lažji dostopnosti do javnega potniškega prometa (v nadaljnjem besedilu: JPP), saj je Slovenija skladno s Konvencijo o pravicah invalidov dolžna zagotavljati dostopnost do JPP.

Vsebina projekta se je usmerila v pripravo primernega modela za prevoz invalidov, ki mora obsegati prilagoditve infrastrukture in prevoznih sredstev, tam pa kjer le-ta ne obstaja pa razviti nov model prevozov na klic. »Prevoz na klic« je prevoz, ki invalidu omogoča, da potuje od doma do prilagojenega postajališča javnega potniškega prometa. »Prevoz na klic« deluje tako, da osebo lahko pripelje od izhodišča do končne točke, če se končna točka nahaja znotraj območju delovanja klicnega centra oz. relacije prevoza. S tem projektom se bo invalidom omogočila lažja dostopnost do vseh storitev, saj lažja mobilnost pomeni tudi boljše vključevanje invalidov v družbo in vsakdanje življenje.

V letu 2022 je bila ustanovljena Družba za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP), ki se je v letu 2024 pridružila projektu z vzpostavitvijo klicnega centra.



V septembru 2024 se je začela izvajanje pilotnega projekta, ki temelji v začetni fazi na neprofitni osnovi in je v začetku namenjen gibalno oviranim osebam. Za samo izvajanje prevozov pa je zadolžen Nacionalni svet invalidskih organizacij, skupaj z Društvom študentov invalidov Slovenije, Društvom distrofikov Slovenije in Društvom multiple skleroze Slovenije.

Pilotna faza projekta vključuje zbiranje podatkov in analiziranje potreb uporabnikov, kar bo omogočilo izboljšave in prilagoditve za morebitno širitev projekta po vsej Sloveniji glede na vrsto invalidnosti in oviranosti (starejši).

## KAKO DELUJE?

Prevoz na klic omogoča prevoz oseb od začetne do končne točke potovanja, pri čemer morata obe točki ležati znotraj prometnega gravitacijskega območja v Ljubljani in Mariboru, vendar končna točka ne sme biti oddaljena več kot 50 km od začetne točke. V primeru, da potnik potuje izven tega območja, storitev omogoča prevoz do najbližje dostopne postaje javnega potniškega prometa, in tako omogoči nadaljevanje poti z drugimi oblikami javnega prevoza. Uporabniki, ki potrebujejo prevoz, lahko klicni center kontaktirajo preko telefona ali elektronske pošte. Klicni center za prevoze deluje od ponedeljka do petka med 8. in 14. uro, naročilo pa mora biti izvedeno vsaj 24 ur prej. V primeru prostih kapacitet se prevoz lahko izvede tudi, če je naročilo oddano v manj kot 24 urah pred odhodom.

Vozila, ki izvajajo prevoz na klic, so opremljena tako, da omogočajo varen in prilagojen prevoz invalidnih oseb. Šoferji, ki opravljajo prevoze, so usposobljeni za ravnanje s tehničnimi pripomočki, ki jih invalidi uporabljajo, kot so invalidski vozički. Prevozi na klic so prioritarno namenjeni urejanju zdravstvenih zadev, obiskom pri zdravniku, administrativnim postopkom in drugim nujnim opravkom, lahko pa se uporabijo tudi za druge namene. V prvih petih tednih delovanja storitve se je pokazalo, da je bilo povprečno izvedenih 75 prevozov na teden.

## KLJUČNI KORAKI ZA IZVAJANJE UKREPA

1. **Ocenite potrebe po mobilnosti ranljivih skupin:** Gibalno ovirane osebe so v RS ene izmed tistih ranljivejših skupin za katere razen mestnih prometov JPP ni dostopen. Zato se je Slovenija odločila uvesti pilotni projekt najprej za to obliko invalidnosti. Potrebno je pripraviti analizo stanja področja (prevozna sredstva invalidskih organizacij, uporaba prevozov na klic, način oz. čas prijave na prevoz, idr.)
2. **Vzpostavitev sistema rezervacij prevoza:** Pomemben korak je vzpostavitev klicnega centra, ki omogoča naročilo prevozov. Klicni center naj bo vzpostavljen na operativni ravni, kar v Sloveniji predstavlja DUJPP. Oseba/e, ki delajo v klicnem centru imajo izkušnje s sprejemanjem klicev, organizacijo prevozov, poznavanjem področja invalidov ter čud za delo z ranljivimi skupinami.
3. **Informirajte uporabnike o obstoju storitve:** Za uspešno izvajanje storitve je ključno, da uporabnike informirate o storitvi, postopkih naročanja in pogojih uporabe. Storitve promovirajte preko medijev. Pomembno vlogo informiranja pa izvedejo invalidske organizacije, ki imajo svojo mrežo dobrega razvejano.
4. **Zagotavljanje trajnostnega financiranja:** Ministrstvo bo skozi različne oblike financiranja zagotavlja finančna sredstva. Trajnostno financiranje pa bo skozi razvoj projekta zagotovljen skozi prihodke od uporabe uporabnikov prevoza na klic.
5. **Analiza in evalvacija rezultatov:** Redno spremljate in analizirajte podatke o izvedenih prevozih ter potrebah uporabnikov. Na ta način se identificirajo morebitne pomanjkljivosti, kar omogoča nadaljnje prilagoditve.

## VEČ INFORMACIJ

MOPE ([gp.mope@gov.si](mailto:gp.mope@gov.si)) in Družba za upravljanje JPP ([info@dujpp.si](mailto:info@dujpp.si))

# 3. PROSTOVOLJNI BREZPLAČNI PREVOZI ZA STAREJŠE

## O STORITVI

Da bi preprečili osamljenost in izoliranost starejših v odročnih krajih s slabimi prometnimi povezavami, je več kot polovica občin v Sloveniji vzpostavila storitev brezplačnega prevoza. Ta storitev starejšim omogoča udeležbo na kulturnih prireditvah, obisk prijateljev, izlet, nakupovanje in predvsem obisk zdravnika. Tako lahko samostojno in brezskrbno opravljajo svoje opravke, sklepajo nova prijateljstva in vzdržujejo socialne stike s širšo skupnostjo, ki bi jim bili sicer nedosegljivi. Prevoze zagotavljajo prostovoljci, to so običajno mlajši, še aktivni upokojenci, ki so za dobro skupnosti pripravljeni prispevati svoj čas. Organizatorji storitve so odgovorni za upravljanje storitve, vzpostavitev klicnega centra in njeno promocijo prek različnih kanalov, dostopnih ciljni populaciji. Rezervacije za prevoz je treba običajno opraviti nekaj dni vnaprej. Storitev običajno ni na voljo ob koncih tedna in praznikih.

## KAKO DELUJE?

Obstaja več modelov brezplačnega prevoza starejših, ki so prilagojeni posebnim zahtevam posamezne občine. V Sloveniji sta najvidnejša ponudnika Zavod Sopotniki (deluje v 17 občinah) in Prostofer (deluje v 105 občinah). Bistveno je, da je testno obdobje dovolj dolgo, da se uporabniki navadijo na storitev. Spodaj je opisan primer nastanka storitve, ki jo zagotavlja Zavod Sopotniki in je nastala na območju Krasa in Brkinov, natančneje v občinah Divača, Sežana in Hrpelje-Kozina.

Zavod Sopotniki je leta 2014 ustanovila skupina mladih s Krasa in Brkinov s ciljem pomagati osamljenim starejšim posameznikom s podeželja pri ponovnem vključevanju v aktivno družbeno življenje in omogočiti

medgeneracijsko sodelovanje. Zavod je bil ustanovljen tudi kot odgovor na oddaljenost krajev od urbanih središč, demografsko prikrajšanost ter neučinkovit in neustrezen javni potniški promet, ki je na voljo. Mladi so z lastnimi sredstvi zagotovili namensko vozilo za prevoz starejših po opravkih, zlasti k zdravniku. Vzpostavili so delovno mesto za telefonski sprejem rezervacij in koordinacijo prevozov, pripravili model delovanja, izvedli promocijo med občani in poiskali prostovoljce voznike. Uporabniki so s storitvijo zelo zadovoljni, še več, Zavodu Sopotniki zelo zaupajo, življenje uporabnikov pa se je zaradi te storitve močno izboljšalo. Uspeh te pobude je privedel do prenosa modela v druge občine v Sloveniji.

## KLJUČNI KORAKI ZA IZVAJANJE UKREPA

1. **Ocenite potrebe po mobilnosti:** Občina je odgovorna za oceno potreb lokalnega prebivalstva po mobilnosti in prevozu na klic, zlasti starejših prebivalcev.
2. **Sodelovanje s ponudnikom storitev:** Sodelujte s ponudnikom storitev brezplačnih prevozov za starejše, ki bo zagotovil poslovni model in tehnično podporo za izvajanje.
3. **Začetek razpisnega postopka:** Izvedite razpisni postopek za izbiro ponudnika storitev, ki je lahko lokalno združenje, ustanova ali javni organ. Po izbiri z izbranim ponudnikom podpišite pogodbo za določen čas.
4. **Nabava vozil in določitev postopkov:** Nabavite (električna) vozila in določite lokacije za njihovo parkiranje. Določite operative postopke za ravnanje v primeru okvare vozila.
5. **Imenujte nadzornika klicnega centra:** Izvajalec mora imenovati uslužbenca, ki bo nadzoroval klicni center. Po možnosti mora biti ta oseba že zaposlena.
6. **Zaposlovanje prostovoljcev:** Prostovoljce, ki so pripravljeni prevažati

starejše osebe, poiščite po različnih poteh, na primer pri skupinah lokalne skupnosti ali občinskih programih za pomoč uporabnikom. Ti prostovoljci so običajno mlajši upokojenci. Z vsakim posameznikom pripravite in podpišite pogodbo o prostovoljnem delu.

- Promocija storitve:** Informacije o storitvi, vključno s kontaktno številko, razširjajte po več kanalih: občinsko glasilo, centri za socialno delo, prostovoljske organizacije in plakati na ključnih mestih.
- Zagotovite financiranje in evalvirajte storitev:** Občina mora poiskati ustrezne rešitve za financiranje storitve in uvesti sistem ocenjevanja za spremljanje uspešnosti, izboljšanje storitve in morebitno razširitev na dodatna območja in uporabnike, če je to potrebno.

## VEČ INFORMACIJ

Zavod Sopotniki, zavod za medgeneracijsko solidarnost, Kraška ulica 2, 6210 Sežana, EU – Slovenia, [info@sopotniki.org](mailto:info@sopotniki.org)

“Storitev Sopotniki sem do sedaj največ koristila za daljše prevoze na zdravniške preglede v oddaljene bolnišnice v Ljubljani in Valdoltri. Zelo pozdravljam njihovo idejo in sem navdušena nad tistim, ki se je tega domislil. Ker včasih si človek zaželi, da gre sam v trgovino. Saj nihče od sorodnikov nikoli nič ne reče, da so prevozi breme, ampak če ne greš sam, čez nekaj časa ne boš znal niti več komunicirati, npr. na banki. To, da greš sam od doma, te ohranja samostojnega. Tudi prostovoljci vozniki so zelo v redu in včasih pride kakšen prostovoljec, s katerim se poznamo že od prej in je še bolj prijetno.”

— Verica A.



# 4. MADŽARSKA: VAŠKA ALI DOMAČIJSKA OSKRBNIŠKA SLUŽBA

## O STORITVI

Storitve so bile vzpostavljene kot odgovor na dejstvo, da na Madžarskem velik del prebivalstva živi v majhnih vaseh, na obrobju mest in v nekaterih drugih težko dostopnih območjih, ki so močno podhranjena z javnimi storitvami in ustanovami, obenem pa imajo slab dostop do javnega prevoza. Opisana storitev ima pravno podlago v Zakonu o socialnih storitvah, po katerem lahko lokalne oblasti zagotovijo "vaško ali domačijsko oskrbniško storitev" (falu- vagy tanyagondnoki szolgálat) v majhnih vaseh (pod 1000 prebivalcev ali do 1100 prebivalcev, ko se prebivalstvo povečuje) in v naseljih na obrobju mest ali v drugih težko dostopnih območjih.

Te storitve si prizadevajo zmanjšati težave, ki izhajajo iz pomanjkanja storitev in ustanov ter slabega dostopa do javnega prevoza, ter zagotoviti dostop do storitev za zadovoljevanje osnovnih potreb, pa tudi pomagati pri drugih potrebah posameznikov in skupnosti.

## KAKO DELUJE?

Delovanje vaške in domačijske oskrbniške službe (ali vaški oskrbnik) je urejeno z lokalnimi odloki. Poleg lokalnih oblasti lahko vaške in domačijske skrbniške službe upravljajo tudi druge organizacije, kot so cerkve in nevladne organizacije, čeprav je to redko. Za financiranje takšnih storitev so na voljo državna sredstva. V zadnjih letih je nakup motornih vozil, ki so predpogoj za delovanje takšnih storitev, zlasti kombijev, podprt z državnim proračunom in sredstvi EU prek zaporednih razpisov.



## KLJUČNI KORAKI ZA IZVEDBO PROJEKTA

1. Osnovne naloge vaških in domačijskih oskrbnikov vključujejo zagotavljanje obrokov, oskrbo na domu, zagotavljanje informacij o zadevah lokalnih skupnosti, zagotavljanje dostopa do zdravstvene oskrbe (vključno s prevoznimi storitvami) ter prevozi otrok v vrtce, šole in druge destinacije.
2. Kot dodatne naloge lahko vaški in domačijski oskrbniki pomagajo tudi pri organizaciji in vodenju skupnostnih, kulturnih, športnih in rekreativnih dejavnosti, pomagajo strankam pri upravnih zadevah, posredujejo vloge strank institucijam ter sodelujejo pri zagotavljanju osnovnih socialne blaginje za odrasle in otroke ter drugih storitev prebivalcem.

## VEČ INFORMACIJ

SzocOkos. 2024. 'Falu- és tanyagondnoki szolgálat'. 2024. <https://tamogatoweb.hu/falu-es-tanyagondnoki-szolgalat/>.

Vasad. n.d. 'Rendszeres segítséget nyújt tanyagondnoki szolgálatunk'. n.d. <https://vasad.asp.lgov.hu/rendszeres-segitseget-nyujt-tanyagondnoki-szolgalatunk>.

Wolters Kluwer. 1993. 'Szocvtv. – 1993. Évi III. Törvény a Szociális Igazgatásról És Szociális Ellátásokról – Hatályos Jogszabályok Gyűjteménye'. 1993. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99300003.tv>.

Poleg zagotavljanja lokalnih storitev je v praksi pomemben tudi prevoz prebivalcev teh območij do zdravstvenih ustanov, uradnih sestankov in skupnostnih dogodkov. Vse vaške in domačijske oskrbniške storitve so brezplačne in na voljo vsem prebivalcem prizadetih območij brez dodatnih (npr. socialnih) pogojev. Vendar pa je potrebno upoštevati omejitve zmogljivosti in zagotavljati prevozne storitve v mejah, ki jih določajo lokalni odloki.



# 5. DOMAČI TELEFON ZA SPREMSTVO (HAZAKÍSÉRŐ TELEFON)

## O STORITVI

Ta praksa odraža zaskrbljenost glede varnosti žensk in mladih odraslih pri potovanju ponoči in zgodaj zjutraj na Madžarskem, kar je povezano z nižjo frekvenco javnega prevoza (ali pomanjkanjem le-tega) v teh terminih. Ženske so še posebej izpostavljene večjemu tveganju za nasilje na podlagi spola, zlasti spolno nadlegovanje, pri uporabi različnih načinov prevoza (kot so avtobusi, taksiji itd.), kar omejuje njihovo mobilnost in sposobnost samostojne uporabe javnega prevoza in posredniških storitev. Ideja je bila uspešno implementirana v Stockholmu in Berlinu. Na Madžarskem je v uporabi od 15. novembra 2017.

## KAKO DELUJE?

Najpomembnejši elementi te storitve so:

1. Namenjena je ljudem (pogosto mladim odraslim in ženskam), ki so ponoči ali zgodaj zjutraj sami zunaj, npr. na poti domov, in se ne počutijo varne;
2. Storitev vključuje telefonski klic z operaterjem, ki daje uporabnikom in uporabnicam občutek varnosti in podpore, da niso sami, ter obveščanje policije v primeru nevarnosti;
3. Na voljo je od ponedeljka do sobote od 22.00 do 4.00 in v nedeljo od 22.00 do 1.00;
4. Klici so brezplačni;
5. Storitev je na voljo samo v madžarščini in pokriva celotno državo.



# KLJUČNI KORAKI ZA IZVEDBO PROJEKTA

Projekt Domači telefon za spremstvo temelji na prostovoljni osnovi in prostovoljnem delu operaterjev.

1. Za vzdrževanje svojih storitev deluje na podlagi donacij.
2. Storitve Domači telefon za spremstvo se lahko šteje za dobro prakso, ki odgovarja na potrebo žensk po občutku varnosti pri hoji ponoči ali pri uporabi javnega prevoza, pa tudi na potrebo po zanesljivejšem in boljše dostopnem javnem prevozu na Madžarskem.
3. Storitve lahko razumemo tudi kot odgovor na prevozno revščino, zlasti v smislu dostopnosti in varnosti.

Motivacija za izvajanje storitve Domači telefon za spremstvo izhaja iz potrebe po zagotavljanju podporne storitve za ženske, ki se znajdejo v nevarnih situacijah na poti domov ponoči. Dve tretjini žensk se počuti ogroženo, ko ponoči hodijo same. Po navedbah izvajalca projekta je storitev spremstva na domu najbolj potrebna mladim, ki si ne morejo privoščiti taksija ali nimajo vozniškega dovoljenja.

## VEČ INFORMACIJ

EIGE. 2024. 'Transport | European Institute for Gender Equality'. 5 June 2024. [https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/policy-areas/transport?language\\_content\\_entity=en](https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/policy-areas/transport?language_content_entity=en).

Home Escort Phone. 2024. 'Hazakísérő Telefon'. Hazakísérő Telefon. 2024. <http://hazakiserotelefon.hu/>.

HVG.HU. 2019. 'Élet+Stílus: Telefonbetyárok Züllesztik "Társadalmi Szemetessé" a Hazakísérő Telefont | Hvg.Hu'. 2019. [https://hvg.hu/elet/20191006\\_telefonbetyarok\\_segitsegnyujtas\\_hazakisero\\_telefon\\_l elkisegely](https://hvg.hu/elet/20191006_telefonbetyarok_segitsegnyujtas_hazakisero_telefon_l elkisegely).

Váradí Melinda. 2022. 'Ötből egy nő egyáltalán nem mozdul ki este, mert fél a sötétben - Ezért nagy segítség a Hazakísérő Telefon'. 16 June 2022. <https://femina.hu/kapcsolat/hazakisero-telefon/>.

# 6. TELEBUSZ, TELEFOGAS - PREVOZ NA ZAHTEVO V URBANEM OBMOČJU

## O STORITVI

Telebusi so odziv na potrebo po zagotavljanju storitev javnega prevoza v manjših stanovanjskih soseskah in so okolju prijazni, saj ni potrebe po izvajanju nepotrebnih voženj v času nizke obremenitve. Je storitev na zahtevo, ki se uporablja v metropolitanskem območju Budimpešte kot dopolnitev in razširitev obstoječega omrežja.

Cilj je doseči manjše primestne skupnosti in zmanjšati nepotrebne vožnje v obdobjih nizkega povpraševanja. Potniki lahko vožnjo naročijo prek spleta na spletnih straneh Telebusz ali Telefogas ali pa pokličejo številko za pomoč strankam. Ta sistem zagotavlja, da avtobusi vozijo le, ko je povpraševanje, kar storitev naredi bolj ekonomično in okolju prijazno z zmanjšanjem porabe goriva in emisij.

Trenutno delno ali v celoti deluje trinajst linij BKK na podlagi povpraševanja. Na primer, nekateri avtobusi vozijo le v določenih terminih ali ob koncih tedna, če je vnaprej podana zahteva.

## KAKO DELUJE?

Ključni elementi Telebusa:

1. Potovanje je mogoče naročiti prek spleta na spletni strani BKK (ponudnik javnega prevoza v Budimpešti), osebno, prek aplikacije BudapestGO ali prek telefonske številke za pomoč strankam;
2. Storitev na zahtevo se lahko uporablja z redno vozovnico ali vozovnico BKK, upravičene osebe pa lahko potujejo brezplačno;
3. Zahtevo za potovanje je mogoče oddati najprej en teden in najpozneje pol ure pred odhodom avtobusa; in
4. Odpovedi so možne do 15 minut pred odhodom.

## KLJUČNI KORAKI ZA IZVEDBO PROJEKTA

BKK nudi ponuja 13 različnih potovalnih storitev.

Telebus zagotavlja razpoložljivost potovalne storitve na zahtevo, pri čemer upošteva tudi vpliv prevoza na okolje, s tem da upošteva tako zagotavljanje prevoznih storitev kot tudi okoljske vplive.

Leta 2013 so po dolgem čakanju le dočakali Telebus prebivalci na območju Aranyhegy. Pred tem niso imeli dostopa do javnega prevoza in so bili odvisni od avtomobila ali pa so potovali peš. Uporabniki kot glavno prednost avtobusa vidijo ravno povezavo s primestno linijo H5.

## VEČ INFORMACIJ

BKK. 2013. 'BKK Facebook'. 2013. [https://www.facebook.com/bkkbudapest/photos/a.587786007946558/587786021279890/?type=3&locale=hu\\_HU&\\_rdr](https://www.facebook.com/bkkbudapest/photos/a.587786007946558/587786021279890/?type=3&locale=hu_HU&_rdr).

BKK. 2020. 'Mostantól online is igényelhető a Telebusz szolgáltatás'. 2020. <https://bkk.hu/hirek/mostantol-online-is-igenyelhető-a-telebusz-szolgáltatás.6108/>.

BKK. 2024. 'Telebusz, telefogas'. 2024. <https://bkk.hu/utazasi-informaciok/kozossegi-kozlekedes/telebusz-telefogas/>.

source: (BKK 2024)



# 7. PRIMESTNI PREVOZ NA ZAHTEVO

## O STORITVI

Storitev prevoza na zahtevo so kot del prenove mestnega javnega prevoznega omrežja uvedli v Zalaegerszegu, srednje velikem mestu v zahodni Madžarski. Prenovo je načrtovalo podjetje za načrtovanje in svetovanje na področju prevoza Mobilissimus.

## KAKO DELUJE?

Pobuda ZERGE je bila nova storitev prevoza z minibusi v Zalaegerszegu. Cilj je bil izboljšati dostopnost in povezanost v urbanih območjih, ki jih redne avtobusne linije ne pokrivajo. Minibusi ZERGE so vozili vozijo na treh različnih linijah (Z1, Z2 in Z3), ki so povezovale ključne točke v mestu, kot so železniška postaja, mestna središča in stanovanjska območja. Storitev je bila v pilotni fazi, prevozi so bili brezplačni, vendar je bila potrebna predhodna rezervacija za zagotovitev sedeža v minibusu.

Minibusi ZERGE omogočajo enostavne prestopne na druge mestne avtobusne linije, kar povečuje splošno učinkovitost javnega prevoza v Zalaegerszegu. Uporabniki lahko rezervirajo sedeže preko telefona ali spletne aplikacije, kar zagotavlja prilagodljivost in udobje. Pobuda je del širšega projekta SHAREPLACE, ki ga financirata Evropska unija in madžarska vlada, z namenom izboljšanja regionalne mobilnosti in integracije prevoznih storitev.

Storitev je naslavljala več problemov: težave z dostopnostjo, hribovitost obrobja mesta, ozke ulice, pomanjkanje javnega prevoza, naraščajočo uporabo osebnih avtomobilov in prevozno revščino. Registracija in rezervacija sta bili možni tako prek spleta kot telefona in sta s tem prilagojeni potrebam lokalnih prebivalcev.

# KLJUCNI KORAKI ZA IZVEDBO PROJEKTA

1. V letih 2019–2020 sta bili izvedeni dve testni fazi, obe pa sta žal sovpadali s pandemijo COVID-19.
2. Med testnim izvajanjem so storitev večinoma uporabljali študenti in upokojenci, povratne informacije strank pa so bile zelo pozitivne.
3. Na podlagi prve testne faze so okrepili zmogljivosti avtobusov ter razvili omrežje linij na zahtevo in povezave z drugimi linijami.
4. Na podlagi obeh testnih faz je bila storitev dodatno razširjena in vključena v mestno omrežje javnega prevoza.
5. Projekt se žal trenutno ne izvaja več.

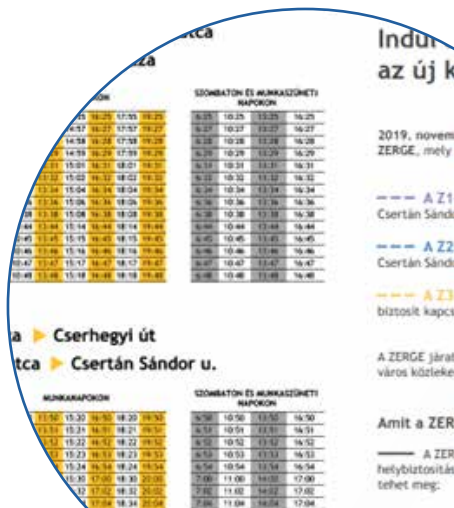
## VEČ INFORMACIJ

Ekés, András. 2022. 'A ZERGE TAPASZTALATAI ÉS AZ IGÉNYVEZÉRELT KÖZLEKEDÉS LEHETŐSÉGEI MÁS VÁROSOK SZÁMÁRA'. MOBILISSIMUS. [https://ktnet.hu/wp-content/uploads/2023/01/004\\_Ekes\\_Andras.pptx.pdf](https://ktnet.hu/wp-content/uploads/2023/01/004_Ekes_Andras.pptx.pdf).

Mobilissimus. n.d. 'Mobilissimus'. n.d. <https://mobilissimus.hu/>.

Volanbusz. n.d. 'Indul a ZERGE, Az Új Kisbuszos Szolgáltatás'. [https://www.volnbusz.hu/files/public/helyi\\_menetrendek/zalaegerszeg/szorolap\\_01.pdf](https://www.volnbusz.hu/files/public/helyi_menetrendek/zalaegerszeg/szorolap_01.pdf).

Source: (Volanbusz n.d.)



2019. november  
ZERGE, mely

--- A Z1  
Csertán Sándor  
--- A Z2  
Csertán Sándor  
--- A Z3  
biztosíté kapcs

A ZERGE járat  
város köztetek

Amit a ZER

A ZER

helybiztosítás  
tehet meg.

# 8. SLOVAŠKA: SOUPORABA AVTOMOBILOV OD ŠTUDENTOV ZA ŠTUDENTE

## O STORITVI

Prevozna revščina lahko močno prizadene šoloobvezne otroke. Otroci in mladi, ki obiskujejo šolo in živijo na območjih s slabimi prometnimi povezavami, se morajo zbuhati veliko prej kot njihovi vrstniki iz območij z dobrimi prometnimi povezavami. Podobno je ob vračanju iz šole – domov pridejo veliko kasneje kot sošolci. Starši rešujejo problem tako, da svoje otroke vozijo v šolo, kar negativno vpliva tako na okolje zaradi povečanih emisij in hrupa avtomobilov, kot tudi povečuje stroške potovanja in zahteva dodaten čas staršev ali skrbnikov. Poleg tega ti otroci pogosto nimajo dostopa do obšolskih dejavnosti.

Dijaki gimnazije v Žiaru nad Hronom, ki so se soočali s podobnimi težavami, so razvili svojo aplikacijo, ki jim pomaga deliti osebni prevoz. Prevoz zagotavljajo starši ali polnoletni dijaki. Storitve se še ne izvaja, saj je potrebno razjasniti pravne nejasnosti glede prevoza mladoletnikov in pridobitve potrebnih dovoljenj. Medtem ko dijaki delajo na rešitvah, razvijalec programa dela na izboljšanju aplikacije.

## KAKO DELUJE?

Žiar nad Hronom je okrožje in mesto v osrednji Slovaški, kjer več kot 60 % prebivalstva živi v okoliških vaseh. Zato je povpraševanje po prevozih v mesto visoko, saj so v mestu skoncentrirane različne storitve, vključno s srednjimi šolami in drugimi izobraževalnimi institucijami.

V okviru projekta "Inovujme.sk" in kasneje v okviru izziva PBL so se dijaki lokalne gimnazije odločili razviti projekt, ki bi lahko pomagal šoli z izboljšanjem

dostopnosti prevoza glede na njihove potrebe. Najprej so analizirali možnosti javnega prevoza: iz katerih okoliških vasi dijaki največkrat prihajajo in kako pogosto javni prevoz prispe v potrebnih časovnih terminih. Naraščajoče število avtomobilov, parkiranih na šolskem dvorišču, je pokazalo, da primanjkuje ustreznih prevoznih možnosti. Glede na potrebo so se odločili razviti aplikacijo "GymCar", da bi dijakom olajšali prevoz.

Aplikacija ponuja zaščito tako potnikom kot voznikom – v aplikacijo se lahko uporabniki registrirajo šele po odobritvi s strani skrbnika aplikacije. Vozniki nato vnesejo svojo pot, vključno s predvidenim časom odhoda in prihoda ter številom potnikov, ki jih lahko sprejmejo. Potniki/dijaki lahko izbirajo med razpoložljivimi vozili v mobilni aplikaciji. Potniki si delijo stroške prevoza po medsebojnem dogovoru.

## KLJUČNI KORAKI ZA IZVAJANJE UKREPA

1. **Ocena potreb po mobilnosti:** Občina in druge lokalne in regionalne oblasti so odgovorne za mestni in regionalni prevoz in bi morale ugotavljati potrebe po prevozu. V primeru šole lahko to oceni upravljavec šole.
2. **Sodelovanje s starši in študenti:** Potrebno je ugotoviti potrebe po prevozu in se povezati s starši in polnoletnimi dijaki, ki bi bili pripravljeni deliti svoje vozilo z drugimi dijaki.
3. **Priprava aplikacije za souporabo avtomobilov:** Aplikacija mora vključevati zaščitne ukrepe za potnike in voznike, da se bodo počutili varne.
4. **Zagotavljanje odgovornega skrbnika aplikacije:** Skrbnik nadzira pregled udeležencev, izloča neprimerne voznike in potnike ter preprečuje neprimerno uporabo storitev prevoza.
5. **Zagotavljanje tehnične in finančne podpore za razvoj in vzdrževanje aplikacije:** Za razvoj in testiranje aplikacije so potrebne različne vrste mobilnih naprav. Baza podatkov mora gostovati na strežniku, ki

zagotavlja zadostno varnost podatkov. Aplikacijo je potrebno nadzorovati in izboljševati glede na zahteve strank. Upoštevati je dobro tudi morebitno povečano potrebo po usposobljenih programerjih.

- Promocija storitve:** Razširite informacije o storitvi prek spletne strani šole, družbenih omrežij in znotraj šole. Te informacije so pomembne tudi za potencialne in bodoče dijake, saj pomagajo izboljšati dostopnost prevoza, kar bi lahko vplivalo pri odločitvi o izboru šole.
- Finančna pomoč socialno ogroženim dijakom:** Finančnega prispevka za souporabo si ne morejo privoščiti vsi dijaki. Šola/občina bi morala finančno podpreti storitev za določene skupine dijakov.

“GymCar sem do zdaj uporabljala predvsem takrat, ko sem zamudila avtobus za v šolo ali ko nisem imela možnosti javnega prevoza za pot domov. Nad idejo GymCarja sem navdušena. Najbolj všeč mi je, da lahko potujem s sošolci, ki jih poznam in jim zaupam. Včasih si res želiš, da bi lahko šel v šolo brez stresa, ker si zamudil avtobus. Poleg tega je vožnja s sošolci bolj sproščena in imaš čas, da se med sabo še bolje spoznaš. Ta projekt mi je zelo všeč, ker omogoča tudi tistim, ki živijo v oddaljenih vaseh, da se udobno in brez skrbi pripeljejo v šolo, ne da bi bili vezani na vozne rede avtobusov. Res bi bilo super, če bi imela vsaka šola to možnost!”

— Zuzana W.

## VEČ INFORMACIJ

Spletna stran projekta:

[gymcar.webnode.sk](http://gymcar.webnode.sk);

IG TikTok: [@gymcar\\_zh](https://www.instagram.com/gymcar_zh);

[promotional videos](#):

[GymCar - Zvezješ ma?](#)





# 9. PREVOZ NA ZAHTEVO V PODEŽELSKIH IN TEŽJE DOSTOPNIH OBMOČJIH

## O STORITVI

Storitev "Bus na zahtevo" so vzpostavili 2. septembra 2019 v regiji Trnava, s ciljem zadovoljevanja potrebe po učinkovitejšem prevozu na območjih z majhnim številom potnikov, kot sta Prietrž in Rovensko. Namen je bil prebivalcem območij s slabšimi povezavami s potrebno infrastrukturo zagotoviti bolj prilagodljiv način prevoza, s čimer bi zmanjšali skupne stroške in izboljšali dostopnost javnega prevoza. Mesec dni kasneje, 1. oktobra 2019, so storitev razširili na vikend linije, da bi prebivalcem omogočili boljši dostop do javnega prevoza ob vikendih in praznikih. Zaradi povečanega povpraševanja in pozitivnih povratnih informacij prebivalcev so storitev v letu 2020 razširili na Šaštín-Stráže, Koválovec in Tekoľdany. Storitve večinoma uporabljajo prebivalci podeželskih območij, ki potrebujejo zanesljive povezave do šol, delovnih mest ali drugih storitev.

V regiji Košice so storitev "Bus na zahtevo" uvedli 15. decembra 2019, da bi izboljšali povezanost oddaljenih območij, kot so Hažín, Koňuš in Kašov. Pobuda zagotavlja prevoz samo na podlagi podanega povpraševanja (avtobusi so razporejeni, ko je potrjen interes ali potreba za potovanje, kar prihrani čas in sredstva). Razširitev storitve odraža njen uspeh in učinkovitost pri zadovoljevanju potreb prebivalcev na slabše oskrbovanih območjih.

## KAKO DELUJE?

V regiji Trnava storitev "Bus na zahtevo" upravljata podjetji ARRIVA Trnava in SKAND Skalica. Avtobusi so razporejeni na podlagi telefonskih rezervacij, ki jih je potrebno opraviti do največ 48 ur vnaprej in najkasneje 30 minut pred načrtovanim odhodom. Ta sistem zagotavlja učinkovito izrabo avtobusnih

prevozov glede na dejansko povpraševanje. Vozovnice se obračunajo glede na prevoženo razdaljo, kar omogoča pošteno in pregledno določanje cen v skladu s tarifami, ki jih določa regija Trnava. Storitev je na voljo tako med tednom kot ob vikendih, kar izboljšuje dostopnost za prebivalce.

V regiji Košice, kjer storitev zagotavljata podjetji Eurobus in ARRIVA Michalovce, je sistem upravljanja podoben. Zahtevo za prevoz je potrebno oddati vsaj 60 minut pred načrtovanim odhodom. Namen storitve je izboljšati dostopnost javnega prevoza na območjih z nizko frekvenco potnikov, kar vodi do učinkovitejšega prevoza in nižjih obratovalnih stroškov. Avtobusi vozijo le ob potrjenem povpraševanju, tako da je prevozna storitev prilagojena dejanskim potrebam prebivalcev. Cena vozovnice je enaka kot pri redni primestni avtobusni liniji v skladu z veljavno tarifo.

Prednosti storitve: V prvem letu delovanja v regiji Trnava je storitev uporabilo skoraj 1.400 potnikov, kateri so skupno prepotovali 6.174 kilometrov. To je 14.954 kilometrov manj, kot bi jih ob rednem, manj učinkovitem voznem redu naredili avtobusi.

## KLJUČNI KORAKI ZA IZVEDBO PROJEKTA

1. **Analiza potreb in načrtovanje:** Identificirajte območja z majhnim številom potnikov in nezadostnimi povezavami z javnim prevozom. Izvedite anketo za oceno potreb po prevozu teh prebivalcev in razvijte načrt za uvedbo storitve, pri čemer upoštevajte geografske in demografske dejavnike.
2. **Vzpostavitev partnerstev in sodelovanje:** vzpostavite partnerstva med regionalno vlado, občinami, regionalnimi prevozniki in drugimi deležniki. Pripravite sporazume o sodelovanju, ki zagotavljajo trajnost in učinkovitost storitve.
3. **Tehnološke rešitve za upravljanje rezervacij:** Izberite ustrezne tehnološke rešitve, ki omogočajo učinkovito upravljanje zahtev po prevozu in sledenje vozilom.
4. **Testna in pilotna faza:** Izvedite pilotni projekt na izbranem območju

za testiranje funkcionalnosti storitve. Zberite povratne informacije od potnikov in voznikov za optimizacijo procesov.

5. **Vrednotenje in prilagoditve:** Analizirajte podatke in povratne informacije, zbrane med pilotno fazo. Prilagodite izvajanje storitve in operativni načrt na podlagi pridobljenih informacij.
6. **Uraden zagon projekta in trženje:** organizirajte uradno otvoritev in zagoin projekta na ciljnem območju. Pripravite komunikacijsko strategijo in izvedite marketinško akcijo za ozaveščanje o storitvi preko lokalnih medijev, spletnih platform in skupnostnih omrežij.
7. **Spremljanje, stalne izboljšave in širitev na druga območja:** Nenehno spremljajte delovanje in dosegljivost storitve. Uvedite sistem za redno zbiranje in vrednotenje povratnih informacij. Redno posodablajte in izboljšujte storitev, da zagotovite njeno dolgoročno trajnost in učinkovitost.

## VEČ INFORMACIJ

Trnavský samosprávny kraj, Arriva Trnava, SKAND Skalica, Košický samosprávny kraj, ARRIVA Michalovce, a. s. a eurobus, a. s.

# 10. DRUŽBENI TAXI

## O STORITVI

Mnoga slovaška mestna in zasebna podjetja nudijo storitev "družbeni taksi". Družbeni taksi ponuja prevoze za zdravstveno ranljive posameznike in starejše osebe. Pogosto je na voljo starejšim nad določeno starostjo, invalidom, njihovim spremljevalcem in drugim osebam z zmanjšano mobilnostjo. Namen je tem skupinam omogočiti boljši dostop do zdravstvenih in socialnih ustanov ter kulturnih in družabnih dogodkov.

## KAKO DELUJE?

Družbeni taksi običajno upravlja občina, ki lahko storitev izvaja neposredno ali preko podizvajalcev. Nekatera mesta nudijo finančne subvencije ali dotacije za vzdrževanje storitve, kar zmanjšuje stroške za uporabnike. V nekaterih primerih se lahko upravljanje storitve prenese na neprofitne organizacije ali zasebne taksi službe, ki zagotovijo vozila in voznike.

## KLJUČNI KORAKI ZA IZVEDBO PROJEKTA

1. **Ocena potreb:** Izvedite anketo ali posvetovanje v skupnosti, da ugotovite potrebe po mobilnosti potencialnih uporabnikov, kot so starejši, invalidi in druge osebe z zmanjšano mobilnostjo. Identificirajte pogoste cilje, kamor te skupine potrebujejo prevoz, kot so zdravstvene ustanove, socialne službe, skupnostni centri in nakupovalna središča.

2. **Načrtovanje in proračun:** Odločite se, ali bo storitev upravljala občina, zasebno podjetje ali v partnerstvu z neprofitnimi organizacijami. Ocenite stroške nabave vozil, vzdrževanja, plač zaposlenih in druge obratovalne stroške. Zagotovite financiranje prek občinskega proračuna, subvencij ali sponzorstev.
3. **Regulativni okvir:** Razvijte pravila in pravno podlago, ki določa, kdo je upravičen do storitve, kako se bo uporabljala in odgovornosti vseh vpletenih strani. Zagotovite, da storitev izpolnjuje lokalne prometne zakone in varnostne standarde, vključno z dostopnostjo vozil.
4. **Infrastruktura in viri:** Nabavite vozila, opremljena za posebne potrebe uporabnikov, kot so dvigala za invalidske vozičke in vozila z nizkim vstopom. Zaposlite voznike in podporno osebje z ustreznimi veščinami, ki morajo biti usposobljeni za delo s potniki s posebnimi potrebami, vključno z usposabljanjem za prvo pomoč.
5. **Izvajanje:** Začnite s pilotno izvedbo na določenem območju ali za določeno ciljno skupino, da odpravite morebitne operativne težave. Postopoma razširite storitev na celotno metropolitansko območje na podlagi povratnih informacij in uspeha pilotnega programa.
6. **Trženje in komunikacija:** Uporabite različna komunikacijska orodja, kot so lokalni časopisi, radio, skupnostni časopisi in družbena omrežja, da obvestite javnost o storitvi. Redno sodelujte z nevladnimi organizacijami, ponudniki zdravstvenih storitev in potencialnimi uporabniki za zbiranje povratnih informacij in izboljšanje storitve.
7. **Spremljanje in vrednotenje:** Nenehno spremljajte uporabo storitve in zbirajte povratne informacije uporabnikov za oceno učinkovitosti in zadovoljstva. Naredite potrebne prilagoditve poti, urnikov in delovanja, da bolje služite skupnosti na podlagi rednih ocen.

8. **Trajnost in širitev:** raziščite možnosti za nadaljnje financiranje prek javno-zasebnih partnerstev, vladnih subvencij ali donacij skupnosti. Razmislite o širitvi storitve za zadovoljevanje rastočega povpraševanja ali pokrivanje dodatnih območij znotraj občine, ko se populacija in potrebe razvijajo.



“To je veliko olajšanje ne samo za starejše, ampak tudi za invalide. Torej za tiste, ki se težje gibljejo peš. Danes sem to izkoristila za večji nakup. Z mojih možem, ki ima tudi zdravstvene težave, sicer ne bi imela načina, kako pripeljati nakup domov. Zato sva redno naročala taksi.”

— **Gospa Otilia**

(Vir: [spravy.pravda.sk](http://spravy.pravda.sk))

## VEČ INFORMACIJ

Municipalities Brezova pod Bradlom, Brezno, Hlohovec, Galanta, Myjava, Martin, Nitra, Sered, Komarno, Trencin, Topolcany, Ziar nad Hronom, Sliac, etc.

# 11. HRVAŠKA: OD VRAT DO VRAT - DOSTOPNE STORITVE ZA DOSTOJNO STAROST

## O STORITVI

Projekt "Od vrat do vrat" uporabnikom ponuja brezplačne prevoze na zahtevo, npr. za obiske pri zdravniku, urejanje uradnih zadev na občini, nakupovanje živil in udeležbo na družabnih in kulturnih dogodkih. Projekt, ki je bil lansiran leta 2020 s podporo Evropskega socialnega sklada, je namenjen zadovoljevanju eksistencialnih potreb starejših prebivalcev na podeželskih, izoliranih in gospodarsko manj razvitih območjih Hrvaške, zlasti na območjih z vojnimi poškodbami in depopulacijo. Zaradi pozitivnih povratnih informacij uporabnikov je bil projekt razširjen s prvotnih 3 na 12 terenskih vozil z vozniki. Ta vozila dnevno prevažajo uporabnike v regijah Lika, Dalmacija, Banija, Kordun in Zahodna Slavonija, kjer javni prevoz ni na voljo ali je neustrezen.

Projekt je prvenstveno namenjen osebam, starejšim od 65 let, ki so ogrožene zaradi revščine, z namenom zmanjšanja socialne izključenosti in zadovoljevanja osnovnih življenjskih in zdravstvenih potreb. Vsak uporabnik je upravičen do uporabe storitve nekajkrat na mesec, kar se dogovori z voznikom. Običajno več uporabnikov potuje skupaj do skupnih ciljev. V nekaterih primerih dobijo pomoč pri nakupovanju ali dostavi osnovnih dobrin, odvisno od razpoložljivosti, vendar je poudarek na ohranjanju dostojanstva starejših ljudi in spodbujanju njihove socialne vključenosti. Poleg izboljšanja kakovosti življenja uporabnikov, projekt prispeva tudi k lokalni gospodarski trajnosti z zaposlovanjem voznikov na območjih z visoko stopnjo brezposelnosti.

## KAKO DELUJE?

Projekt izvaja "Srbski narodni svet", ki finančno, administrativno in organizacijsko podpira terenske delavce. Terenski delavci, tj. vozniki pomočniki, so lokalno zaposleni člani ekipe, odgovorni za prevoz in podporo uporabnikom. Njihove dnevne naloge vključujejo izvajanje prevozov, načrtovanje prihodnjih poti glede na potrebe uporabnikov in vodenje evidenc o uporabnikih in prevozih. Poznavanje lokalnih razmer, kulture in potreb uporabnikov naredi storitev bolj dostopno in učinkovito.

Komunikacija z uporabniki poteka predvsem po telefonu, saj digitalna pismenost ostaja izziv za ciljno skupino zaradi starosti in težkih socio-ekonomskih razmer. Trenutno 12 voznikov nudi storitev približno 1300 uporabnikom v različno velikih regijah z različnim številom prebivalstva. Na enega voznika tako pride od 60 do 210 uporabnikov.

Glavna pisarna v Zagrebu zagotavlja finančno podporo za kritje stroškov, kot so plače, gorivo in vzdrževanje vozil, in že več let temelji na različnih evropskih in nacionalnih vire financiranja. Letni obratovalni stroški na vozilo znašajo približno 5000 € za gorivo in 2000 –3000 € za zavarovanje, vzdrževanje in popravila. Trenutno so vsa vozila na fosilna goriva, saj poleg finančnih ovir za nakup, ni infrastrukture za alternativna goriva. Na nekaterih območjih bi bilo zaradi povpraševanja in števila uporabnikov smiselno zamenjati terenska vozila z dostavnimi vozili, vendar do tega zaradi finančnih omejitev še ni prišlo.

## KLJUČNI KORAKI ZA IZVEDBO PROJEKTA

1. **Ocena potreb skupnosti:** Identifikacija ciljnih skupin in geografskih območij z največjimi potrebami.
2. **Nabava in zaposlovanje:** Nabava vozil in opreme, primerne za lokalne razmere, ter zaposlovanje usposobljenega osebja.



3. **Sodelovanje z lokalnimi deležniki:** Vključevanje lokalnih oblasti, organizacij civilne družbe in socialnih ustanov za identifikacijo uporabnikov in olajšanje izvajanja.
4. **Operativno načrtovanje:** Razvoj sistema registracije uporabnikov in usposabljanje osebja o specifičnih potrebah dela s starejšimi osebami.
5. **Promocija storitve:** Obveščanje javnosti prek lokalnih medijev in družbenih omrežij za zagotavljanje vidnosti in večje udeležbe.
6. **Spremljanje in vrednotenje:** Redna analiza povratnih informacij in prilagajanje storitev potrebam uporabnikov.

## VEČ INFORMACIJ

Srbski narodni svet - Oddelek za socialne in humanitarne zadeve (Vodja: Tatjana Dragičević; [ured@snv.hr](mailto:ured@snv.hr))

