

# Analiza storitve JPP v Sloveniji z vidika prevozne revščine



Marjeta Benčina

Focus, društvo za sonaraven razvoj

1.12.2024

## Vsebina

<b>Organiziranost JPP v Sloveniji</b>	<b>2</b>
<i>Prostorska dostopnost JPP po Sloveniji</i>	3
<i>Financiranje JPP</i>	6
<i>Modal split</i>	7
<b>Storitev JPP za ranljive skupine</b>	<b>8</b>
<i>Zakonodaja</i>	9
<i>Cenovna dostopnost vozovnic</i>	10
Enotna vozovnica Slovenija	10
Subvencioniranje vozovnic za dijake in študente	10
Osnovnošolski otroci	10
Predšolski otroci	10
Brezplačne vozovnice za starejše od 65, veterane in invalide	10
Invalidi	11
Brezposelni	12
Revni zaposleni	12
<i>Urejenost infrastrukture</i>	12
<i>Javni prevoz in ženske</i>	13
<b>Pravice potnikov</b>	<b>13</b>
<i>Zakonodaja in predpisi</i>	13
<i>Nekatere ključne pravice potnikov v Sloveniji</i>	14
<i>Reševanje v praksi</i>	16
<b>Kakovost storitve in dostopnost do informacij</b>	<b>16</b>
<b>Storitve na podeželju</b>	<b>19</b>
<i>Prostovoljni brezplačni prevozi za starejše (od vrat to vrat)</i>	20
<i>Drugi ukrepi</i>	21
<b>Predlagani ukrepi</b>	<b>21</b>
<b>Zaključek</b>	<b>26</b>
<b>Viri in literatura</b>	<b>26</b>

Za reševanje problematike prevozne revščine je učinkovit javni prevoz ključna rešitev. V okviru projekta ECF Transport poverty in CEE region so bile izvedene temeljite analize stanja javnega prevoza v vseh partnerskih državah – na Slovaškem, Madžarskem, Hrvaškem in v Sloveniji. Poseben poudarek pri teh analizah je namenjen izboljšanju storitev na podeželskih območjih, kjer so potrebe po dostopnem prevozu še posebej izrazite.

## Organiziranost JPP v Sloveniji

V Sloveniji je več oblik javnega prevoza, ki je različno financiran, cilj integracije JPP pa je poenotenje sistemov in enotno upravljanje.

2022 je bil v državnem zboru potrjen **Zakon o upravljanju javnega potniškega prometa**, ki uvaja nekaj novosti na področju javnega potniškega prometa in obljublja večjo povezanost med različnimi načini javnega prevoza (železniški, medkrajevni, delno mestni). Na podlagi zakona je bila istega leta ustanovljena **Družba za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP)**, ki je v zadnjem letu postala polno operativna za pripravo in izvedbo postopkov oddaje storitev gospodarske javne službe medkrajevnega cestnega in železniškega linijskega prevoza. Glavne pristojnosti družbe so sodelovanje pri določanju strategije razvoja JPP, priprava strokovnih podlag, upravljanje sistema enotne vozovnice, zagotavljanje informiranja potnikov in promocije javnega prevoza in sodelovanje pri načrtovanju razvoja infrastrukture za potnike in infrastrukture za dopolnilne potniške storitve (Analiza financiranja JPP, 2023).

Z ustanovitvijo DUJPP se oblikuje upravljanje javnega potniškega prometa v Sloveniji na treh ravneh (IJPP, 2024):

- na prvi, strateški ravni, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo sprejema zakonodajo, določa dostopnost (krajevno in časovno), zmogljivost (število sedežev, linij, in drugo) in kakovost (točnost, kakovost vozil, in drugo) javnega potniškega prometa ter zagotavlja financiranje (kompenzacije, subvencije, bonusi, in drugo),
- na drugi, taktični ravni, DUJPP načrtuje (zlasti povezave, modalitete, prevozne produkte, vozne rede), organizira (podeljuje koncesije, sklepa prevozne pogodbe) in nadzira izvajanje prevoznih storitev,
- na tretji, operativni ravni, ponudniki javnega prevoza zagotavljajo prevozne storitve (vozni park, vozniki, in drugo).

Zakon o prevozi v cestnem prometu opredeljuje naslednje oblike prevozov:

**Mednarodni linijski promet** je prevoz na liniji, pri kateri je prva postaja ali postajališče na ozemlju Republike Slovenije in zadnja na ozemlju tuje države, kot tudi prevoz na liniji, ki sega v tujo državo, zadnja postaja ali postajališče pa je ponovno na ozemlju Republike Slovenije.

**Medkrajevni linijski promet** je javni prevoz med dvema ali več kraji in se lahko opravlja kot potniški, hitri ali direktni. Primestni promet je javni prevoz med območjem mesta in njegovo okolico, ki je namenjen pretežno potnikom, ki se vozijo na delo, v šolo in podobno (dnevna migracija) oziroma prevoz potnikov, namenjen dnevni migraciji med posameznimi mesti oziroma naselji, ki predstavljajo gospodarsko celoto. Je del medkrajevnega linijskega prometa.

**Mestni promet** je javni linijski prevoz na ureditvenem območju mesta. Organizacijo in način urejanja mestnega prometa lahko lokalne skupnosti določijo kot gospodarsko javno službo. Mestni promet v mestnih občinah, ki imajo več kot 100.000 prebivalcev, se obvezno opravlja kot gospodarska javna služba. V Sloveniji sta to ljubljanski (LPP) in mariborski mestni promet (MARPROM).

**Posebni linijski prevozi** so ločena kategorija potniških prevozov. Posebni linijski prevoz potnikov je prevoz določene kategorije potnikov, ki se zaradi časovne in prostorske posebnosti prevoza izvaja ločeno od sistema javnega potniškega prevoza potnikov. S posebnim linijskim prevozom potnikov se opravlja prevoz delavcev med domom in službo, prevoz šoloobveznih otrok, dijakov in študentov do izobraževalne ustanove in nazaj, prevoz oseb s posebnimi potrebami do zavodov in nazaj ter prevoz vojakov in vojakinj ter njihovih družin med domom in vojašnico. V Sloveniji so najbolj razširjeni prevozi šoloobveznih otrok, ki jih financirajo občine. Nekateri večji zaposlovalci v pretežno industrijskem sektorju, pa organizirajo delavske prevoze, ki so bili v preteklosti veliko bolj pogosti, zdaj pa so se obdržali le v nekaj podjetjih. Zakon predvideva integracijo posebnih prevozov z javnimi linijskimi, kar so ponekod pri delavskih in šolskih prevozih že uspeli združiti.

## Prostorska dostopnost JPP po Sloveniji

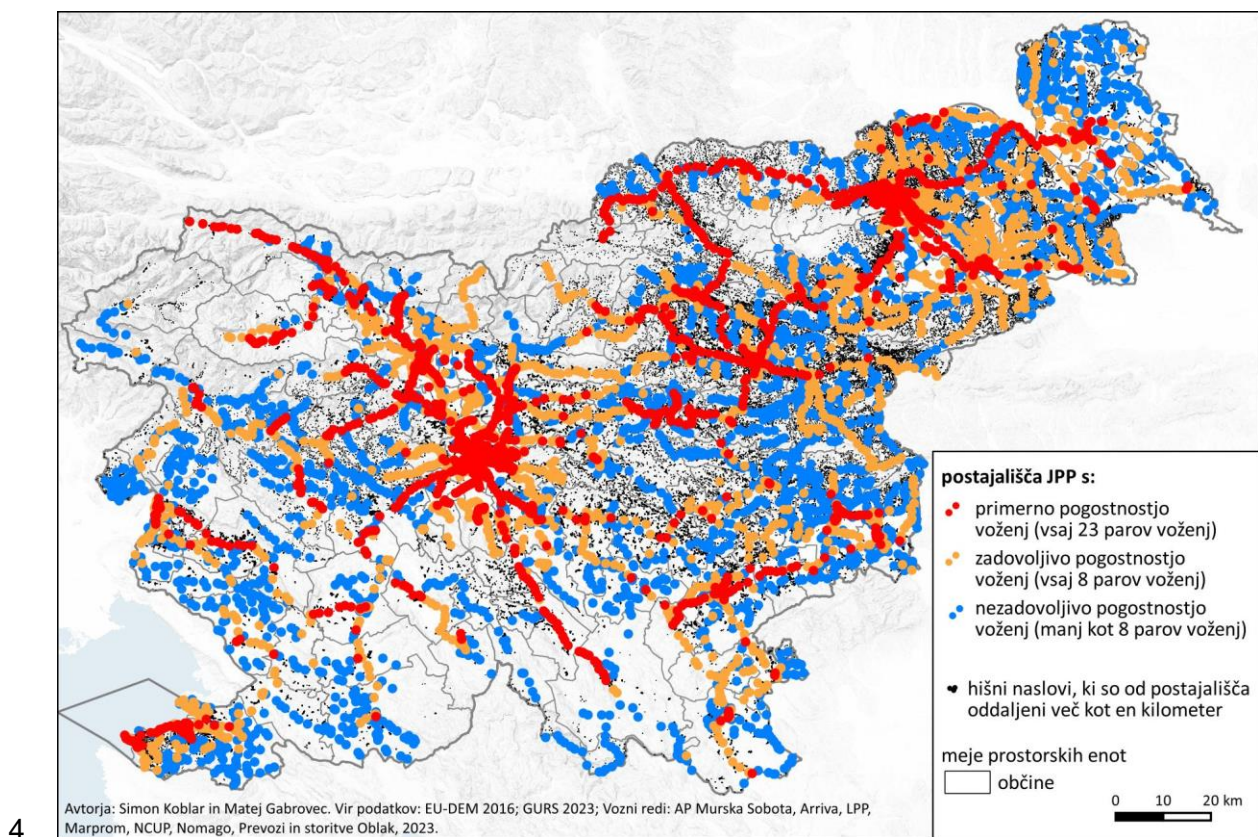
V analizi dostopnosti javnega prevoza (JPP), ki je bila opravljena v okviru projekta CRP Mobilnostna revščina, so upoštevali delež prebivalcev v oddaljenosti enega kilometra od najbližjega postajališča, razdeljenega po različnih frekvencah voženj.

### Dostopnost glede na frekvence voženj po zračni razdalji

Postajališča so razvrščena v tri razrede pogostnosti:

1. **Primerna pogostnost** (več kot 23 parov voženj dnevno): Ta kategorija, ki omogoča reden dostop do dela, šole in drugih osnovnih storitev, pokriva 62,3 % prebivalcev na državni ravni. V osrednjeslovenski regiji je ta delež najvišji (79,9 %), medtem ko je v Pomurju le 32 %. To pomeni, da skoraj dve tretjini prebivalcev Slovenije živi v območju z zadostno pogostnostjo voženj, kar omogoča skoraj enourni interval, v konicah pa celo polurni.
2. **Zadovoljiva pogostnost** (8–22 parov voženj dnevno): Pokritost s to pogostnostjo je širša in zajema do 79,8 % prebivalcev. Ta razred zagotavlja osnovno dostopnost, vendar s potencialnimi omejitvami zunaj koničnih ur. Na primer, v Gorenjski regiji ima 89,4 % prebivalcev dostop do vsaj zadovoljive pogostnosti, v Posavju pa le 60,9 %.
3. **Nezadovoljiva pogostnost** (manj kot 8 parov voženj dnevno): Ta kategorija pokriva preostanek prebivalstva, ki ima dostop do JPP, a ta ne omogoča vsakodnevnih potreb brez lastnega prevoza. V tej kategoriji je dostopnost primerna zgolj za redke ali občasne prevoze, kar v Pomurju vpliva na kar 63,4 % prebivalcev, medtem ko je ta delež v osrednjeslovenski regiji mnogo nižji.

Slika 1: 1. Vplivno območje postajališč JPP v polmeru 1 km zračne razdalje glede na število voženj ob delavnikih v obdobju šolskega pouka v letu 2023 (CRP Mobilnostna revščina..., 2024).



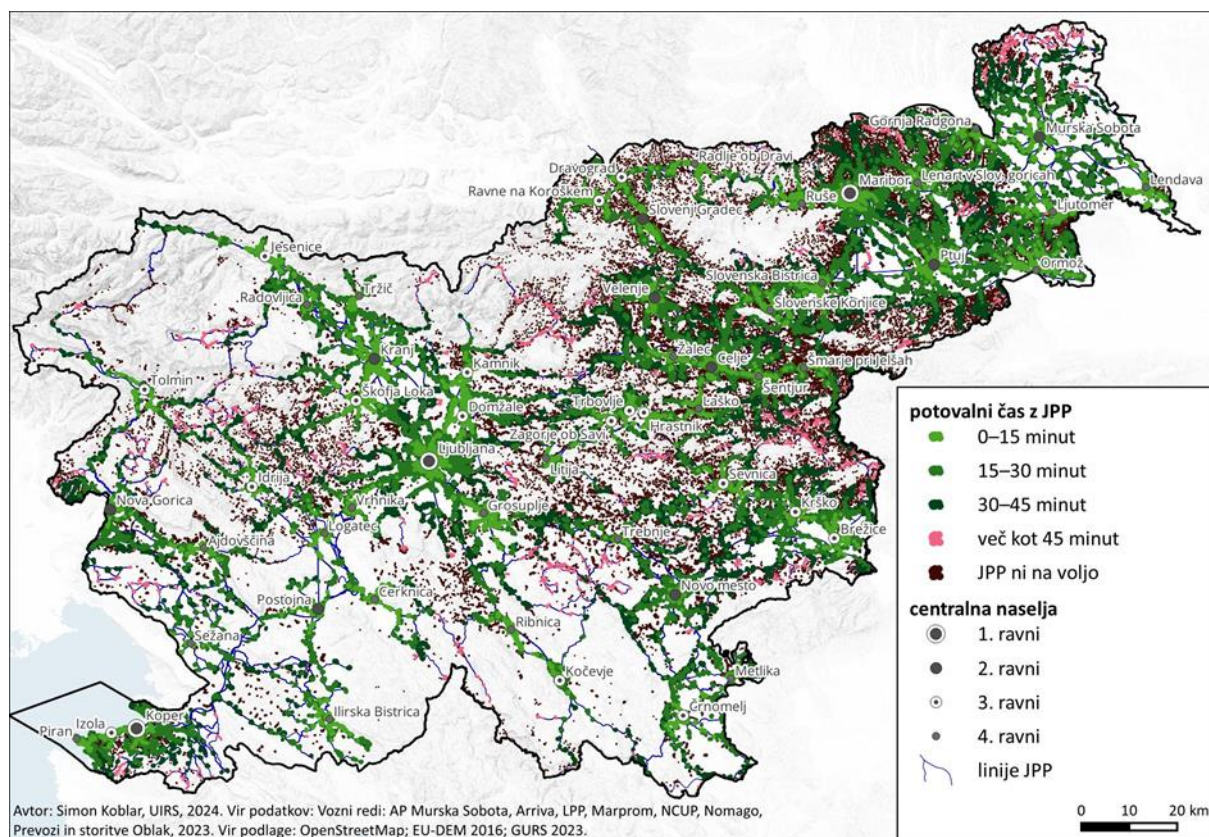
V primerjavi z analizo po zračni razdalji pa je dostopnost prebivalstva merjena po prometnem omrežju slabša.

### Delež postajališč glede na dni v tednu

Ponudba javnega potniškega prometa je med delovnimi dnevi v najboljšem stanju. Ob sredah je aktivnih 12.251 postajališč, medtem ko se ta številka ob sobotah znatno zmanjša na 4.866, ob nedeljah pa pade še nižje, na 4.033. Tako zmanjšanje števila aktivnih postajališč ob koncu tedna močno otežuje dostopnost izven delovnih dni, kar še posebej prizadene prebivalce manjših, oddaljenih naselij ter tiste, ki so za dostop do dela in storitev izven koničnih ur odvisni od JPP (CRP Mobilnostna revščina..., 2024).

Razporeditev centralnih naselij in omrežje JPP večini prebivalcev omogočata dostop do najbližjega središča v 45 minutah. Kljub temu ostajajo nekatera bolj oddaljena območja, kjer je sicer JPP na voljo, vendar potovalni čas presega 45 minut. Med takšna območja sodijo Bohinj, Jezersko in Zgornja Savinjska dolina. Slika 2: Dostopnost z javnim prevozom do najbližjega

centralnega naselja najmanj 4. stopnje v največ 45 minutah (delavnik s šolskim poukom z upoštevanjem hoje do postajališča in najhitrejše vožnje).



Analiza časovne dostopnosti centralnih naselij je pokazala, da se ponudba železniških in medkrajevskih avtobusnih linij ob koncih tedna znatno bolj zmanjša v primerjavi s ponudbo mestnih linij. Z vidika prostorske dostopnosti javnega potniškega prometa sta ključna kazalnika število aktivnih postajališč in število aktivnih linij, ki odražata razvejanost omrežja JPP. Ob sobotah in nedeljah deluje le približno tretjina vseh postajališč (CRP Mobilnostna revščina..., 2024).

Analiza dostopnosti glede na različne dele dneva in različne dneve je razkrila, da imajo prebivalci, ki potrebujejo prevoz izven koničnih ur, bistveno slabše storitve kot tisti, ki potujejo v času prometnih konic. Ta razlika je še posebej izrazita v večernih urah. Posledično je prihod na delo otežen za zaposlene, ki delajo tudi ob večerih in vikendih, na primer v gostinstvu, turizmu, zdravstvu in trgovini. Slaba ponudba v tem času dodatno omejuje uporabo javnega prevoza za prostočasne dejavnosti.

### Število prevozno revnih glede na dostopnost JPP

Pri določanju prevozno revnih oseb je bila v okviru projekta CRP Mobilnostna revščina v RS uporabljena slovenska definicija prevozne revščine. Prevozno revni so opredeljeni kot prebivalci, ki v svojem kraju nimajo ustrezne dostopnosti do JPP in so hkrati revni - ne morejo uporabljati ali si težko privoščijo osebni avto, kar otežuje dostop do ključnih storitev.

Dostopnost JPP je bila ocenjena glede na zračno razdaljo za sredo, soboto in nedeljo. Neustrezna dostopnost je opredeljena kot manj kot 8 parov voženj na kilometer zračne razdalje od bivališča. Med prebivalce, ki si težko privoščijo osebni avtomobil, so bili vključeni dijaki (15–19 let) brez voznškega dovoljenja in osebe (20–84 let) pod pragom tveganja revščine.

V letu 2023 je bil najvišji delež prevozno revnih v Pomurski regiji, kar je posledica slabše ponudbe JPP in večjega deleža prebivalcev pod pragom tveganja revščine. Najnižji delež je bil zabeležen v osrednjeslovenski regiji. Največ prevozno revnih je bilo ob nedeljah, pri čemer razlike med dnevi in regijami niso enotne – v nekaterih regijah, kot je Podravje, je ponudba JPP ob vikendih bistveno slabša kot med tednom.

Preglednica 1: Ocena števila in deleža prevozno revnih prebivalcev za leto 2023.

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

Raziskovalec Simon Koblar iz Urbanističnega inštituta RS je v 2024 pripravil nove izračune dostopnosti, ker so se s 1. julijem 2024 pomembno spremenili vozni redi v medkrajevnem avtobusnem prevozi. Ključni povzetki so na voljo [tukaj](#).

## Financiranje JPP

Javni potniški promet v Sloveniji (železniški in avtobusni) je financiran iz javnih in drugih sredstev. Javno financiranje izhaja iz državnega proračuna in proračunov občin. Te financirajo mestni prevoz, sofinancirajo medkrajevne, šolske prevoze. Drugi viri pa obsegajo predvsem prihodki prevoznikov od prevoznih storitev (prodaja vozovnic, prevoz prtljage). Višina sredstev se določi vsako leto posebej s proračunom RS (Analiza financiranja JPP, 2023).

Skozi **gospodarsko javno službo (GJS)** javnega linijskega avtobusnega prometa država zagotavlja osnovne potrebe po poveztivosti in mobilnosti prebivalstva na svojem območju. Podlaga za zagotavljanje te GJS je Zakon o prevozi v cestnem prometu, podrobnejša ureditev načina izvajanja avtobusnih linijskih prevozov pa je določena v vladni uredbi. Na teh pravnih osnovah država izvajalcem prevozov zagotavlja finančno nadomestilo, če stroškov prevozov ne pokrijejo s prodajo vozovnic. Obenem država zagotavlja tudi subvencije določenim skupinam uporabnikov (na primer dijaki, študentje) (IJPP, 2024).

V okviru družbe za upravljanje JPP se zagotavlja finančna integracija na način, da se na enotnem računu zbira in upravlja z vsemi viri financiranja JPP, ki se za financiranje gospodarske javne službe JPP v državni pristojnosti zagotavljajo na državnem in lokalnem nivoju ter iz drugih virov (Analiza financiranja JPP, 2022).

**Posebni linijski prevozi**, kamor spadajo tudi šolski prevozi, niso del sistema JPP. Šolski prevozi, za katerega posamezne občine namenijo velike deleže svojih proračunov, ter njihovo povezovanje z javnimi linijskimi prevozi, so lahko eden od ukrepov zniževanja stroškov in prevozne revščine. V nekaterih občinah so integracijo že uspešno izvedli, obstaja pa več modelov združevanja.

## Modal split

Razmerje v uporabi prevoznih sredstev (t.i. modal split) v Sloveniji je z vidika trajnostne mobilnosti precej neugodna, saj večino prevozov opravimo z osebnimi avtomobili. Zaradi razpršene poselitve in dobro razvite avtocestne mreže bo delež osebnega prevoza v Sloveniji vedno višji kot v državah z drugačnim načinom poselitve. Kljub temu je potrebno prizadevanje za povečanje deleža potovanj s kolesom in z javnim prevozom. V letu 2022 je za Slovenijo znašal delež potniških kilometrov v kopenskem prevozu prevoženih z osebnim avtomobilom 86,1 %, kar je nad povprečjem EU. Z javnim prevozom so potniki prevozili 13,9 % potniških kilometrov, z vlaki 2,4 %, z avtobusi (medkrajevni, mestni, primestni) pa 11,6 % (Eurostat, 2022).

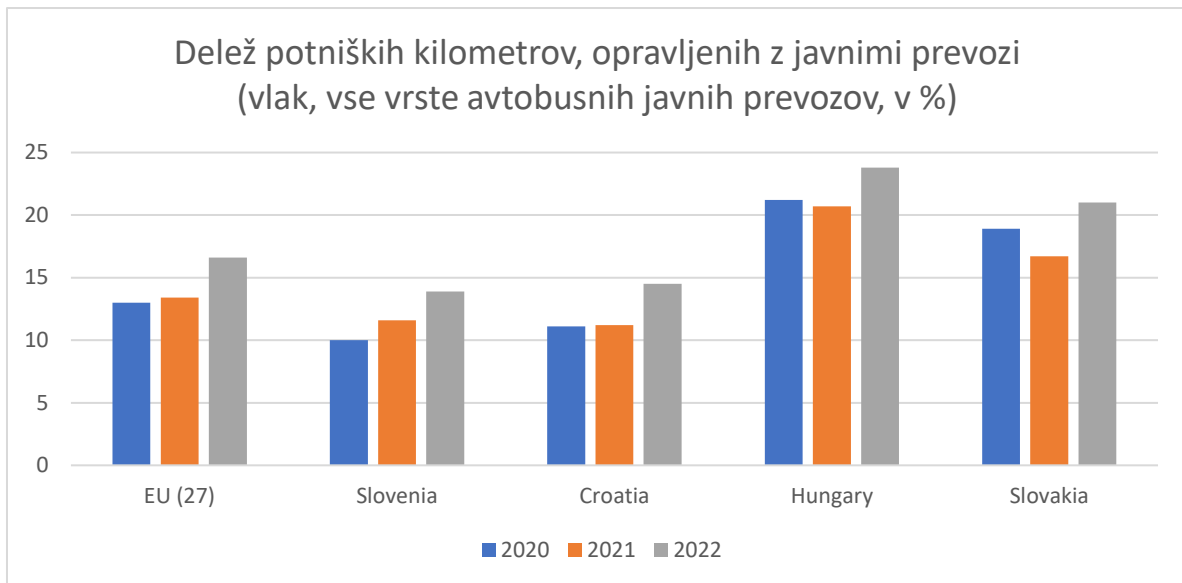
*Preglednica 2: Delež potniških kilometrov, opravljenih z javnimi prevozi (vlak, vse vrste avtobusnih javnih prevozov, v %)*

	2020	2021	2022
EU (27)	13	13,4	16,6
Slovenija	10	11,6	13,9
Hrvaška	11,1	11,2	14,5
Madžarska	21,2	20,7	23,8
Slovaška	18,9	16,7	21

Vir: [Eurostat, 2022](#)

V primerjavi z ostalimi državami vzhodne Evrope je delež potniških kilometrov, opravljenih z JPP, v Sloveniji precej nizek. Nižje deleže imajo med članicami EU še v Litvi, na Portugalskem in v Bolgariji. Po drugi strani pa je v regiji država, Madžarska, z najvišjim deležem JPP, kjer pa sicer delež na račun rabe osebnih avtomobilom, pada. V vseh državah je delež sicer zrasel na stopnjo pred ukrepi za preprečevanje Covid-19, vendar v nekaterih raste, drugih pada.





Nizek delež kilometrov je posledica več desetletij zanemarjanja javnega prevoza in dajanje prednosti individualnemu cestnemu prometu s podporo in vložki v cestno infrastrukturo.

*Preglednica 3: : Delež potniških kilometrov, opravljenih z vlakom (v %)*

	2020	2021	2022
EU (27)	5,6	5,9	8
Slovenija	1,4	2,1	2,4
Hrvaška	2	2,1	2,9
Madžarska	6	6,4	8,2
Slovaška	7	6,1	8,8

Vir: [Eurostat, 2022](#)

*Preglednica 4: Delež potniških kilometrov, opravljenih z avtobusi (v %)*

	2020	2021	2022
EU (27)	7,4	7,5	8,5
Slovenija	8,6	9,5	11,6
Hrvaška	9,1	9,2	11,6
Madžarska	15,3	14,3	15,6
Slovaška	11,9	10,6	12,2

Vir: [Eurostat, 2022](#)

V Sloveniji večji delež potniških kilometrov opravimo z avtobusi, na področju železniškega potniškega prometa pa smo močno pod povprečjem EU.

## Storitev JPP za ranljive skupine

V nadaljevanju bomo pregledali zakonodajo, ukrepe in obstoječo prakso pri zagotavljanju storitve JPP pri ranljivih skupinah. Ranljive skupine so bile identificirane že v prejšnjih raziskavah: ženske, starejši, invalidi, mladostniki in otroci, migranti in manjšine, brezposelni in revni zaposleni.

## Zakonodaja

Storitev javnega prevoza za ranljive skupine v Sloveniji je opredeljena v več zakonodajnih aktih, ki se v večji meri osredotočajo na dostopnost oseb z različnimi oviranostmi. **Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP)** zahteva, da so vozila javnega prevoza tehnično prilagojena osebam z omejeno mobilnostjo, z nizkimi podi, dvignimi ploščadmi in označenimi mesti za invalide. Postajališča morajo biti dostopna, z rampami in taktilnimi oznakami za slepe. Prevozniki so dolžni zagotavljati informacije o prevozu v dostopnih formatih ter usposobiti osebe za pomoč ranljivim skupinam. Zakon tudi omogoča **subvencije in znižane vozovnice** za invalide, starejše, dijake in študente, s čimer izboljšuje fizično in cenovno dostopnost ter mobilnost ranljivih skupin, ki je natančneje opredeljena v Pravilniku o izvajanju subvencioniranega prevoza.

**Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI)** dodatno predpisuje, da morajo prevozniki zagotavljati prilagoditve, ki invalidom omogočajo neovirano uporabo javnega prevoza v cestnem in železniškem prometu ter pomorski in notranji plovbi. Država in občina morata pri upravljanju gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu in linijski prevoz v mestnem prometu zagotoviti tako, da izvajalci opravljajo prevoz v okviru javnih služb z avtobusi, ki so dostopni gibalno in senzorno oviranim invalidom ter da nudijo informacijo o možnosti uporabe teh dveh javnih služb v invalidom prilagojenih oblikah. Kadar takih prilagoditev izvajalec ne more zagotoviti, jim mora ponuditi drug ustrezen način prevoza, ki ne povzroča nesorazmernega bremena.

Upravljevec javne železniške infrastrukture in prevoznik javnih linijskih prevozov v železniškem prometu morata prilagoditi vlake in drugo železniško infrastrukturo za gibalno in senzorno ovirane invalide ter nuditi informacije o možnosti uporabe železniškega prometa v invalidom prilagojenih oblikah.

**Zakon o ratifikaciji Konvencije o pravicah invalidov in Izbirnega protokola h Konvenciji o pravicah invalidov (MKPI)** je podlaga za izvajanje Konvencije o pravicah invalidov v Sloveniji. Konvencija določa, da morajo države zagotoviti dostopnost invalidom na enaki podlagi z drugimi, tudi pri javnem prevozu. To vključuje prilagoditve vozil, infrastrukture in postajališč, ter uvedbo ukrepov, ki invalidom omogočajo neovirano mobilnost. Zakon zahteva, da so invalidom zagotovljene informacije o prevozu v dostopnih formatih, npr. v brajici ali zvočnih navodilih. Ključni cilj je izboljšanje samostojnosti in vključenosti invalidov v družbo.

**Uredba (EU) o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu** določa pravice potnikov v avtobusnem prevozu, s posebnim poudarkom na zaščiti ranljivih skupin, vključno z invalidi in osebami z omejeno mobilnostjo. Prevozniki morajo zagotoviti brezplačno pomoč invalidom na avtobusnih postajah in med prevozom, vključno z dostopom do informacij, vkrcanjem in izkrcanjem. Osebam z invalidnostjo je treba omogočiti prevoz njihove opreme, kot so invalidski vozički, brez dodatnih stroškov. Uredba prav tako zahteva, da se osebe ustrezno usposobi za delo z ranljivimi skupinami.

**Zakon o dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij (ZDSMA)** ureja digitalno dostopnost. Spletišča in mobilne aplikacije javnih prevoznikov morajo biti prilagojena za ranljive skupine, zlasti za osebe z invalidnostjo. To pomeni, da morajo omogočati dostopnost informacij, kot so vozni redi, nakup vozovnic in obveščanje o motnjah v prometu, v prilagojenih formatih. Prevoznikom zakon nalaga, da zagotavljajo enakopravno dostop do storitev preko digitalnih orodij.

## Cenovna dostopnost vozovnic

### Enotna vozovnica Slovenija

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 medkrajevni avtobusov, s čimer je državljanom omogočen preprostejši dostop do prevoznih storitev. Od te novosti imajo prednosti pred vsem rednim uporabnikom javnega prevoza, ki zaradi svojega socialnega ali demografskega statusa niso upravičeni do posebnih subvencioniranih vozovnic, kot so dijaške, študentske ali upokojske vozovnice. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo je z enotno vozovnico želelo doseči višjo dostopnost do 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 (IJPP, 2024).

### Subvencioniranje vozovnic za dijake in študente

Upravičenci do subvencionirane vozovnice so vlagatelji, ki imajo bivališče najmanj dva km oddaljeno od kraja izobraževanja in se izobražuje po javno veljavni izobraževalni ali študijski programi, s statusom:

- dijaka do 27. leta starosti,
- udeleženca izobraževanja odraslih do 26. leta starosti,
- študenta do dopolnjenega 32. leta starosti.

### Osnovnošolski otroci

Šolski otroci imajo v primeru večje oddaljenosti od šole od 4 km na voljo brezplačen šolski prevoz, mi je urejen kot poseben linijski prevoz ali v nekaterih primerih že družin z medkrajevnimi in mestnimi javnimi prevozi. Do njega so upravičeni tudi v primeru, ko njihova šolska pot s strani lokalne skupnosti ni ocenjena kot varna pot, ali če se za izjemo odloči lokalna skupnost.

Za druge poti, ki jih opravijo osnovnošolski otroci (obšolske dejavnosti, pristočasne dejavnosti) z rednim javnim prevozom, imajo na voljo subvencionirane vozovnice (enkratne in termenske), ki jih lahko kupijo s 50 % popustom. Ponudniki prevozov imajo na voljo še druge oblike subvencioniranih vozovnic, na primer družinske vozovnice, vikend vozovnice ipd., ki znižajo cene potovanj za družine.

### Predšolski otroci

Za otroke do 6. leta starosti je uporaba javnega prevoza brezplačna.

### Brezplačne vozovnice za starejše od 65, veterane in invalide

Glede na zakon o prevozi v cestnem prometu, lahko upokojski, imetniki invalidske evropske kartice, vojni veterani in vsi, starejši od 65 let, koristijo medkrajevni potniški promet od 1. julija 2020 brezplačno. Vozovnice niso prenosljive.

Brezplačna vozovnica javnega potniškega prometa je enotna vozovnica Integriranega javnega potniškega prometa, ki se lahko uporablja v medkrajevni avtobusni in železniški prometu po vsej državi ter v večini primerov v mestnem prometu.

## Invalidi

Nekatere invalidske organizacije svojim članom ponujajo možnost prevoza s prilagojenimi vozili. Prevozi se izvajajo na podlagi razporeda, ki ga vodi društvo. Razporedi pa se oblikujejo na podlagi potrebe in želje uporabnika ter aktivnosti, ki jih organizira društvo ali zveza. Nekatere organizacije nudijo prevoze s prilagojenimi kombiji tudi invalidom, ki niso njihovi člani.

Invalidi z invalidsko evropsko kartico imajo brezplačen medkrajevni javni prevoz (vlak in avtobus). Za invalide, ki nimajo sklenjenega delovnega razmerja, in tudi starejše so brezplačni avtobusni prevozi po nekaterih slovenskih mestih: v Ljubljani, Mariboru, Celju, Jesenicah, Kranju, Kopru, Krškem, Novem mestu in Velenju. Zaposleni invalidi, ki so velikokrat tudi revni, nimajo brezplačnega javnega prevoza. Večja težava je sicer dostopnost postajališč in vozil, ki so večinoma neprilagojena gibalno oviranim. S tega vidika bi morali biti vsi invalidi opravičeni do brezplačnih prevozov, saj ne morejo plačevati za neustrezne storitve.

V številnih slovenskih mestih je prebivalcem po mestnih središčih na voljo brezplačna vožnja z električnimi minibusi, ki so prilagojeni prevozu starejših in gibalno oviranih oseb, vanje je mogoče naložiti tudi invalidski oz. otroški voziček (Zavod Brez ovir, 2024).

### **Pilotni projekt »Prevozni na klic za invalide z gibalno oviranostjo«**

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).

Na tem področju je pomemben projekt Multimodalna mobilnost oseb z različnimi oviranostmi (2016), ki se je posvečal tudi dostopnosti javnega prometa. Eden osrednjih rezultatov projekta je spletni pregledovalnik dostopnosti prostora za ranljive skupine, ki uporabnikom omogoča vpogled in prenos prostorskih podatkov o mobilnosti in dostopnosti za slepe in slabovidne, gibalno ovirane in šolarje v različnih mestih po Sloveniji.

## Brezposelni

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 (pot na razgovor za delo) in vključevanje v programe aktivne politike zaposlovanja upravičene do nadomestila potnih stroškov. V nekaterih primerih imajo brezposelni subvencionirano mesečno vozovnico za mestni prevoz, na primer brezposelni na območju Ljubljane imajo 50-odstotni popust pri nakupu mesečne vozovnice Urbana (E-uprava RS, 2024).

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 kvintilnimi razredi je prvi razred (20 % gospodinjstev z najnižjimi dohodki) nadpovprečno obremenjen z izdatki za prevoz. Brezposelnost poslabšuje kakovost življenja, saj se posameznikom in gospodinjstvom zmanjšuje razpoložljivi dohodek in z njim možnosti za zadovoljevanje nujnih življenjskih potreb, med katere sodi tudi mobilnost. Ugotovljeno je bilo, da v primeru rasti cen goriva ljudje bodisi uporabijo alternativne oblike prevoza (na primer kolesa, skiroje v mestih) ali JPP, bodisi omejujejo prevoze, zato se njihovi izdatki za prevoz ne povečajo toliko kot sama cena goriva. Medtem pa rast cen avtomobilov evidentno močnejše prizadene bolj revno prebivalstvo, ki nima alternative za obliko prevoza (Dominko s sodelavci, 2023).

## Revni zaposleni

Revščina je 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. 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. Problem pa nastane, ko je JPP časovno in fizično slabo ali nedostopen in je avto edina možnost prevoza.

Javni prevozi v Sloveniji so cenovno dostopni ranljivim skupinam, izjeme so brezposelni, ki imajo subvencioniran javni prevoz le v nekaterih primerih mestnega javnega prevoza. Prav tako so razlike pri obravnavi migrantov in tujcev, ki imajo različne statuse mednarodne zaščite. Nepravilno so pri subvenciji vozovnic JPP obravnavani tudi zaposleni invalidi.

## Urejenost infrastrukture

Dobro organiziran in dostopen javni prevoz je ključnega pomena za osebe z gibalnimi ovirami, okvarami vida, starejše ter druge, ki ne morejo ali ne smejo voziti avtomobila. Pomen izboljšanja dostopnosti javnega prevoza je opredeljen v številnih predpisih. Strateški načrt dostopnosti pomaga pri izvajanju teh predpisov, saj vključuje tako fizično dostopnost (npr. odstranitev stopnic na avtobusnih postajah) kot dostopnost informacij (npr. jasna predstavitev voznih redov in izboljšanje usmerjevalnih oznak). Javni prevoz je osnovni element celostne dostopnosti zunanjih javnih površin, zato načrt poudarja njegov pomen in določa smernice za izboljšanje uporabnosti (Albreht, Černe Zapušek, 2018).

Zakon o izenačevanju možnosti invalidov predpisuje naslednje roke za zagotovitev dostopnosti javnega potniškega prometa (Albreht, Černe Zapušek, 2018):

1. Rok za primerno prilagoditev avtobusov za prevoz potnikov v cestnem prometu, ki bo omogočila uporabo avtobusov za potnike, je bil do leta 2020.

2. Rok za primerno prilagoditev prevoza potnikov v železniškem prometu na način, da se bo invalidom zagotovila dostopnost, je največ 15 let od začetka veljavnosti tega zakona, torej do leta 2025. Na področju železniškega prometa velja Uredba komisije (EU) št. 1300/2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe, ki določa podrobnosti v zvezi z uporabo tehničnih smernic pri obnavljanju in nadgrajevanju železniškega omrežja.

## Javni prevoz in ženske

Raziskave kažejo, da ovire, ki vplivajo na mobilnost, kot so dostopnost, razpoložljivost, cena, sprejemljivost in varnost, nesorazmerno prizadenejo ženske. Dostop do urbanih javnih prostorov ni le vprašanje spola, vendar pa je spol pomemben dejavnik, ki v kombinaciji z drugimi dejavniki vpliva na možnosti dostopa in mobilnosti (Rikato Ružič, 2024).

Glavne točke, ki se nanašajo na ženske v Sloveniji v kontekstu mobilnosti in javnega prevoza, so (Ramšak, 2014, Rikato Ružič, 2024, SURS, 2017):

**Ženske opravljajo krajše poti kot moški:** Čeprav je število poti pri obeh spolih približno enako, moški letno prevozijo 33 % več kilometrov kot ženske. **Ženske pogosteje kombinirajo različne namene poti:** Pojav "veriženja poti", kjer se zaporedoma izvajajo poti z različnimi nameni, je bolj prisoten pri ženskah. Te imajo bolj kompleksne potovalne navade, medtem ko moški pogosto potujejo na bolj preproste poti, kot so tiste, povezane z delom. **Ženske pogosteje potujejo izven konic in opravljajo več poti, ki niso povezane z delom:** Po podatkih Gender Equality Index (EIGE, 2023) v Sloveniji 69 % žensk in 29 % moških opravlja gospodinjska opravila. S povečanimi odgovornostmi za gospodinjstvo in skrb za druge se povečuje tudi potreba po poteh za nakupovanje, prevoz drugih in podobno. **Ženske pogosteje pešačijo in uporabljajo javni prevoz,** še posebej mestni avtobus, manj pogosto pa kolesarijo in vozijo avto. So pogosteje sopotnice v avtomobilu, in **manj pogosto lastnice osebnih avtomobilov.** **Ženske porabijo več časa za mobilnost,** čeprav opravijo manj potniških kilometrov kot moški. To je povezano z večjo uporabo javnega prevoza in pešačenjem, kar pomeni daljši čas poti. **Ženske drugače uporabljajo javni prostor,** več se gibljejo v središču mest, v okolici šol, trgovin in drugih storitev, ki so dostopne peš, medtem ko se moški več gibljejo v prostorih, ki so dostopni le z avtomobili (industrijske cone, športni kompleksi ipd.). Ženske se tudi počutijo manj varne v javnem prometu kot moški, še posebej ponoči.

Nujni so ukrepi za večje vključevanje žensk v prometno načrtovanje, bodisi kot uporabnic ali kot načrtovalk. Osredotočanje na potrebe žensk pri načrtovanju javnega prevoza lahko koristi vsem: izboljšani prevozniki sistemi, večja udeležba žensk v delovni sili in manjša uporaba osebnih vozil. Izboljšanje javnega prevoza, hodljivosti in kolesarskih poti bi koristilo celotni družbi, saj bi omogočilo bolj enakopraven dostop do storitev, delovnih mest in izobraževanja ter prispevalo k razogljičenju, boljši kakovosti zraka in manjšemu hrupu. Izziv pa predstavlja sprememba globoko zakoreninjenih navad in predsodkov odločevalcev, ki pogosto ne upoštevajo različnih potreb in navad (Rikato Ružič, 2024).

## Pravice potnikov

### Zakonodaja in predpisi

V Sloveniji imajo potniki v javnem prevozu določene pravice, ki so urejene z zakonodajo in predpisi, tako na nacionalni kot tudi na lokalni ravni. Te pravice so zaščitene z Zakonom o

prevozi v cestnem prometu, predpisi Evropske unije ter drugimi relevantnimi zakoni, kot so Zakon o pravicah potnikov v železniškem prometu, Zakon o pravicah potnikov v avtobusnem prometu in podobno. Potniki imajo pravice, ki zagotavljajo varnost, udobje, dostopnost ter zaščito v primeru težav med potovanjem.

Slovenska zakonodaja in predpisi

- **Zakon o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-2):** Ureja pravice potnikov v cestnem prometu, vključno z avtobusnim prevozom.
- **Zakon o pravicah potnikov v železniškem prometu:** Ta zakon določa pravice potnikov pri železniških prevozi, vključno z nadomestili za zamude, odpovedi in dostopnostjo za invalidne osebe.
- **Zakon o pravicah potnikov v avtobusnem prometu:** Opredeljuje pravice potnikov v avtobusnem prevozu, kot so pravica do povračila v primeru odpovedi, zamude, preobremenjenosti in dostopnosti.
- **Zakon o dostopnosti za invalidne osebe:** Zakonodaja, ki zahteva, da morajo biti javni prevozi dostopni vsem uporabnikom, vključno z invalidnimi osebami.

Evropska zakonodaja in predpisi

- **Uredba (EU) št. 181/2011 o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu:** Ta evropska uredba določa pravice potnikov v avtobusnem prometu, vključno z nadomestili, pomočjo in informacijami v primeru težav z prevozom.
- **Uredba (EU) št. 2021/782 o pravicah potnikov v železniškem prometu:** Evropska uredba, ki ureja pravice železniških potnikov v primeru zamud, odpovedi, pomoč invalidom, dostopnost in nadomestila.
- **Uredba (EU) št. 181/2011:** Pravice potnikov v avtobusnem prevozu na ravni EU, ki zagotavljajo zaščito pravic v čezmejnih prevozi.

## Nekatere ključne pravice potnikov v Sloveniji

### 1. Pravice v primeru zamud, odpovedi ali preobremenitve

Zamuda ali odpoved prevoza: V primeru večjih zamud ali odpovedi prevoza imajo potniki pravico do vračila vozovnice ali spremembe vozovnice na drug prevoz, če je to primerno. Za daljše zamude so lahko potniki upravičeni do povračila stroškov.

Pomoč ob odpovedi prevoza: Potniki imajo pravico do brezplačne oskrbe v primeru daljših zamud, kot so hrana, pijača, nastanitev ali prevoz na drugo lokacijo (odvisno od trajanja zamude).

Preobremenjenost: Če so prevozi preobremenjeni (npr. preveč potnikov v vozilu), lahko potniki zahtevajo pomoč pri iskanju alternativnega prevoza ali vračilo denarja, če prevoz ni mogel biti izveden v ustreznih pogojih.

### 2. Pravice potnikov s posebnimi potrebami

Dostopnost: Javni prevoz mora biti dostopen za vse potnike, vključno z osebami z gibalnimi ovirami, starejšimi in drugimi invalidnimi osebami. To vključuje dostopne avtobuse, vlake in postaje ter pomoč pri vstopu in izstopu, kadar je to potrebno.

Pomoč pri vstopu in izstopu: Prevozniki morajo zagotoviti pomoč osebami s posebnimi potrebami pri vstopu, izstopu in spremstvu na prevoznih postajah.

### **3. Pravice do informacij**

Jasne informacije: Potniki imajo pravico do jasnih informacij o voznem redu, spremembah in morebitnih zamudah. Te informacije morajo biti na voljo na postajah, v vozilih in prek drugih komunikacijskih kanalov (npr. spletna stran prevoznika).

Oznake in obvestila: Vozni redi, cene vozovnic in druge pomembne informacije morajo biti jasno označene na postajah in v prevoznih sredstvih, vključno z informacijami v več jezikih, kjer je to potrebno.

### **4. Cenovna zaščita**

Cena prevoza: Cene prevozov so zakonsko regulirane, da preprečijo pretirano zvišanje cen. Potniki morajo biti seznanjeni z veljavnimi cenami vozovnic in morebitnimi popusti, kot so tisti za študente, upokoјence in invalide.

Vozovnice: Potniki imajo pravico do nakupa vozovnic v različnih oblikah (npr. enkratne, mesečne, letne), pa tudi do popustov za daljša obdobja.

### **5. Zavarovanje potnikov**

Zavarovanje v primeru nesreče: V primeru nesreče med prevozom so potniki zaščiteni z zavarovanjem, ki pokriva poškodbe, zdravstvene stroške in druge morebitne posledice.

Odgovornost prevoznika: Prevoznik je odgovoren za varnost potnikov med prevozom, kar vključuje ustrezno vzdrževanje vozil in spoštovanje varnostnih predpisov.

### **6. Pravica do pritožbe**

Pritožbe na prevoznika: Potniki imajo pravico do pritožbe, če se počutijo oškodovani zaradi nepravilnosti pri prevozu, kot so nepravilno zaračunavanje, zamude, slaba dostopnost ali neupoštevanje zakonodaje o pravicah potnikov.

### **7. Čezmejni prevozi**

Pravice po evropski zakonodaji: Potniki v javnem prevozu so zaščiteni tudi z evropskimi predpisi, ki veljajo za čezmejne prevoze (npr. železniški prevoz in avtobusni prevoz med državami EU). Evropski pravilniki vključujejo nadomestila in pomoč v primeru zamud, odpovedi prevoza ali nesreč.

Železniški promet: Za železniške potnike veljajo specifične pravice, vključno z nadomestili v primeru zamud ali odpovedi vlakov, ter obveznostmi prevoznikov glede dostopnosti in pomoči invalidnim osebam.

### **8. Pravice v primeru poškodb in nesreč**

Pomoč v nesrečah: Potniki imajo pravico do pomoči v primeru nesreče, vključno z zdravstveno oskrbo, obveščanjem o nadaljnjih postopkih in zavarovanjem za primer poškodb med prevozom.

Te pravice so del širšega okvira zaščite potnikov, ki ga zagotavljajo tako nacionalne kot evropske zakonodaje. Potniki imajo pravico, da se na primeren način zaščitijo pred morebitnimi težavami med prevozom, hkrati pa morajo prevozniki in organi za javni prevoz zagotoviti ustrezno raven storitev in zaščite za vse uporabnike prevozov.



## Reševanje v praksi

Če so potnikom v medkrajevnem avtobusnem prevozu v Sloveniji kršene pravice, imajo pravico nasloviti pritožbo na prevoznika, pri katerem so kupili vozovnico. Njihovi kontakti so na spletni strani pristojnega ministrstva (MOPE). S 1. januarjem 2024 je prinos pristojnosti obravnav pritožb in koordinacije pravic potnikov v medkrajevnem linijskem potniškem prometu prevzela Družba za upravljanje javnega potniškega prometa. Če potnik ni zadovoljen z obravnavo zahtevka oziroma pritožbe pri prevozniku, ali pa prevoznik v predpisanem roku ne odgovori, ima potnik možnost vložiti pritožbo na Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

## Kakovost storitve in dostopnost do informacij

Zadovoljstvo potnikov v javnem prevozu v Sloveniji glede informiranja je lahko precej različni, saj je odvisno od vrste prevoza (avtobusni medkrajevni, železniški, mestni prevoz), lokalnih prevoznikov, geografske lokacije, ter dostopnosti in kakovosti informacij. Vendar pa obstajajo nekateri splošni trendi, ki jih lahko povzamemo na podlagi raziskav, poročil in povratnih informacij uporabnikov javnega prevoza.

V okviru LIFE projekta Care4climate so raziskovalci na Geografskem inštitutu pripravili Analizo kakovosti storitve in konkurenčnosti JPP s predlogi možnih izboljšav (Tiran idr., 2021). Analizirali so kakovost in konkurenčnost JPP v Sloveniji ter predlagali izboljšave za večjo uporabo. Kakovost storitve so ocenili z vidika 15 prvin za avtobusni in železniški medkrajevni promet. Ugotovili so, da stanje ni zadovoljivo, železniški promet pa je zaradi izboljšav (prenova postajališč, novi potniški vagoni) boljši od avtobusnega, kjer izstopajo težave z opremljenostjo postajališč in dostopnostjo informacij. Analiza konkurenčnosti je pokazala, da je vlak časovno konkurenčen na krajših razdaljah in ob prometnih konicah, medtem ko so prepoznane avtobusne linije z največjim potencialom tam, kjer ni železniških povezav.

Eden izmed standardov kakovosti javnega potniškega prometa, na katerega se je opirala omenjena analiza, je standard EN 13816. Ta standard razlikuje med merjenjem zadovoljstva uporabnikov ter merjenjem kakovosti storitve.

*Preglednica 5: Ocenjevane kategorije in prvine kakovosti javnega prevoza iz Analize kakovosti storitve in konkurenčnosti JPP s predlogi možnih izboljšav (Tiran idr., 2021).*

Kategorija	Prvina
<b>Prometna dostopnost</b>	Oddaljenost postajališč
	Pogostost voženj
<b>Postajališča in vozovnice</b>	Ustreznost dostopa do postajališč in njihova prostorska ureditev
	Nakup vozovnic
<b>Informacije</b>	Razpoložljivost in kakovost informacij
<b>Čas</b>	Potovalni čas in časovna konkurenčnost osebnemu prevozu
	Zanesljivost voženj
<b>Skrb za uporabnike</b>	Uporabniški vmesnik in podpora
	Kakovost osebja
<b>Udobje</b>	Udobje med vožnjo
	storitve
<b>Varnost</b>	Osebna varnost
	Prometna varnost
<b>Vplivi na okolje</b>	Izpusti

Pri **oddaljenosti postajališč** se najpogosteje uporablja polmer 500 metrov, kamor sodi 77 % prebivalcev. Ker gre za zračno razdaljo, je dejanska oddaljenost nekoliko večja. Vsaj **8 parov voženj** na dan ima na postajališču oddaljenem do 500 metrov 64 % prebivalcev (Gabrovec idr., 2019). O **dostopnosti postajališč** smo govorili že v prejšnjem poglavju v povezavi s potniki z oviranostmi, medtem ko je pomembna tudi dostopnost postajališč s trajnostnimi oblikami kot so kolesa in drugimi načini, ki omogočajo multimodalno potovanje. Dostopnost postajališč v železniškem in avtobusnem prometu je urejena z ločenimi pravilniki. Slabše urejena so avtobusna postajališča, prevladujejo slaba označenost, pomanjkanje nadstreškov in neobjavljanje (aktualnih) vozniških redov (Tiran idr., 2021). **Nakup vozovnic** na postajališčih ni vedno možen, nakup vozovnic na vlaku se zaračuna kot dodatna storitev. Spletno nakupovanje vozovnic je že nekaj let v veljavi, ima pa polno napak, kot so nezmožnost koriščenja popustov, spletni sistemi so nejasni, dodatne zaplete predstavljajo uporabe vozovnic integriranega javnega potniškega prometa, ki se je v zadnjih letih nadgradil in združuje različne oblike javnega prevoza, ki so do sedaj delovali po ločenih sistemih.

**Razpoložljivost informacij** in informiranje potnikov je slabo in nekaj vsakdanjega. V času večjih sprememb vozniških redov, obvozov in nadomestnih voženj zaradi gradnje in popravil na infrastrukturi, so potniki, glede na številne medijske objave, ostali brez prevozov v doglednem času, zamujali so v šole, službe in po opravkih, saj niso bili obveščeni o zamudah. Trenutno ne obstaja uporaben iskalnik vozniških redov, ki bi vključeval vse oblike prevozov. Pristojni razvijajo iskalnik simo.si, ki pa ima še vrsto pomanjkljivosti. Najbolj zanesljive vozne rede v medkrajevnem potniškem prometu lahko najdemo pri ponudnikih avtobusnih prevozih, kar je dodatna ovira za uporabnike, ki ne vedo, kateri prevoznik nudi prevoz na določeni lokaciji.

Obvladanje digitalnih veščin oz. razvitost posamezne skupine teh se pri posamezniku spremlja z izvedbo posameznih aktivnosti na internetu ali pri uporabi informacijsko-komunikacijskih tehnologij (IKT). Glede na podatke Statističnega urada (2023) je med upokojenci digitalna pismenost slabša kot med drugimi starostnimi skupinami. Med upokojenci (65-64 let) je delež oseb brez digitalnih veščin znašal 38 %, kar lahko v primeru sistemov nakupa vozovnic ali pridobivanja informacij izključno po spletu, **vodi v digitalno izključenost**. Po drugi strani je za digitalno pismene prebivalce uporaba preglednih in enostavnih mobilnih aplikacij na področju informiranja v JPP pomembna. Za Ljubljano je na voljo mobilna aplikacija "Urbana", ki omogoča enostaven dostop do informacij o vozniških redih, realnem času prihoda avtobusov, ter spremembah v prometu. To omogoča večjo transparentnost in obveščenost potnikov, kar pogosto povečuje zadovoljstvo uporabnikov. Raziskave v Ljubljani so pokazale, da so uporabniki v splošnem zadovoljni z možnostjo enostavnega dostopa do teh informacij. V Ljubljani so zaslone s prikazi prihodov mestnih avtobusov na postajališčih pogosto dobro ocenjeni, saj omogočajo natančne informacije o prihodih in odhodih avtobusov.

Pomanjkljivost informacij v **manjših mestih in podeželju**: Na manjših postajah in v ruralnih območjih pa se pojavljajo pritožbe o pomanjkljivih informacijah. To vključuje slabše objavljane vozniške redev na postajališčih ali objavljane pomanjkljivih vozniških redov, pomanjkanje digitalnih zaslonov, ter nezadostno obveščanje o zamudah ali odpovedih vozil.

Raziskava REUS GOS (2022) razkriva, da **časovna nekonkurenčnost javnega prevoza**, ki ga mnogi dojemajo kot časovno neustreznega (ni na razpolago ob vseh urah) in zamudnega v primerjavi z avtomobilom, predstavlja eno ključnih ovir za njegovo pogostejšo uporabo, pri čemer pa je večina ljudi pripravljena spremeniti potovalne navade, če s tem ne bi izgubljali

preveč časa. **Zamude** se dogajajo zaradi vzdrževalnih del na infrastrukturi, dotrajane infrastrukture in zastojev na cesti. Beležijo v minutah na 100 kilometrov. Nekateri potniki uveljavljajo odškodninske zahtevke. Ob večjih zamudah ali celo izpadu voženj zaradi okvare vozila ali višje sile ni vzpostavljen ustrezen način obveščanja potnikov.

Z vse večjo uporabo pametnih tehnologij in mobilnih aplikacij je mogoče pričakovati, da bo informiranje o javnem prevozu v prihodnosti postalo bolj pregledno in hitro. Kljub temu pa bodo v nekaterih primerih še vedno potrebna izboljšanja v smislu fizičnih informacijskih točk in večje usklajenosti informacij med različnimi prevozniki.

**Skrb za potnike** je široka kategorija. Vsi ponudniki javnih prevozov imajo, po navadi na spletnih straneh, informacije o pravicah potnikov, ki so urejene z evropsko zakonodajo, ter kontaktne obrazce za pritožbe in pohvale, ki večinoma zadevajo zamude, zmogljivosti in tehnične pomanjkljivosti (Tiran idr., 2021). Zadovoljstvo potnikov z anketami merijo pri Slovenskih železnicah, pa tudi nekateri prevozniki v mestnem in medkrajevem prevozu. Rezultate objavijo v letnih poročilih. **Kakovost osebja** se spremlja v okrnjeni obliki, glede na izkušnje potnikov iz medijskih zapisov, je največkrat težava neusposobljenost osebja, ki nima ustreznih informacij za potnika, boljše pa so ocenjeni ustrežljivost in urejenost.

**Udobje** med čakanjem na javni prevoz in med samo vožnjo je povezano z razpoložljivimi kapacitetami, ki so lahko nižje od povpraševanja, kar vodi v gnečo. Zaradi gneče se pojavljajo težave na turističnih destinacijah in zaradi velikega števila upravičencev do brezplačne IJPP vozovnice za upokojece. Na udobje vplivajo tudi vremenske razmere, kakovost zraka in temperatura v vozilih in na postajališčih, čistoča postajališč in na vozilih, ter druge storitve kot so možnost priključitve na brezžični internet, možnost polnjenja telefona in računalnika, zmogljivosti za prevoz koles ipd.

**Prometna in osebna varnost** v javnem prevozu sta pomembna vidika kakovosti storitve tako v železniškem prometu kot v cestnem – avtobusnem. Prometne nesreče in incidenti se stalno dogajajo, vendar je žrtev manj kot pri osebem cestnem prometu. V cestnem prometu so bili avtobusi udeleženi v 1,6 % vseh nesreč. Agencija za varnost prometa se je v javnomnenjski raziskavi različnih udeležencev v cestnem prometu posvetila tudi občutku osebne varnosti. Potnikom v javnem potniškem prometu največjo grožnjo osebni varnosti predstavljajo vožnja pod vplivom alkohola ali prepovedanih substanc (več kot 22 %), nestrpna in agresivna vožnja ter uporaba telefona s strani voznika (Varnost cestnega prometa..., 2021). Med pandemijo covid-19 se je kot poseben vidik varnosti izpostavila tudi ogroženost zaradi nalezljivih bolezni. Zaradi tega je število potnikov med in po pandemiji upadlo.

**Okoljski vplivi** javnega prevoza je zaradi velikega števila prepeljanih potnikov na vozilo je nižji kot pri osebem cestnem prevozu, ki povzroča dve tretjini cestnih izpustov (ARSO, 2020), še nižja pa je poraba končne energije (ARSO, 2014) in prostora, zato je javni prevoz najustreznejši način za zmanjševanje izpustov ob ohranjanju enake mobilnosti prebivalcev. Hrup avtobusov je težko ločiti od celotnega cestnega prometa, medtem pa so meritve hrupa ob železniških progah in postajah dobro opredeljene. V Sloveniji je v območju do 1500 m ob prometno najbolj obremenjenih železniških progah (brez Ljubljane in Maribora) živi približno 410.000 prebivalcev, od katerih je 9850 izpostavljenih obremenitvam nad mejnimi vrednostmi za nočni in 6959 za celodnevni hrup (Tiran idr., 2021).

Skupna ocene analize je prikazana v spodnji preglednici.

Preglednica 6: Ocene in pomen posameznih prvi kakovosti JPP (Tiran idr., 2021)

Kategorija	Prvina	Železniški promet	Avtobusni promet
<b>Prometna dostopnost</b>	Oddaljenost postajališč		
	Pogostost voženj		
<b>Postajališča in vozovnice</b>	Ustreznost dostopa do postajališč in njihova prostorska ureditev		
	Nakup vozovnic		
<b>Informacije</b>	Razpoložljivost in kakovost informacij		
<b>Čas</b>	Potovalni čas in časovna konkurenčnost osebnemu prevozu		
	Zanesljivost voženj		
	Uporabniški vmesnik in podpora		
<b>Skrb za uporabnike</b>	Kakovost osebja		
	Udobje med vožnjo		
<b>Udobje</b>	Storitve		
	Osebnostna varnost		
<b>Varnost</b>	Prometna varnost		
	Vplivi na okolje		
<b>Vplivi na okolje</b>	Izpusti		
	Hrup		
<b>Kakovost</b>	<b>Pomen</b>		
Zelo slabo	Nepomembno		
Slabo	Manj pomembno		
Zadovoljivo	Srednje pomembno		
Dobro	Precej pomembno		
Zelo dobro	Zelo pomembno, ključno		

Glede na pomanjkljive podatke so ocene večkrat subjektivne. Prav tako v Sloveniji nimamo uzakonjenega doseganja ciljnih vrednosti, temveč so omenjeni standardi le smernice in priporočila, kako voditi kakovost storitve v javnem prevozu. Zadovoljstvo potnikov z informiranjem v javnem prevozu v Sloveniji je zelo odvisno od kraja, vrste prevoza in dostopnosti tehnologij. V večjih mestih, kjer so na voljo napredni informacijski sistemi, so potniki na splošno zadovoljni z informacijami, s tem da moramo biti pozorni na digitalno slabše pismene prebivalce (starejši, osebe z oviranostmi).

## Storitve na podeželju

Na področju javnega prevoza potnikov je le mestni promet organiziran na lokalni ravni. Na lokalni ravni je sicer organiziran tudi posebni šolski prevoz učencev v obvezne osnovne šole. Medtem ko sta železniški promet in medkrajevni avtobusni promet organizirana na državni ravni.

V pristojnosti občin je, da zadovoljujejo med drugim tudi mobilnostne potrebe prebivalcev, vprašanje pa je, na kak način občine zaznajo potrebe prebivalcev glede dodatnih prevozov. To je pomembno predvsem v podeželskih občinah, kjer je mreža javnih prevozov slabo razvejena in so prebivalci odvisni od prevozov z osebnimi avtomobili. Če prebivalci nimajo osebnega avtomobila, bodisi ker si ga ne morejo privoščiti, bodisi ker ga ne morejo voziti, so odvisni od ponudbe prevozov na klic ali od pomoči bližnjih, ki jim lahko nudijo prevoze.

V zadnjih desetih letih je skoraj polovica slovenskih občin – v njih živijo kar tri četrtine prebivalcev Slovenije – izdelala Celostno prometno strategijo. Ta podatek najboljše kaže na spoznanje lokalnih skupnosti, da lahko s strateškim načrtovanjem prometa izboljšajo kakovost bivanja, zdravje in zadovoljstvo prebivalcev, po drugi strani pa skupnosti dodajo privlačnejšo podobo ter jo naredijo uspešnejšo. Mnoge med njimi želijo s Strategijo izboljšati mobilnost ljudi in prometno varnost, hkrati pa si tudi olajšati dostop do sredstev za naložbe v promet (Nacionalne smernice CPS, 2023). Trenutno pripravlja ali prenavlja CPS-je okoli 180 občin.

## Prostovoljni brezplačni prevozi za starejše (od vrat to vrat)

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.

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 109 občinah). Bistveno je, da je testno obdobje dovolj dolgo, da se uporabniki navadijo na storitev.

### 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 operativne 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.
7. **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.
8. **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.

## Drugi ukrepi

**Toyota GO** je storitev trajnostne mobilnosti, ki omogoča uporabo prevozov na klic, kot jih poznamo predvsem kot prevoze za starejše na podeželju, za vse skupine prebivalstva. Storitev je namenjena občinam, skupini občin ali regijam, ki želijo svojim prebivalcem omogočiti nadstandardno storitev javnih prevozov in naslavlja sledeče problematike: razpršena poselitev, prevozna revščina in mobilnost "zadnjega kilometra". Cene so določene na posameznega potnika po razredih glede na dolžino poti: do 2 km: 1,50 eur, do 5 km: 2,00 eur, do 10 km: 2,40 eur, do 15 km: 2,50 eur, do 20 km: 3,00 eur, do 25 km: 3,40 eur, 25 in več km: 4,00 eur. Za starejše od 65 je storitev brezplačna (Storitev Toyota GO, 2024).

Spletna stran **Prevoz.org** je bila prvotno namenjena študentom pri koordinaciji in predhodnem dogovarjanju prevozov znotraj Slovenije, danes pa jo v ta namen uporabljajo tudi drugi in tudi za usklajevanje mednarodnih prevozov. Ponudniki prevoza so večinoma osebe, ki imajo zagotovljen lasten prevoz, a bi radi iz različnih razlogov peljali še koga. Iskalci prevoza na drugi strani iščejo prevoz v določen kraj. Namesto klasičnega štopanja na Prevoz.org sporočijo, kam se želijo peljati, priložijo kontaktne informacije in čakajo na klic nekoga, ki jim lahko pomaga (Storitev Prevoz.org, 2024).

Registracija na portalu Prevoz.org je brezplačna. Stran omogoča tudi oblikovanje skupin prevozov, namenjenih ponudnikom prevozov, ki se redno vozijo iz/v določeni del mesta. Za posameznike je vožnja z deljenjem avtomobila finančno bolj ugodna, saj si delijo stroške za gorivo. Sopotništvo prispeva tudi k bolj racionalni rabi energije v prometu, ko se namesto enega voznika v avtomobilu pelje več oseb, kar pozitivno vpliva na okolje (podnebne spremembe, kakovost zraka) in zdravje ljudi (Storitev Prevoz.org, 2024).

## Predlagani ukrepi

Javni prevoz se ponuja kot prvi odgovor na številne družbene probleme, tudi prevozno revščino. Omogoča enakopravno udeležbo vseh prebivalcev v družbenem življenju, tudi tistih, ki zaradi različnih razlogov ne vozijo avtomobila. Pojavlja se kot prva rešitev okoljskih težav, pri zniževanju izpustov osebne cestnega prometa.

Predlogi ukrepov za zmanjševanje prevozne revščine, ki so bili pripravljene v okviru projekta [CRP Mobilnostna revščina](#) (poglavje 6) so podlaga ukrepov za uvrstitev v Socialni podnebni načrt za Slovenijo, z osredotočenostjo na naslednje:

- izboljšanje prostorsko časovne dostopnosti,
- integracija in prilagoditev šolskih prevozov v sistem JPP,
- prevozi na klic in njihova integracija v sistem JPP,
- mobilnostno/prevozno svetovanje.

Ovrednoteni so bili tudi na dogodku **JPP kot rešitev okoljskih in socialnih vprašanj** iz 5. 12. 2024. Skoraj vsi ukrepi se, posredno ali neposredno, dotikajo JPP in njegovih izboljšav.

Preglednica 7: Vrednotenje ukrepov na delavnici dogodka JPP kot rešitev okoljskih in socialnih vprašanj iz 5.12.2024

Ime ukrepa	Kategorija	Opis
<b>Osebno mobilnost o svetovanje</b>	Problem	Opaziti je slabo informiranost o trajnostnih prevoznih alternativah v občinah, predvsem pri <b>starejših in ljudeh na prelomnicah</b> (ko postanejo študenti, ko dobijo otroke ipd.).
	Opis ukrepa	Regionalni centri mobilnosti bi morali koordinirati svetovanja na lokalni ravni in komunicirati z občinami, ki najbolj poznajo potrebe prebivalcev (nekaj bo zajetih v CPS-jih). Komuniciranje o novi storitvi – mobilnostnem svetovanju – v začetnih mesecih (preko občinskih glasil, šol, na lokalnih dogodkih, preko CSD-jev, preko upokojenskih in študentskih društev, prevoznikov, ZD idr. lokalnih institucij). Svetovalci bi delovali z uporabniki 1 na 1, tako v fizičnih pisarnah, kot na terenu, na domu, v klicnih centrih ipd. Upoštevati bi morali lokalne specifikke (primer nezmožnosti hoje na območju medveda). Svetovalec bi uporabniku izdelal prilagojen načrt, ki ustreza njegovim potrebam po potovanjih. Po potrebi bi svetovalci tudi spremljali uporabnike na prvi izkušnji (npr. prvič z vlakom na pot).
	Obseg ukrepa	Vseh 12 RCM bi koordinirali, pisarne lahko tudi po občinah ali mobilne pisarne.
	Ranljive skupine	Starejši, ljudje ob življenjskih prelomnicah/spremembah, ženske, Romi
	Reforme	Povezati že z obstoječimi službami na lokalni ravni (npr. energetske svetovalci)
	Odgovorni	MOPE, RRA, občine, lokalne organizacije
	Potencialna tveganja	Pomanjkanje svetovalcev, nemotivirani in nezavzeti kadri, nesinhroniziranost informacij svetovalcev z realnimi podatki (npr. prenovljenimi voznimi redi).
<b>Spletni portal za potnike v JPP</b>	Problem	Potniki (še) nimajo na voljo dovršenega in uporabnega spletnega portala za načrtovanje poti, z integriranimi voznimi redi, z možnostjo direktnega nakupa vozovnic, z informacijami o zamudah in delih na omrežju, z realnim sledenjem vozil JPP in možnosti e-informiranja o zamudah in odpovedih vožnje (preko SMS, e-pošte ipd.).
	Opis ukrepa	DUJPP je že pričel z izvajanjem tega ukrepa, združili bodo ustrezno digitalno orodje, ki so ga pripravili na NCUP ter dodali druge funkcije, poenotili vozne rede, omogočili nakup kart in obveščanje o zamudah. Pomembno je že, da bodo prvič združeni vsi vozni redi (tudi mestnega potniškega prometa) pod eno streho, zraven pa omogočili še nakup kart v realnem času.
	Obseg ukrepa	Nacionalna raven, mestni promet
	Ranljive skupine	Vsi ranljivi uporabniki v JPP
	Reforme	Spremembe pravilnikov za prodajo kart kot dodatno dejavnost DUJPP.
	Odgovorni	DUJPP, MOPE, MZI, prevozniki (medkrajevni, mestni, SŽ)
	Potencialna tveganja	V tujini so na prodaj že preverjeni portali, vendar se bodo v Sloveniji poslužili lastnega razvoja – tveganje, da uporabniška izkušnja ne bo najboljša. Zato bo DUJPP morala vključevati različne uporabnike in deležnike pri razvoju portala.
<b>Prevozi na zahtevo /klic</b>	Problem	Kjer je kakovost storitve JPP nizka (slabše frekvence, slabša dostopnost) je smiselno vpeljevati inovativne oblike prevoza, ki služi vsem uporabnikom.
	Opis ukrepa	Dve vrsti:

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prevoz na klic . "od vrat – do vrat"</li> <li>- Prevoz na klic do postajališča JPP z dobro kakovostjo JPP</li> </ul> <p>Pregled obstoječih dobrih praks, preveritev dejavnikov uspeha, neuspeha. Dobre prakse se nadgradi in preoblikuje glede na lokalne specifikke. Pomembno vlogo imajo Regionalni centri mobilnosti, ki jih prilagodijo glede na potrebe lokalnih skupnosti v sodelovanju z društvi, občinami ipd.</p> <p>Neglede na način izvajanja prevoza na klic, je potrebno poskrbeti za kakovostno komunikacijo – uporabniki naj bodo seznanjeni s ponudbo in informacijami. Komunikacijski kanali naj bodo različni - digitalni, klicni center, osebno.</p> <p>Prilagoditev voznega parka prevoza na klic, tako da so dostopni tudi za funkcionalno ovirane osebe (Berlingo, kombiji) - obstoječi vozni park je manj primeren za starostnike (nizki avtomobili - težek vstop, izstop), nemogoče je v vozila pospraviti vozičke. Prevoz na klic naj bodo dostopni za vse – in ne samo za upokoence.</p> <p>Potrebno je zagotoviti stabilno financiranje, ki je neodvisno od politične podpore ukrepom.</p> <p>Zagotoviti je potrebno profesionalne voznike (kombiji), in jim zagotoviti dobre delovne pogoje, zato da se kader obdrži (primer slabe prakse je fluktuacija delavcev plačanih iz javnih del)</p> <p>Neizkoriščen potencial so obstoječa vozila lokalnih (upokojenskih, invalidskih, športnih) društev in drugih organizacij, ki imajo prilagojena vozila in že vozijo določene skupine oz. svoje člane. Ukrep bi potreboval dobro komunikacijo in preveritev zakonodaje – v primeru, da prevoz uporablja nekdo, ki ni član tega društva - kaj v primeru nesreče.</p>
	Obseg ukrepa	v začetku pilotne občine/regije, postopna širitev v vse občine
	Ranljive skupine	Prebivalci območij z nizko kakovostjo JPP (frekvence, prostorska dostopnost)
	Reforme	Razmejitev financiranja občine- država; društva
	Odgovorni	DUJPP, MOPE, občine
	Potencialna tveganja	Zavarovanje potnikov v vozilih, ki so namenjena članom društev (če razširimo na vse potnike). Zagotavljanje stabilnega financiranja, ki presega mandate odločevalcev.
<b>Integracija in prilagoditev šolskih prevozov v sistem JPP</b>	Problem	Občine namenjajo veliko proračunskih sredstev za šolske prevoze, ki jih po ZPCP-2 lahko uporabljajo le šolski otroci. Kadar vozila niso polna, bi jih lahko uporabljali tudi drugi potniki (srednješolci, starejši, brezposelni, invalidi idr.)
	Opis ukrepa	Trenutno sta po dogovoru med občino, prevozniki in MOPE možni dve opciji integracije: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Šolski prevozi kot posebni linijski prevozi z dovoljenjem MOPE za prevoz ostalih potnikov.</li> <li>• Občina da pobudo za integracijo šolskih v javni prevoz. Linija je vnesena v voznoredne iskalnike.</li> </ul> + več prepeljanih potnikov, otroci se bolj kulturno obnašajo, če so še drugi potniki - prilagoditi je treba infrastrukturo, postajališča Ključno je urediti tudi infrastrukturo do postajališč in sama postajališča, da omogočajo uporabo JPP ranljivim skupinam (funkcionalno oviranim osebam, slepim in slabovidnim).



		<p>Občine naj v komunikaciji z DUJPP izvedejo pregled potencialnih integracij (marec 2023)</p> <p>Vozni park ne omogoča prevoza funkcionalno oviranim osebam. Koncesionarjem naj se omogoči dostop do subvencij za izboljšanje voznega parka.</p> <p>V sodelovanju s slovenskimi raziskovalnimi inštitucijami naj se podpre ukrep oblikovanja učinkovitih "ramp" za uporabo JPP za osebe na vozičkih in namestitev v vozni park izvajalcev JPP.</p> <p>Konstantno izobraževanje voznikov o pravicah potnikov v JPP ter kulturi (pomoč pri vstopu na avtobus, prenos invalidskega vozička, dostop do informacij ipd.)</p>
	Obseg ukrepa	Občine, ki so dosegle integracijo predstavljajo primer dobre prakse (npr. Slovenj Gradec) - preko Regijskih centrov mobilnosti obveščanje občin v regiji in z DUJPP oblikovanje rešitev za občine v regiji, nato širitev na celotno Slovenijo.
	Ranljive skupine	Mladostniki srednješolci, starejši, brezposelni, invalidi...
	Reforme	Prilagoditev zakonodaje, ki omogoča enostavno integracijo JPP in šolski prevozov brez okrnitve storitve za šolajoče. Prilagoditev zakonodaje za nadgradnjo voznega parka pri namestitvi ramp za dostop invalidov na avtobuse. Prilagoditev zakonodaje, za ureditev postajališč po načelih dostopa za vse.
	Odgovorni	DUJPP; MOPE, občine, prevozniki
	Potencialna tveganja	Infrastruktura za pešce in dostop do postajališč. Neprimeren vozni park – ki neomogoča dostop osebam z oviranostmi. Slaba komunikacija. Ukinjanje šolskih prevozov zaradi odpravljanja nevarnih točk v šolskih okoliših in spodbujanja aktivne poti v šolo učencem in učenkam.
<b>Izboljšanje prostorske in časovne dostopnosti JPP</b>	Problem	Prebivalci brez dostopa do postajališč z ustrežno frekvenco avtobusov in do časovno ustreznega JPP
	Opis ukrepa, Obseg ukrepa, Ranljive skupine, Reforme, Odgovorni, Potencialna tveganja	<p><b>Višje frekvence</b> - pogostejši prihodi tudi izven konic, med 9.-13. in po 17. uri, ampak tudi v konicah, da ni slabe uporabniške izkušnje. Ker je DUJPP že izvedel obsežne ukrepe v 2024, v kratkem ne bo povečanja frekvenc, včasih so vozila prepolna, ker ljudje ne vedo, da je čez nekaj minut naslednji odhod (pomen dobrega informiranja!), povečati bo treba hitrosti potovanja (večja konkurenčnost, čas pomemben za delovno aktivno prebivalstvo)</p> <p><b>Taktni vozni red v medkrajevnem prometu, integriranje različnih prevoznikov</b> (DUJPP in prevozniki, v nekaj letih), države s taktnim voznim redom imajo višji delež potnikov v JPP, pomembno je usklajevanje prestopov (težava so zamude v železniškem prometu)</p> <p><b>Ločeni pasovi za avtobuse v mestih</b> – potrebno je sprejeti strateško odločitev glede rumenih pasov v Ljubljani in uporabe medkrajevnih avtobusov, težiti k temu, da bi jih lahko uporabljali</p>

		<p>tudi medkrajevni avtobusi (MOL+DRI/MZI+MOPE/DUJPP, v nekaj letih)</p> <p><b>Prilagajanje vozil</b> in posodabljanje voznega parka – (v konicah) potrebujemo vozila (avtobuse in vagone) z višjimi kapacitetami (double deckerji) in vozila z manjšimi kapacitetami izven konic (upoštevati pri razpisih za nabavo, DUJPP + prevozniki v nekaj letih). Pri nabavi novih vozil razmišljati tudi o ranljivih skupinah (dostopna za invalide).</p> <p><b>Dvotirnost železniške infrastrukture</b> – potrebujemo dvotirne železniške proge na glavnih koridorjih, kar lahko dosežemo z novimi in obnovami. Vlak mora biti na določenih linijah konkurenčen, to je zelo pomembno, ker ima lahko večjo kapaciteto in lahko tudi del potnikov preusmerimo z avtobusov na vlak (DRI/MZI+MOPE/DUJPP, od 5 let dalje)</p>
<b>Cenovna dostopnost JPP za prevozno ranljive skupine</b>	Problem	JPP v Sloveniji je na splošno dobro cenovno dostopen v ZPCP-2 (65+, imetniki evropske invalidske kartice + spremljevalci), nekaterim skupinam prebivalcem, ki so materialno pod pragom revščine, pa še vedno predstavlja težavo in posledično slaba dostopnost prevozov vodi v socialno izključenost (migranti, brezposelni, materialno revni)
	Opis ukrepa	Brezplačen JPP je smiseln pri tistih skupinah, ki si ga dejansko ne morejo privoščiti. Pri upokojencih je bila narejena napaka, ko smo podelili pravice vsem, čeprav imajo različne prihodke in čeprav nimajo vsi dostopa do ustreznega JPP. Znotraj demografskih skupin je potrebno določiti ranljivost s stopnjo revščine. Pri migrantih bi bilo potrebno urediti integracijsko politiko in prevozno politiko.
	Obseg ukrepa	Na celotni cele države, poenotiti pa je potrebno glede na stopnjo materialne revščine.
	Ranljive skupine	Materialno revni, brezposelni, priseljenci z različnimi statusi, etnične skupine – Romi
	Reforme	Sprememba ZPCP-2. Ureditev prometne in integracijske politike (migranti z različnimi statusi). Poenotiti in uskladiti znotraj različnih resorjev.
	Odgovorni	MOPE + MDDSZ, MSP, MNZ, MZZ...
	Potencialna tveganja	Odvzem pravic politično nepriljubljen (npr. upokojencem).
<b>Lokalno sopotništvo</b>	Problem	Ljudje se na lokalni in regionalni ravni premalo združujejo, čeprav potujejo na istih relacijah (delo v istem podjetju).
	Opis ukrepa	Sopotništvo (carpooling) je praksa deljenja avtomobila z eno ali več osebami. Pri nas je že priljubljeno sopotništvo, ki ga poganja portal prevoz.org. Močno je tudi sopotništvo v kombinaciji z JPP (problem zadnjega/ prvega kilometra). Potrebno je spodbujanje organskega povezovanja v skupnosti (zaposleni znotraj podjetja, organizatorji prireditev, društva). 3. pas na AC namenjen polno zasedenim vozilom.
	Obseg ukrepa	Občina, regija, lahko najprej pilot, kasneje širše
	Ranljive skupine	Starejši, mladostniki,
	Reforme	Ureditev lokalnih P+R
	Odgovorni	MOPE + občine
	Potencialna tveganja	Umetno vsiljeno sopotništvo ni vedno dobro sprejeto.
<b>Ozaveščevalne</b>	Problem	Odločevalci, ki pripravljajo (prometne) ukrepe sami niso vedno najboljši zgled, se ne vozijo z JPP

<b>dejavnosti: npr vodenje z zgledom</b>	Opis ukrepa	Funkcionarji znotraj JU (župani, ministri, poslanci, direktorji) in drugi javni uslužbenci kot zgled ostalim prebivalcem in hkrati tudi potniki, ki razumejo težave in jih najlažje rešijo. Potrebna je tudi ustrezna komunikacija in zgodbe v medijih, da imajo državljani občutek, da se trudijo tudi odločevalci. To bi pripomoglo tudi k destigmatizaciji JPP (to ni le storitev za revne, mlade in starejše).
	Obseg ukrepa	Državna in lokalna javna uprava, kasneje širši javni sektor in gospodarstvo
	Odgovorni	
	Potencialna tveganja	Zaradi časovne komponente državni funkcionarji raje uporabljajo avtomobile.

## Zaključek

Analiza storitve javnega potniškega prometa JPP v Sloveniji osvetljuje ključne izzive in priložnosti za izboljšanje dostopnosti ter učinkovitosti prevoznih storitev. Čeprav je večina prebivalcev relativno dobro povezana z urbaniimi središči, še vedno obstajajo območja, kjer prevozna dostopnost ostaja nezadostna, zlasti na podeželju. Ključne ugotovitve kažejo na potrebo po optimizaciji voznih redov, izboljšanju prostorske dostopnosti in nadgradnji infrastrukture, vključno s prilagoditvami za ranljive skupine, kot so starejši in invalidi. Poleg tega analiza izpostavlja nizko konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z osebnimi avtomobili, kar je posledica razpršene poselitve in slabše povezanosti storitev JPP.

Analiza poudarja pomen sistemskih reform, vključno z večjo integracijo različnih prevoznih sistemov, nadgradnjo voznega parka ter izboljšanjem digitalnih rešitev, kot so informacijski portali za načrtovanje poti. Poseben poudarek je namenjen ukrepom za zmanjšanje prevozne revščine z razširitvijo subvencij in uvedbo storitev na zahtevo za manj dostopna območja. Izboljšanje kakovosti storitev, zanesljivosti in cenovne dostopnosti bo ključno za povečanje uporabe JPP ter zmanjšanje prevozne revščine.

## Viri in literatura

Albreht, A., Zapušek Černe, A. 2018: Priročnik Strateško načrtovanje dostopnosti za slepe. Medmrežje: <https://dostop.org/wp-content/themes/seveda/publikacije/Prirocnik-Stratesko-nacrtovanje-dostopnosti-za%20slepe.pdf> (2.8.2024)

ARSO, 2022. Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu. Medmrežje: <https://kazalci.arso.gov.si/sl/content/potniski-kilometri-v-javnem-potniskem-prevozu-1> (15.10.2024)

ARSO, 2013. Energijska učinkovitost in specifični izpusti CO<sub>2</sub> iz prometa. Medmrežje: <https://kazalci.arso.gov.si/sl/content/energijska-ucinkovitost-specificni-izpusti-co2-iz-prometa?tid=14> (15.10.2024)

AVP, 2021: Varnost cestnega prometa v Sloveniji. Medmrežje: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2021/12/javnomnenjska-raziskava-varnost-cp-2021-december-finalna.pdf> (12.8.2024)

Benčina, M., Žemlja, K., Halilovič, N. 2023: Analiza financiranja JPP v Sloveniji. Medmrežje: [https://focus.si/wp-content/uploads/2024/11/Analiza-virov-financiranja-JPP\\_Focus\\_-f.pdf](https://focus.si/wp-content/uploads/2024/11/Analiza-virov-financiranja-JPP_Focus_-f.pdf) (15.11.2024)

CRP Mobilnostna revščina v RS, 2024: Poročilo ciljnega raziskovalnega projekta V6-2251. Medmrežje: <https://giam.zrc-sazu.si/sites/default/files/Porocilo-CRP-MR-koncno-pop.pdf> (5.11.2024)

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. 7. 2024).

EIGE, 2016. Gender in Transport. Medmrežje: [https://eige.europa.eu/publications-resources/publications/gender-transport?language\\_content\\_entity=en](https://eige.europa.eu/publications-resources/publications/gender-transport?language_content_entity=en) (10.10.2024)

EIGE, 2023. Gender Equality Index, Slovenia. URL: <https://eige.europa.eu/gender-equality-index/2023/country/SI> (10.10.2024)

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. 7. 2024)

Eurostat, 2022. Modal split of inland passenger transport. Medmrežje: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran\\_hv\\_psmo\\_custom\\_12360545/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_psmo_custom_12360545/default/table?lang=en) (18.11.2024)

Gabrovec, M., Razpotnik Viskovič, N., Bole, D., Hrvat, 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](https://www.care4climate.si/_files/196/Izrocek-ZRC-SAZU.pdf) (18.11.2024)

Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, 2023. Medmrežje: [https://www.sptm.si/download\\_file/4906/333](https://www.sptm.si/download_file/4906/333) (15.10.2024)

Projekt Multimodalna mobilnost, 2016. Medmrežje: <https://www.dostopnost-prostora.si/o-projektu/> (15.10.2024)

Ramšak, M., 2010. Razumevanje mobilnosti po spolu. Revija Vita. Medmrežje: [https://www.revija-vita.com/vita/73/Razumevanje\\_mobilnosti\\_po\\_spolu#gsc.tab=0](https://www.revija-vita.com/vita/73/Razumevanje_mobilnosti_po_spolu#gsc.tab=0) (10.11.2024)

REUS GOS, 2022. Medmrežje: <https://porocila.reus.si/prenos/23202/> (15.11.2024)

Rikato Ružič, L., 2024: Pomen enakopravne obravnave spolov v prometnem načrtovanju. 16. SLOVENSKI KONGRES O PROMETU IN PROMETNI INFRASTRUKTURI, Portorož, 23.–25. oktober 2024

Standard SIST EN 13816:2003: Transportation - Logistics and services - Public passenger transport - Service quality definition, targeting and measurement

Storitev Toyota GO. Medmrežje: <https://toyota-go.si/> (15.12.2024)

Storitev Prevoz.org. Medmrežje: <https://dovoljazavse.si/praksa/prevoz-org-spletni-portal-za-koordinacijo-prevozov/> (15.12.2024).

SURS, 2017. Dnevna mobilnost potnikov. Medmrežje :  
<https://pxweb.stat.si/SiStat/sl/Podrocja/Index/48/transport> (10.10.2024)

SURS, 2023. Osnovne digitalne veščine. Medmrežje:  
<https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/11517> (12.9.2024)

Tiran, J., Ciglič, R., Hrvatini, M., Gabrovec, M., 2021: Analiza kakovosti storitve in konkurenčnosti JPP ter predlogi možnih izboljšav. Medmrežje: [https://giam.zrc-sazu.si/sites/default/files/analiza\\_kakovosti\\_storitve\\_in\\_konkurencnosti\\_jpp\\_ter\\_predlogi\\_moznih\\_izboljšav\\_final\\_v3.pdf](https://giam.zrc-sazu.si/sites/default/files/analiza_kakovosti_storitve_in_konkurencnosti_jpp_ter_predlogi_moznih_izboljšav_final_v3.pdf) (12.8.2024)

Uredba (EU) o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu. Medmrežje: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/ALL/?uri=CELEX%3A32011R0181> (15.11.2024)

Vlada, 2024: Integriran javni potniški promet. Medmrežje: <https://www.gov.si teme/integriran-javni-potniski-promet/> (24. 7. 2024).

Zakon o dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij (ZDSMA). Medmrežje:  
<https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO7718> (15.11.2024)

Zavod Brez ovir. Medmrežje: <https://brezovir.si/> (24.9.2024)

Zakon o prevozih v cestnem prometu. Medmrežje: <https://zakonodaja.com/zakon/zpcp-2>  
(15.11.2024)

Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI). Medmrežje:  
<https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO4342> (15.11.2024)

Zakon o ratifikaciji Konvencije o pravicah invalidov in Izbirnega protokola h Konvenciji o pravicah invalidov (MKPI). Medmrežje: <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO5314>  
(15.11.2024)