

zenpre →

ANALIZA PREVOZNE IN
ENERGETSKE REVŠČINE
V SLOVENIJI vloga spola in starosti

zen

pre →

ANALIZA PREVOZNE IN ENERGETSKE REVŠČINE V SLOVENIJI vloga spola in starosti

Naročnik in založnik: Focus, društvo za sonaraven razvoj

Avtorice: Marjeta Benčina, Ana Kalin, Janja Smrkolj, Katjuša Šavc, Lidija Živčič

Uredila: Marjeta Benčina

Recenzenta: Tjaša Potočnik in Jernej Tiran

Oblikovanje in prelom: Pika - Barbara Ciuha

Lektoriranje: Tadej Turnšek

Dostopno na spletni strani: <https://focus.si/publikacija/analiza-prevozne-in-energetske-revscine-v-sloveniji>

© 2026 Focus – publikacija je izdana pod licenco Creative Commons CC BY 4.0.

Brezplačna publikacija

Ljubljana, 2026

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v
Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani

COBISS.SI-ID 277782531

ISBN 978-961-96933-7-7 (PDF)

Publikacija je nastala v okviru projekta Zmanjševanje energetske in prevozne revščine – ZENPRE (2024–2026).

Projekt sofinancirata Eko sklad, j.s. ter Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.



KAZALO

POVZETEK	5
1. UVOD	7
2. ENERGETSKA REVŠČINA	9
2.1 KAKO MERIMO ENERGETSKO REVŠČINO?	12
2.2 SPOL KOT DEJAVNIK TVEGANJA ZA POJAV ENERGETSKE REVŠČINE	12
2.3 STAROST KOT DEJAVNIK TVEGANJA ZA POJAV ENERGETSKE REVŠČINE	13
3. PREVOZNA REVŠČINA	15
3.1 KAKO MERIMO PREVOZNO REVŠČINO?	17
3.2 SPOL KOT DEJAVNIK TVEGANJA ZA POJAV PREVOZNE REVŠČINE	18
3.3 STAROST KOT DEJAVNIK TVEGANJA ZA POJAV PREVOZNE REVŠČINE	19
4. PREPLET ENERGETSKE PREVOZNE REVŠČINE	21
5. NAMEN IN CILJI RAZISKAVE	24
6. METODOLOGIJA	27
6.1 KVANTITATIVNA ANALIZA	28
6.2 KVALITATIVNA ANALIZA	32
7. REZULTATI ANALIZE	33
7.1 KVANTITATIVNA ANALIZA	34
7.1.1 Kontekst in značilnost vzorca	34
7.1.2 Značilnosti vzorca na področju oskrbe z energijo	37
7.1.3 Značilnosti vzorca na področju prevozov in mobilnosti	44
7.1.4 Povezanost obeh revščin	48
7.2 KVALITATIVNA ANALIZA	55
7.2.1 Kontekst in značilnosti vzorca	55
7.2.2 Energetska revščina	56
7.2.3 Prevozna revščina	59
7.2.4 Povezava med energetske in prevozne revščino	63

8. RAZPRAVA	65
8.1. STAROST KOT DEJAVNIK TVEGANJA	66
8.1.1. Večja pojavnost obeh oblik revščine med mladimi	66
8.1.2. Visoka ranljivost tudi pri starejših	68
8.2. SPOL KOT DEJAVNIK TVEGANJA: ENERGETSKEM IN PREVOZNEM DOSTOPU	68
8.3. ENOSTARŠEVSKÉ DRUŽINE: KOMBINACIJA EKONOMSKIH, PROSTORSKIH IN SKRIBSTVENIH BREMEN	69
8.4. FINANČNI VIDIK JE MED BOLJ POMEMBNIMI	70
8.5. STANOVANJSKE RAZMERE SO RAZLIČNE V RAZLIČNIH OBDOBJIH ŽIVLJENJA	71
8.6. LOKACIJA BIVANJA IN ODDALJENOST OD STORITEV POVEČUJETA TVEGANJE ZA PREVOZNO REVŠČINO	72
8.7. PREPLET ENERGETSKE IN PREVOZNE REVŠČINE PO STAROSTNIH RAZREDIH	73
8.8. INFORMIRANOST: MANJKAJOČI ČLEN MED RANLJIVOSTJO IN PODORO	74
8.9. PRILAGAJANJE NA ENERGETSKO IN PREVOZNO REVŠČINO	74
8.10. PRIPOROČILA ZA OBLIKOVALCE POLITIK	75
9. ZAKLJUČEK	78
9.1. OMEJITVE RAZISKAVE	79
10. LITERATURA	81



POVZETEK





Analiza energetske in prevozne revščine v Sloveniji kaže, da gre za **tesno prepletena pojava**, ki pomembno vplivata na kakovost življenja, socialno vključenost in zdravje prebivalstva.

Ključne ugotovitve

- **Ženske** se soočajo z višjim tveganjem za energetska, prevozna in t. i. **dvojno revščino** (obe revščini hkrati) kot moški, kar je povezano z dohodkovno vrzeljo, večjim deležem skrbstvenega dela, slabšimi bivalnimi razmerami in večjo odvisnostjo od javnega prevoza.
- **Starost** je ključni dejavnik: posebej ranljivi so **mladi (18–24 let)** in **starejši (65–74 let)**. Mladi so pogosto omejeni zaradi slabše dostopnosti prevoza in nizkih dohodkov, starejši pa zaradi slabih bivanjskih razmer, nižjih dohodkov in zmanjšane mobilnosti.
- **Dvojna revščina** (sočasna energetska in prevozna revščina) najbolj prizadene **samske ženske, vdove, samohranilska in enočlanska gospodinjstva ter posameznike_ce z nizkimi dohodki in nizko izobrazbo**; visoko izpostavljenih je približno **2,5 % prebivalstva**.
- **Regionalne razlike** so znatne: pri prevozni revščini izstopa Pomurje (višje tveganje) in Osrednjeslovenska regija (nižje tveganje), pri dvojni revščini pa zlasti **Zasavje** (višje tveganje).

Metodologija

Raziskava temelji na kombinaciji kvantitativnih in kvalitativnih metod:

- reprezentativni anketi na vzorcu **2.017 oseb**,
- **13 poglobljenih intervjujih** z ranljivimi osebami,
- kazalnikov za energetska in prevozna revščino, združenih v koncept **dvojne revščine**.

Politični okvir in družbene razmere

- Energetske in prometne politike so trenutno **pretežno sektorsko ločene**, kljub jasnim dokazom o njihovem prekrivanju.
- **Globalne energetske krize** zahtevajo zeleni prehod in odmik od fosilnih goriv, potrebne so ustrezne varovalke za preprečevanje dodatnega poglobljanja neenakosti.
- Potrebni so **integrirani, ciljno usmerjeni in lokalno prilagojeni ukrepi**, ki bodo hkrati naslovili energetske in prevozne težave in socialno pravičnost ter sistematično vključevali vidik spola in starosti.



Ključna priporočila:

- razvoj enotnega spremljanja **dvojne revščine**,
- razširitev nepovratnih sredstev za **energetske prenovе** najbolj ranljivih,
- izboljšanje **dostopnosti in pogostosti javnega prevoza**, zlasti izven konic in na podeželju,
- ciljani ukrepi za **ženske, mlade, starejše in enostarševska gospodinjstva**,
- ukrepi za **spodbujanje skupnostnih praks**,
- **zbiranje po spolu ločenih podatkov** na ravni gospodinjstev in posameznikov ter njihova celovita analiza,
- večje vključevanje ranljivih skupin v **sooblikovanje politik**.





1.

UVOD





V času podnebne krize in pospešenih prizadevanj za prehod v nizkoogljično družbo postaja jasno, da ta proces ni le tehničen ali okoljski izziv, temveč zadeva tudi družbeno pravičnost. Zeleni prehod namreč ne vpliva enako na vse družbene skupine. Obstaja veliko tveganje, da bodo nekatere med njimi nosile nesorazmerno velik delež bremen, zlasti tam, kjer so že prisotne družbene neenakosti, med starejšimi, ženskami, mladimi, priseljenci ter osebami z oviranostmi, slabšim socialnoekonomskim položajem in različnimi etničnimi ozadji.

Energetska in prevozna revščina sta v tem kontekstu prepletena pojava, ki razkrivata, kako lahko osebne okoliščine – med drugim spol in starost – povečajo ranljivost posameznikov_ic in gospodinjstev. Ker politične in infrastrukturne rešitve pogosto ne upoštevajo raznolikosti življenjskih pogojev, postaja ključno bolje razumeti, kako družbene neenakosti vplivajo na dostop do osnovnih storitev, kot sta energija in prevoz.

Razprave o prehodu v nizkoogljično gospodarstvo vse pogosteje vključujejo tudi vprašanja družbene pravičnosti. S tem se pozornost premika k dimenzijam, ki so bile v preteklosti pogosto prezrte, saj so tehnične analize prebivalstvo obravnavale kot homogeno celoto in se niso ukvarjale z razlikami med skupinami ljudi. Ta analiza se posveča prav tem vidikom, saj preučuje povezave med zelenim prehodom ter energetske in prevozne revščine v različnih segmentih prebivalstva. Namen raziskave je ugotoviti, v kolikšni meri osebne okoliščine, zlasti spol in starost, vplivajo na tveganje za energetske in prevozne revščine ter ali na pojavnost obeh oblik revščine vplivajo na podoben način.

Cilj raziskave je opredeliti stanje energetske in prevozne revščine v Sloveniji, preveriti vpliv spola in starosti na njuno pojavnost ter preučiti učinek dodatnih dejavnikov, kot so dohodek, kraj bivanja, oddaljenost od mestnega središča, regija ter tip gospodinjstva in zakonski stan. Prav tako želimo ugotoviti, ali sta energetska in prevozna revščina med seboj povezani, ali se pojavljata s podobno pogostostjo in ali prizadeneta iste skupine prebivalstva.

Razumevanje strukturnih vzrokov energetske in prevozne revščine ter njihovih posledic za različne skupine prebivalstva je ključno za oblikovanje celovitih politik in ukrepov, ki bodo omogočili pravičnejši ter dostopnejši energetske in prometni sistem za vse. Ker se vzroki za obe obliki revščine pogosto prekrivajo, je še posebej pomembno razvijati usklajene, medsebojno podprte politike, ki hkrati naslavljajo oba izziva. Takšen pristop lahko znatno prispeva k zmanjšanju socialne izključenosti in obremenjevanju okolja.



2.

ENERGETSKA REVŠČINA





Energetska revščina je situacija, ko gospodinjstvo ne dosega družbeno in materialno potrebne ravni energetske storitev.

V Sloveniji energetska revščino opredeljuje Uredba o merilih za opredelitev in ocenjevanje števila energetske revnih gospodinjstev (2022), v kateri je navedeno, da je energetska revščina »stanje, v katerem je gospodinjstvo, katerega dohodek je nižji od praga tveganja revščine in ne more zadovoljiti svojih osnovnih potreb po energiji zaradi neustreznih bivanjskih razmer ali nezmožnosti izpolnjevanja teh potreb po dostopnih cenah ali nizke energijske učinkovitosti bivalnih prostorov. Med osnovne potrebe po energiji se štejejo zlasti stroški ogrevanja, priprave sanitarne vode, hlajenja, kuhanja in razsvetljave. Energetska revščina je tudi stanje, v katerem je gospodinjstvo, katerega strošek za rabo energije pomeni velik delež izdatkov glede na razpoložljivi dohodek tega gospodinjstva.«

Energetska revščina prizadene nekatere družbeno-ekonomske skupine močnejše kot druge, npr. ljudi z nizkimi dohodki, brezposelne, ljudi z negotovimi oz. prekarnimi oblikami zaposlitve, družine z vzdrževanimi otroki, ljudi z zdravstvenimi težavami in migrante. Predvsem je treba izpostaviti, da energetska revščina pogosteje prizadene ženske kot moške, hkrati pa so ji bolj izpostavljeni starejši (Živčič, Kvac in Grmek, 2023).

Primerjava v daljšem časovnem obdobju kaže, da se energetska revščina v Sloveniji kljub občasnim letnim porastom postopno zmanjšuje. Najmanjša je bila leta 2021, druga najmanjša pa leta 2025. Med letoma 2014 in 2025 je delež energetske revnih gospodinjstev upadel za 4,1 odstotne točke ali za približno 29.000 gospodinjstev. V letu 2025 je bilo v Sloveniji energetske revnih 6,8 % gospodinjstev, kar je približno 59.000 gospodinjstev, to je 4.000 manj kot leta 2024 (SURS, 2026).

Za energetske revna gospodinjstva so v Sloveniji prek javnega poziva Eko sklada ZER 2024 na voljo nepovratne finančne spodbude za investicije v ukrepe večje energetske učinkovitosti stavb ter rabe obnovljivih virov energije v višini 18.000 evrov (Eko sklad 2024). Po delnem zaprtju javnega poziva ZER 2024 za Vzhodno Slovenijo v marcu 2026 je Eko sklad odprl nov javni poziv in sicer ZER – VZHODNA SLOVENIJA, ki pod istimi pogoji zagotavlja kontinuiteto financiranja energetske revnih gospodinjstvom v Vzhodni regiji (Eko sklad, 2026). Razpoložljivost subvencij se sicer spreminja glede na vsakokratne javne pozive in razpoložljiva proračunska sredstva.

Tradicionalno v literaturi zasledimo tri glavne vzroke energetske revščine:

- visoke oziroma naraščajoče cene energije, vključno z uporabo razmeroma dragih goriv (na primer elektrika kot vir ogrevanja gospodinjstev),
- nizki prihodki gospodinjstev (kar je pogosto povezano tudi s splošno revščino),
- nezadostna energetska učinkovitost (na primer slaba toplotna izolacija stavb, neučinkoviti in zastareli ogrevalni sistemi ter dotrajane, energetske neučinkovite naprave).

Vendar pa so ti trije dejavniki le del širšega spektra vplivov na energetska revščino. Bouzarovski in Petrova (2015) sta identificirala šest dejavnikov, ki vplivajo na pojav energetske revščine (Tabela 1), medtem ko sta jih Thomson in Snell (2016) identificirala osem (Slika 1).



Tabela 1: Šest dejavnikov, ki vplivajo na pojav energetske revščine (vir: Bouzarovski in Petrova, 2015)

Dejavnik	Glavni vzroki
Dostop do energije	slaba razpoložljivost energetskih virov, ki ustrezajo potrebam gospodinjstev
Cenovna dostopnost	visoko razmerje med stroški energije in prihodki gospodinjstev ter nezmožnost vlaganja v novo energetska infrastrukturo
Fleksibilnost	omejene možnosti za prehod na primernejše vire energetskih storitev
Energetska učinkovitost	nesorazmerno velike izgube uporabne energije pri oskrbi doma
Potrebe	neujemanje med energetskimi storitvami in potrebami gospodinjstev zaradi socialnih, kulturnih, ekonomskih ali zdravstvenih dejavnikov
Prakse	pomanjkanje informacij o programih podpore ali načinih učinkovite porabe energije doma

Slika 1: Dejavniki energetske revščine (vir: Thomson in Snell, 2016)



V zadnjem času številne študije (npr. Barella idr., 2021) ugotavljajo, da velja izpostaviti širok spekter sistemskih okoliščin, ki vodijo do pomanjkanja energije v gospodinjstvih: institucionalni dejavniki, politična ekonomija, infrastrukturna dediščina, stanovanjske strukture, razlike v dohodkih ter spremembe v cenovni dostopnosti storitev. Strukturna narava dejavnikov energetske revščine je globoka in vključuje gospodarske, socialne, zaposlitvene, energetske, podnebne, davčne, stanovanjske in zdravstvene politike. Vzroki za energetska revščino tako segajo precej onkraj tradicionalne trojice »nizek dohodek – nizka energetska učinkovitost – visoki stroški«, ki je bila dolgo osnovno izhodišče pri njenem preučevanju.



2.1 KAKO MERIMO ENERGETSKO REVŠČINO?

Na ravni Evropske unije so bilo v okviru projekta *EU Energy Poverty Observatory (EPOV)* opredeljeni štiri ključni kazalniki za spremljanje energetske revščine: pogoste zamude pri plačilih stanovanjskih stroškov (vključno z elektriko, ogrevanjem, vodo, komunalnimi storitvami in odvozom odpadkov), nizki absolutni stroški za energijo (kar lahko kaže na odpoved uporabi energije), visok delež izdatkov za energijo glede na dohodek gospodinjstva ter nezmožnost zagotavljanja ustrezno toplega bivališča.

V Sloveniji merjenje temelji na Uredbi o merilih za opredelitev in ocenjevanje števila energetske revnih gospodinjstev, v kateri so določena štiri merila: materialna ogroženost, ki pomeni dohodek, nižji od praga tveganja revščine; nizka energijska učinkovitost bivališča, kjer toplota za ogrevanje presega 150 kWh/m² na leto; neustrezne bivanjske razmere, kot so puščajoča streha, vlažne stene ali trhli okenski okvirji; ter velik delež izdatkov za energijo, ki presega vsaj 50 % razpoložljivega dohodka gospodinjstva.

Za dokazovanje teh meril se uporabljajo različni dokumenti: odločbe o prejemanju socialne pomoči ali drugih oblik pomoči za ugotavljanje materialne ogroženosti; energetska izkaznica ali strokovno mnenje za potrjevanje slabe energetske učinkovitosti; fotografije in izjave gospodinjstev za prikaz slabih bivanjskih pogojev; ter finančna dokumentacija (npr. bančni izpiski), s katero se izkazuje razmerje med energetskimi izdatki in dohodkom. Ta merila se lahko dodatno prilagodijo v okviru posameznih javnih razpisov ali pozivov, ki ciljajo na odpravo energetske revščine z ukrepi podpore, subvencijami ali olajšavami.

2.2 SPOL KOT DEJAVNIK TVEGANJA ZA POJAV ENERGETSKE REVŠČINE

Vse več je dokazov, da energetska revščina nesorazmerno prizadene ženske ter gospodinjstva, ki jih vodijo ženske – še posebej, kadar se ta okoliščina prepleta z dejavniki, kot so starost, socialni razred in etnično poreklo. Zaradi tega je pomembno podrobneje razložiti povezave med spolom in energetske revščino, ki se kažejo v štirih ključnih dimenzijah: fiziološki, zdravstveni, ekonomski in socialno-kulturni (Birgi idr., 2023).

Raziskave so pokazale, da med moškimi in ženskami v biološkem smislu obstajajo razlike pri zaznavi toplote in telesne temperature, da pa ostaja še veliko neraziskanega glede dejavnikov, ki na to vplivajo. Dosedanje raziskave kažejo, da ženske v večji meri zaznavajo in občutijo mraz, med drugim pa je treba še raziskati, kako na zaznavanje toplote vpliva hormonski cikel, in sicer tako na mesečni ravni kot tudi v perimenopavznem in postmenopavznem obdobju. Fiziološke razlike, kot tudi manko vključevanja žensk v medicinske raziskave vplivajo tudi na zdravstvene razlike in učinke energetske revščine (Vellei idr., 2025).

Na fiziološki ravni energetska revščina vpliva na telesno zdravje posameznikov. Po podatkih Evropskega inštituta za enakost spolov (EIGE, 2016) ženske sicer dosegajo daljšo pričakovano življenjsko dobo, vendar z več omejitvami, povezanimi z zdravjem, in zato dlje časa preživijo v slabšem zdravstvenem stanju. Poleg tega so izsledki nedavnih študij pokazali, da so ženske bolj občutljive na ekstremne temperature, zaradi česar so lahko v primeru energetske revščine bolj ogrožene (Birgi idr., 2023).



Ker ženske živijo dlje, starejše ženske pogosteje živijo same, kot posledica feminizacije revščine pa se soočajo tudi z višjim tveganjem za energetske revščine, saj pogosteje živijo v neustrezno ogrevanih ali hlajenih domovih. Zdravstvene posledice so dvojne: za fizično in duševno zdravje. V energetske revnih gospodinjstvih je pogostejša uporaba trdnih goriv za kuhanje, kar dodatno povečuje tveganje za bolezni, kot so okužbe dihal, glavoboli, slabost in celo zastrupitve. Zaradi onesnaženega zraka v gospodinjstvih so nesorazmerno bolj prizadeti otroci in ženske – slednje zato, ker skladno s spolnimi vlogami prevzemajo večji del skrbstvenih in gospodinjstvih opravil in zato več časa preživijo doma.

Energetska revščina vpliva tudi na duševno zdravje, in sicer povzroča tesnoba, stres in depresijo zaradi slabih življenjskih pogojev in finančnega bremena. Pogostost trpljenja za duševnimi motnjami se med spoloma ne razlikuje, obstajajo pa velike razlike v njihovi pojavnosti: ženske v večji meri trpijo za tesnoba in depresijo, moški pa za odvisnostjo od drog in alkohola (Wittchen, 2011), kar ponovno kaže na večje tveganje posledic energetske revščine za ženske. Socialna izolacija, ki jo pogosto spremlja energetska revščina, lahko vodi v slabše duševno zdravje, še posebej pri ženskah, ki so že sicer bolj izpostavljene tveganju socialne izključenosti (Birgi idr., 2023).

Ekonomska dimenzija energetske revščine med spoloma je močno zaznamovana z razlikami v plačah in pokojninah. Ženske v povprečju zaslužijo manj kot moški, se pogosteje soočajo s prekarnim delom, delom za skrajšani delovni čas in ovirami pri napredovanju ter opravijo več neplačanega dela. Zaradi teh okoliščin so bolj finančno ranljive, kar vpliva na njihovo sposobnost poravnave energetskih stroškov ali potrebnih sanacij doma za izboljšane razmere domovanja (Birgi idr., 2023).

Spolni stereotipi, norme in vloge so tiste, ki v največji meri vplivajo na omenjene dejavnike, zaradi katerih so ženske ranljiva skupina v energetske revščini. So vzrok za plačno in pokojninsko vrzel, kot tudi za neenakomerno porazdelitev skrbstvenih in gospodinjstvih del med ženskami in moškimi. Zaradi slednjih ženske preživijo več časa v slabih bivalnih razmerah, istočasno pa predstavljajo še dodatno breme v razmerah, kjer sta pogosto prisotni tesnoba in depresija. Prav tako pa spolni stereotipi in vloge vplivajo na dejstvo, da je manj žensk na mestih odločanja in imajo tako manj moči za vključevanje njihovih okoliščin v politike in ukrepe z področja energetske revščine.

2.3 STAROST KOT DEJAVNIK TVEGANJA ZA POJAV ENERGETSKE REVŠČINE

Starejši ljudje so zaradi kombinacije fizioloških, ekonomskih in socialnih dejavnikov še posebej dovzetni za škodljive učinke energetske revščine (Bouzarovski in Petrova, 2015). To ranljivost dodatno povečujejo demografsko staranje prebivalstva in vse intenzivnejše podnebne spremembe, kar pomeni, da bodo starejši posamezniki ce v energetske neustreznih razmerah v prihodnje še bolj izpostavljeni. Kljub temu je na tem področju na voljo relativno malo raziskav, zato je nujno okrepiti znanstveno preučevanje in v oblikovanje politik vključiti potrebe starejših.

Starejši ljudje imajo pogosto nižje dohodke, večje potrebe po energiji ter omejene fizične zmožnosti za prilagajanje na slabe bivalne pogoje (Thomson idr., 2017). Telesne spremembe, povezane s staranjem, kot je zmanjšana sposobnost uravnavanja telesne temperature, povečujejo tveganje za negativne posledice izpostavljenosti mrazu ali vročini (Liddell in Morris, 2010). Po ocenah se z energetske revščino v Evropi sooča več kot 50 milijonov ljudi, med katerimi velik delež predstavljajo starejši (Pye idr., 2015). Njihova



stanovanja so pogosto stara, slabo izolirana in energetska neučinkovita (Healy in Clinch, 2002), njihovi dohodki – običajno v obliki fiksnih pokojnin – pa pogosto ne sledijo naraščajočim stroškom energije. Ti strukturni in demografski dejavniki kažejo na vse tesnejšo povezanost staranja in energetske revščine ter nujnost političnega ukrepanja.

Zdravstvene posledice so lahko pri starejših še posebej izrazite. Bivanje v hladnih prostorih je povezano z večjo pojavnostjo bolezni dihal in srčno-žilnih bolezni ter z višjo stopnjo umrljivosti v zimskem času (Marmot Review Team, 2011). Še posebej so ogroženi tisti, ki že imajo kronične bolezni. Življenje v hladnem okolju lahko denimo povzroči povišan krvni tlak, kar dodatno poslabša tovrstna stanja ter poveča tveganje za srčno kap ali infarkt (Howden-Chapman idr., 2012). Poleg fizičnega zdravja energetska revščina vpliva tudi na duševno zdravje: socialna izolacija, depresija in tesnoba so pogostejše med starejšimi, ki si ne morejo ogrevati doma, pri čemer pomembno vlogo igrata tudi stigma in občutek sramu (Middlemiss in Gillard, 2015). Zaradi zmanjšane mobilnosti in digitalne nepismenosti starejši težje dostopajo do informacij in podpornih mehanizmov (Tod idr., 2012).

Finančna ranljivost starejših se kaže tudi v tem, da večji delež svojih prihodkov porabijo za energijo, zlasti v primerjavi z mlajšimi gospodinjstvi (Hills, 2012). Hkrati z upadanjem socialnih mrež in podpornih sistemov v starosti pogosto izgubijo pomembno zaščitno plast pred energetska in socialno izključenostjo (Bouzarovski in Thomson, 2018). Njihova izpostavljenost energetska revščini se še povečuje zaradi oteženega dostopa do pomoči, pa tudi zaradi neprimernosti številnih programov, ki ne dosegajo starejših. Eden ključnih dejavnikov je tudi kakovost stanovanj: starejši pogosteje živijo v slabo vzdrževanih in premalo izoliranih domovih, kar je pogosto posledica preteklih stanovanjskih politik in omejenih osebnih sredstev (Sovacool, 2015). Čeprav bi prenove po sodobnih standardih energetske učinkovitosti lahko pomembno izboljšale bivanjske razmere, številni obstoječi programi te demografske skupine ne vključujejo ali ne dajejo prednosti njihovim potrebam.

Tudi podnebne spremembe dodatno zaostrejujejo energetska ranljivost starejših. Ekstremni vremenski pojavi, kot so vročinski valovi, postajajo vse pogostejši in zvišujejo potrebe po hlajenju in s tem povezane stroške (Združeni narodi, 2017). Tako je denimo med evropskim vročinskim valom leta 2003 precejšen del od približno 70.000 smrtnih žrtev predstavljal starejša populacija – med njimi so prevladovali ženske, ki so pogosto živele v neprimerno hlajenih domovih (Robine idr., 2008). V luči energetskega prehoda na trajnostne vire se pojavljajo tudi nove vrste izključenosti: številni starejši posamezniki se težko prilagajajo novim tehnologijam, kot so pametni števeci ali dinamični cenovni modeli, kar lahko dodatno poveča njihov občutek marginalizacije in ogroženosti (Willand idr., 2019). Brez vključujočih politik obstaja resna nevarnost, da bodo starejši pri prehodu v nizkoogljično družbo ostali spregledani.



3.

PREVOZNA REVŠČINA





V Sloveniji je prevozna revščina (angl. transport poverty) opredeljena kot stanje, ko posameznik_{ca} ali gospodinjstvo nima ustreznega prevoza do ključnih storitev in dejavnosti ali si ga težko privoščiti. Ta definicija temelji na raziskavah, ki upoštevajo finančne, infrastrukturne, prostorske in socialne omejitve, ki vplivajo na dostopnost prevoznih storitev. Poleg tega raziskave kažejo, da je prevozna revščina v Sloveniji povezana z visokimi stroški lastništva avtomobilov in slabo dostopnostjo javnega prevoza, predvsem v obmejnih območjih ter ob vikendih in šolskih počitnicah (Gabrovec idr., 2025). Na dostopnost prevoza dodatno vplivajo tudi demografske spremembe, kot so staranje prebivalstva in prostorska segregacija.

Prevozna revščina je kompleksen pojav, ki vpliva na socialno vključenost, dostop do storitev in kakovost življenja. Pojavlja se pri osebah z nizkimi dohodki, starejših ter otrocih in mladostnikih, ženskah, osebah z omejitvami, etničnih manjšinah, migrantih ter prebivalcih odročnih območij, ki se soočajo s finančnimi, infrastrukturnimi ali socialnimi ovirami pri dostopu do prevoznih storitev (Gabrovec idr., 2024). Kljub pomenu ostaja slabo merjena in v prometnih politikah pogosto spregledana.

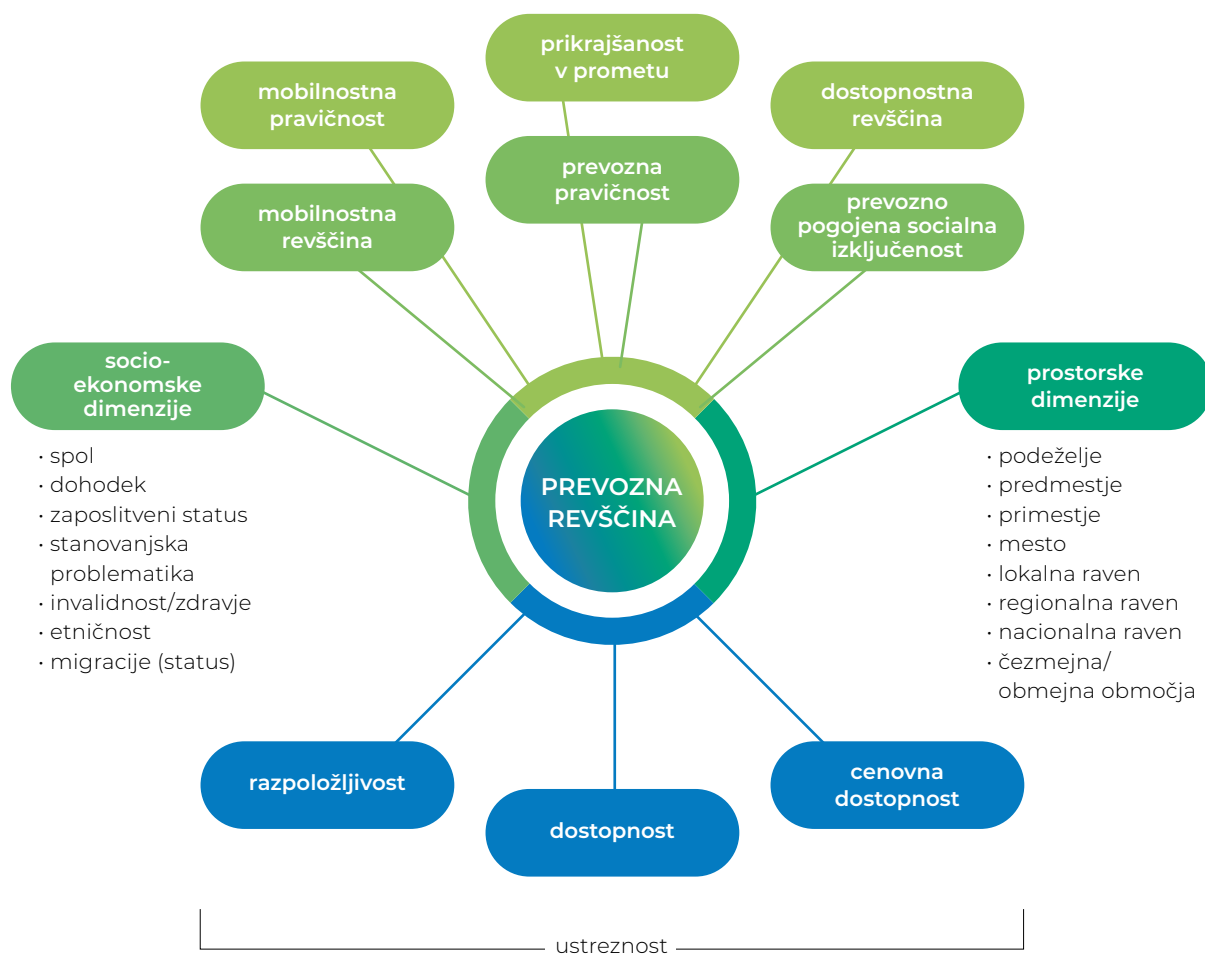
Raziskave so prepoznale različne vidike prevozne revščine, kot so t. i. dostopnostna revščina, cenovna dostopnost prevoza, razpoložljivost prevoza in mobilnostna revščina. Lucas s sodelavci (2016) prevožno revščino opredeljuje kot skupek omejitev pri dostopu do osnovnih storitev zaradi visokih stroškov, slabe infrastrukture ali nevarnih pogojev potovanja. Kuttler in Moraglio (2020) opozarjata na ovire, kot so dostopnost, pomanjkanje prevoznih veščin ter kognitivne prepreke, ki vplivajo na mobilnost posameznikov_{ic}. Prevozna revščina pogosto sovпада z drugimi oblikami socialne prikrajšanosti, kot so energetska in časovna revščina ter socialna izključenost (Aitken idr., 2024).

Poročilo Evropske komisije *Transport poverty: Definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* (»Prevozna revščina: opredelitve, kazalniki, dejavniki in strategije za njeno odpravljanje«) opredeljuje prevožno revščino skozi tri dimenzije (Slika 2): razpoložljivost (angl. *availability*), dostopnost (angl. *accessibility*) in cenovna dostopnost (angl. *affordability*). Poleg tega vključuje vidike, kot so ustreznost prevoza (varnost, neoviranost), socialno-ekonomski dejavniki (dohodek, spol, starost) in prostorske razlike (mestno ali ruralno okolje). Razpoložljivost pomeni prisotnost prevoznih možnosti – bodisi javnih bodisi zasebnih – ter ustreznost infrastrukture, ki omogoča gibanje. Dostopnost se nanaša na dosegljivost ključnih storitev, pri čemer so težave izražene kot časovna, fizična ali logistična ovira pri doseganju ciljev. Cenovna dostopnost prevoza pomeni zmožnost kritja prevoznih stroškov glede na dohodek. Težave nastanejo, ko so ti stroški previsoki, kar vodi v visoke izdatke za prevoz ali omejevanje drugih osnovnih potreb. Nekatera gospodinjstva zaradi stroškov celo zmanjšujejo mobilnost, kar povzroča »skrito prevožno revščino« (Evropska komisija, 2024). V času globalnih kriz in naraščajočih življenjskih stroškov je cenovna dostopnost ključnega pomena, zlasti ker jo lahko dodatno poslabšajo podnebni ukrepi, kot je sistem trgovanja z emisijami za promet in stavbe ETS2 (angl. *Emission Trading Scheme 2*)¹, ki povečuje finančne obremenitve najranljivejših gospodinjstev (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2023).

¹ ETS2 uvaja ogljikovo ceno na goriva za promet in ogrevanje stavb, kar pomeni, da morajo dobavitelji goriv kupovati emisijske kupone, stroške pa potem prenesejo naprej na gospodinjstva v obliki višjih cen goriva, dizla, bencina, kurilnega olja in plina. To nesorazmerno prizadene ranljive skupine, saj slednje za energijo in mobilnost porabijo večji delež svojega dohodka (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2023).



Slika 2: Konceptualizacija prevozne revščine (vir: Evropska komisija, 2024).



Evropska unija je ta izziv prepoznala in ga naslovila s Socialnim skladom za podnebje (angl. *Social Climate Fund*), ki blaži socialne posledice okoljskih politik (Uredba (EU) 2023/955). Sistem ETS2 zvišuje cene fosilnih goriv ter s tem spodbuja prehod na brezemisijске alternative, vendar je hkrati potrebna vzpostavitev kompenzacijskih mehanizmov za gospodinjstva, ki zaradi nizkih prihodkov, energetske neučinkovitosti bivališč ali prometne odvisnosti nosijo največje stroške prehoda. Socialni sklad za podnebje zato financira ukrepe za zmanjšanje energetske in prevozne revščine, vključno s subvencijami za ranljiva gospodinjstva, podporo energetske učinkovitim prenovam ter omogočanjem dostopa do trajnostnih oblik mobilnosti, s čimer zmanjšuje negativne učinke sistema ETS2 ter prispeva k pravičnejšemu zelenemu prehodu.

3.1 KAKO MERIMO PREVOZNO REVŠČINO?

Prevozna revščina je merjena z uporabo različnih kazalnikov, ki vključujejo prostorsko in časovno dostopnost, finančne izdatke ter družbeno-kulturne vidike. Prostorska in časovna dostopnost se ocenjuje glede na oddaljenost prebivalcev_k od postajališč javnega prevoza ter trajanje potovanj do ključnih storitev, kot so delo, šolanje in zdravstvo. Pomemben kazalnik je tudi časovna konkurenčnost



javnega prevoza v primerjavi z osebnimi vozili, saj daljši in manj dostopni prevozi pogosto vodijo v prisilno lastništvo avtomobila (Gabrovec idr., 2024).

Finančni vidik prevozne revščine je merjen z deležem prihodkov, ki jih gospodinjstva namenjajo za prevoz glede na lastne prihodke. Nizki izdatki za prevoz pa lahko kažejo na prikrito revščino, ko si posamezniki_ce prevoza preprosto ne morejo privoščiti. Družbeno-kulturni kazalniki vključujejo dostopnost prevoza za ranljive skupine, kot so starejši_e, invalidi_ke ali osebe brez voznškega dovoljenja, pri čemer je pomembna tudi prilagoditev javnega prevoza njihovim potrebam (Gabrovec idr., 2024).

Poskus določitve obsega prevozne revščine v Sloveniji je bil izveden v okviru projekta Mobilnostna revščina v RS (Gabrovec idr., 2024). Razširjenost pojava prevozne revščine je bila izračunana na podlagi dostopnosti javnega potniškega prometa (JPP) in ekonomske zmožnosti prebivalcev_k za uporabo osebnega avtomobila. Kot prevozno revni so bili opredeljeni tisti prebivalci_ke, ki v kraju bivanja nimajo ustrezne dostopnosti JPP (manj kot osem parov voženj na dan v enem kilometru zračne razdalje) ter hkrati ne morejo uporabljati ali si težko privoščijo osebni avtomobil. V izračun so bili vključeni_e prebivalci_ke med 15. in 84. letom starosti, pri čemer je bilo za mlajše od 20 let predpostavljeno, da večinoma nimajo voznškega dovoljenja, za starejše pa so bili upoštevani podatki o življenju pod pragom tveganja revščine, ki jih objavlja Statistični urad RS (Gabrovec idr., 2025).

Rezultati so pokazali, da je bilo leta 2023 v Sloveniji največ prevozno revnih ob nedeljah, ko je dostopnost JPP najslabša – skupno okoli 161.826 oseb oziroma 9,1 % prebivalstva. Najvišji delež prevozno revnih je bil v pomurski statistični regiji, kjer je poleg slabe ponudbe JPP tudi višji delež prebivalcev_k pod pragom tveganja revščine. Najnižji delež je bil v osrednjeslovenski regiji, kjer je ponudba javnega prevoza največja. Analiza je pokazala tudi, da bi izboljšave v JPP, kot so nove linije in večja frekvenca voženj, lahko zmanjšale število prevozno revnih za 57 odstotkov, pri čemer bi največje izboljšanje dosegli v primorsko-notranjski regiji (Gabrovec idr., 2025).

Ekonomska analiza po dohodkovnih kvintilih je pokazala, da so izdatki za prevoz občutljivi na gospodarske razmere, predvsem pri najrevnejših. Gospodarska upočasnitev poveča brezposelnost in zmanjša prevoze na delo, vendar se izdatki za prevoz zmanjšujejo manj kot BDP, kar lahko poglobi finančno stisko ranljivih skupin (Dominko idr., 2023).

Podobna analiza (Benčina idr., 2025) je pokazala, da gospodinjstva z nižjimi dohodki namenjajo sorazmerno večji delež svojih dohodkov za stroške prevoza v primerjavi z gospodinjstvi z višjimi dohodki. Kaže tudi, da dostop do osebnega avtomobila v Sloveniji ni univerzalen, temveč je močno odvisen od dohodka gospodinjstva, pri čemer odsotnost avtomobila v najnižjih kvintilih razkriva pomemben vidik socialne neenakosti, ki vpliva na mobilnost in širše življenjske možnosti teh gospodinjstev.

3.2 SPOL KOT DEJAVNIK TVEGANJA ZA POJAV PREVOZNE REVŠČINE

Razlike v potovalnih navadah med ženskami in moškimi niso pomembne le z vidika mobilnosti, temveč tudi zaradi njihove neposredne povezanosti s tveganjem za prevozno revščino. Moški na letni ravni opravijo 33 % več potniških kilometrov, kar kaže na daljše in pogosto bolj linearne poti, medtem ko ženske pogosteje združujejo več opravkov v eni poti ter izvajajo številne kratke in namensko raznolike premike, kot



so nakupi, skrb za gospodinjstvo in prevoz oseb (SURS, 2017). Mobilnost žensk je torej močno prepletena s skrbstvenimi in gospodinjstvenimi obveznostmi, ki zaradi spolnih stereotipov in vlog v večji meri odpadejo na ženske, zaradi česar so slednje v večji meri odvisne od razvejane, dostopne in časovno prilagodljive prometne infrastrukture. Raziskave za leto 2025 namreč kažejo, da 46 % žensk in 21 % moških vsak dan več kot 5 ur skrbi za otroke, gospodinjstva opravila pa vsakodnevno opravlja 66 % žensk in 33 % moških (EIGE, 2025). Če k temu prištejemo še skrb za starejše svojce, ki jo prav tako večinoma prevzamejo ženske (Šori, 2020), poleg že tako večje vloge pri skrbi za otroke in službe, se še dodatno potrdi, da je mobilnost žensk še bolj odvisna od dostopnosti storitev v bližnjem okolju. Poleg tega, da imajo pogosto bolj razvejane poti, ženske pogosteje uporabljajo javni prevoz in pešačijo, zaradi česar za mobilnost porabijo več časa kot moški. Tudi to je povezano s spolnimi stereotipi, skladno s katerimi naj bi bile ženske bolj skrbne do ljudi, pa tudi do okolja, zaradi česar naj bi bilo njihovo obnašanje v povprečju okolju prijaznejše (Swim, 2019), kar vpliva tudi na izbor prevoznih sredstev. Nanj verjetno vplivata tudi plačna in pokojninska vrzel, zaradi katerih lastništvo in uporaba avtomobila pri ženskah predstavljata večjo obremenitev prihodkov. Bolj razvejane poti ter večja uporaba javnega prevoza in pešačenja so povezane z daljšimi čakalnimi časi, preusmerjanjem med linijami ter omejeno dostopnostjo prevoznih sredstev (SURS, 2017; Rikato Ružič, 2024), kar povečuje njihovo izpostavljenost prevoznim revščini.

K diskriminaciji med spoloma dodatno prispevajo neenakosti v prometnem načrtovanju. Prevlada moških med načrtovalci in odločevalci ter pomanjkljivo zbiranje podatkov po spolu pomenita, da potrebe žensk pogosto niso sistematično vključene v prometne rešitve. To zmanjšuje učinkovitost politik na področju mobilnosti in povečuje socialna tveganja. Večje vključevanje žensk v oblikovanje prometne politike, izboljšanje javnega prevoza ter boljša dostopnost infrastrukture za pešačenje in kolesarjenje bi zmanjšali tveganje prevozne revščine ter hkrati izboljšali tudi mobilnost starejših, otrok, gibalno oviranih oseb in drugih ranljivih skupin (Rikato Ružič, 2024).

3.3 STAROST KOT DEJAVNIK TVEGANJA ZA POJAV PREVOZNE REVŠČINE

V projektu ZENPRE smo se primarno posvetili starejšim kot posebej ranljivi skupini, vendar pa so v literaturi kot ranljiva skupina izpostavljeni tudi mladi, ki se šele osamosvajajo, oblikujejo svojo karierno pot in imajo hkrati vse večje potrebe po mobilnosti.

Mladi so pogosto prevozno revni zaradi prepleta ekonomskih, prostorskih in sistemskih dejavnikov, ki omejujejo njihovo mobilnost in dostop do ključnih priložnosti. Raziskave kažejo, da mladi med 16 in 24 letom starosti opravijo manj poti kot odrasli, kar odraža omejen dostop do avtomobila in slabo razpoložljivost javnega prevoza. To jim pogosto preprečuje dostop do izobraževanja, dela in socialnega življenja. Visoki stroški prevoza močno obremenjujejo mlade, ki imajo praviloma nižje dohodke, kar pomeni, da so zanje vozovnice in drugi potni stroški sorazmerno dražji. Pri tem so slabši mobilnosti bolj izpostavljeni mladi iz gospodinjstev z najnižjimi dohodki, zlasti če nimajo dostopa do avtomobila (UWE Bristol, 2023).

Evropska komisija opozarja, da prevozna revščina med mladimi izhaja tudi iz slabe dostopnosti in razpoložljivosti prevoza, zlasti v obrobni, predmestni in primestni ter podeželskih območjih, kar močno vpliva na njihove možnosti udeležbe v družbi in pridobivanja izkušenj, pomembnih za osamosvajanje (Evropska komisija, 2024). K temu dodatno prispeva pomanjkanje mladim prilagojenih prometnih politik, saj OECD izpostavlja, da se potrebe mladih redko sistematično vključujejo v načrtovanje mobilnosti,



čepprav imajo njihove potovalne navade in dostop do prevoza ključen vpliv na njihov razvoj, zdravje in dolgoročne možnosti (OECD, 2024). Zaradi teh omejitev so mladi močno izpostavljeni socialni in ekonomski izključenosti, saj prevozne ovire neposredno vplivajo na njihovo možnost dostopa do izobraževanja, dela in družbenega življenja

V Sloveniji je delež **starejših** od 65 let leta 2024 znašal 22 %, pri čemer se zaradi podaljševanja življenjske dobe njihov delež še povečuje (SURIS, 2024). Starajoča populacija bo dlje ostajala zaposlena in aktivna na mnogih področjih, kar pomeni, da postaja ohranjanje mobilnosti ključni pogoj za družbeno vključenost. Hkrati staranje prinaša upad psihofizičnih sposobnosti, ki lahko vplivajo na varno udeleževanje v prometu, vključno z odvzemom vozniškega dovoljenja, pa tudi na zmožnost uporabe javnega prevoza zaradi zdravstvenih in gibalnih omejitev. Omejitve v dostopu do prevoza tako povečujejo tveganje za izolacijo in družbeno izključenost.

Skupina starejših je zelo heterogena, saj obsega tako digitalno pismene in aktivne posameznike_ce kot tudi tiste, ki so v večji meri odvisni_e od pomoči drugih. Posledično se razlikujejo njihove potrebe, mobilnostne prakse in zahteve po prevoznih storitvah, zato je pri načrtovanju nujno upoštevati različne starostne podskupine. Eden ključnih ukrepov je razvoj dostopnega, prilagojenega in starejšim prijaznega javnega prevoza, kar poudarjata tudi Kuttler in Moraglio (2020).

Demografske spremembe predstavljajo pomemben izziv za načrtovalce prometa, zlasti v podeželskih okoljih, kjer je mobilnost starejših že v osnovi omejena. Leta 2020 je država uvedla možnost brezplačnega medkrajevnega in večinoma tudi mestnega javnega prevoza za upokojence, invalide, vojne veterane ter osebe, stare 65 let ali več, ki niso zaposlene (Vlada RS, 2024). Čeprav ukrep povečuje finančno dostopnost prevoza, njegove koristi niso enakomerno porazdeljene: pogosteje ga izkoristijo starejši iz urbanih območij z boljšo dostopnostjo postajališč ter mlajši upokojenci_ke (65–75 let). Medtem ko je do brezplačne vozovnice upravičenih približno 230.000 prebivalcev, jo v praksi uporablja približno 100.000 ljudi (Pušnik, 2023).





4.

PREPLET
ENERGETSKE
IN PREVOZNE
REVŠČINE





V zadnjih letih raziskave vse bolj poudarjajo koncept t. i. dvojne energetske ranljivosti (angl. *double energy vulnerability*; Mattioli idr., 2017; Simcock idr., 2021; Boyd idr., 2023), ki se nanaša na posameznike_ce ali gospodinjstva, ki hkrati doživljajo energetska in prevozna revščina. Dejavniki, kot so dohodek, energetska učinkovitost in dostop do osnovnih storitev, vplivajo tako na energetska kot na prevozna revščina, kar kaže na prekrivajoče se družbeno-ekonomske izzive, s katerimi se soočajo gospodinjstva pri uravnoteženju stroškov za energijo in prevoz (Boyd idr., 2023). Simcock in sodelavci (2021) poudarjajo, da gre za posebno izrazito obliko energetske nepravilnosti, ki negativno vpliva na dobrobit ljudi, vodi v socialno izključenost in omejuje družbeno participacijo.

Mattioli idr. (2017) so v primerjalni študiji za Združeno kraljestvo opredelili štiri ključna področja, na katerih se energetska in prevozna revščina prekrivata – predvsem z vidika posledic, saj obe prispevata k socialni izključenosti, zdravstvenim težavam in znižani kakovosti življenja. Dejavniki tveganja, kot so nizki dohodki, slaba kakovost bivališča, oddaljenost storitev in visoki stroški, pogosto vodijo v obe obliki revščine. Kljub temu, da se merjenje energetske in prevozne revščine tradicionalno izvaja ločeno, narašča zanimanje za združevanje kazalnikov in indeksov. Politike, ki naslavljajo ti dve področji, pa ostajajo večinoma sektorsko ločene, čeprav v literaturi prevladuje strinjanje o potrebi po integriranih pristopih.

Več študij potrjuje, da se energetska in prevozna revščina pogosto pojavljata pri istih posameznikih, kar kaže na prekrivajoče se populacije. Tako Furszyfer Del Rio s soavtorji (2023) ugotavlja, da so socialno in geografsko marginalizirani_e posamezniki_ce – npr. prebivalci_ke obrobni urbanih območij ali podeželja – pogosto izpostavljeni_e obema oblikama revščine hkrati. Podobni vzorci so bili opaženi tudi v Mehiki (Furszyfer Del Rio in Sovacool, 2023) in na Japonskem (Okushima in Simcock, 2024), kjer so ranljive skupine, kot so starejši, revni, invalidi_ke in gospodinjstva z nizkimi prihodki na podeželju, še posebej prizadete.

V irski raziskavi so Lowans idr. (2023) na podlagi ankete med 1.564 udeleženci_kami ugotovili, da sta energetska (14 %) in prevozna revščina (18 %) razširjeni v podobnem obsegu, predvsem med starejšimi, gospodinjstvi z otroki, brezposelnimi ter osebami s posebnimi potrebami. Tudi Islandija kljub visokemu življenjskemu standardu beleži pojav obeh oblik revščine pri ranljivih skupinah, kot so invalidi_ke in gospodinjstva z nizkimi dohodki, predvsem zaradi visokih življenjskih stroškov in rigidnega sistema socialne pomoči (Upham idr., 2022).

Robinson in Mattioli (2020) sta s prostorsko analizo v Angliji pokazala, da se energetska in prevozna revščina najpogosteje prekrivata na izoliranih podeželskih območjih. Njune analize kažejo, da ima približno 6 % sosesk – kar ustreza okoli trem milijonom ljudi – visoko verjetnost za sočasen pojav obeh oblik revščine, predvsem v regijah z omejenim dostopom do energetske infrastrukture in javnega prevoza.

Simcock s sodelavci (2021) v sistematičnem pregledu 250 študij ugotavlja, da se demografske skupine, ki jih prizadeneta obe obliki revščine, v veliki meri prekrivajo. Najbolj ogrožena so gospodinjstva z nizkimi dohodki, starejši_e, družine z otroki, osebe z zdravstvenimi težavami ali invalidnostjo, ženske in pripadniki_ce etničnih manjšin. Ob tem opozarjajo, da se prekrivanje pojavlja različno glede na prostor: energetska revščina je zaradi slabih bivalnih pogojev pogosteje prisotna v urbanih središčih, medtem ko je prevozna revščina zaradi pomanjkanja javnega prevoza bolj razširjena v predmestjih in na podeželju.



Raziskava v Združenem kraljestvu (Martiskainen idr., 2023), ki temelji na 59 intervjujih, razkriva vsakdanje dileme ljudi, ki morajo izbirati med prehrano, ogrevanjem ali avtobusnim prevozom. Takšne izbire vodijo v energetske prikrajšanosti in mobilnostno izključenost.

Bouzarovski in soavtorji (2024) v geografski analizi ugotavljajo, da k dvojni energetske ranljivosti pomembno prispeva relativna prostorska perifernost ter kumulacija različnih oblik ranljivosti. Te se izrazi-teje pojavljajo v določenih regijah, kjer se prepletajo nizki prihodki, slaba infrastruktura in omejena dostopnost. Großmann idr. (2024) gredo še korak dlje in opozarjajo, da ne gre zgolj za energijo in mobilnost, temveč za širšo kumulacijo stroškov bivanja, kjer so gospodinjstva ujeta med visokimi stroški stanovanja, ogrevanja in prevoza.

Prekrivanje vzrokov za energetske in prevozno revščino nakazuje potrebo po usklajenih politikah, ki bi hkrati naslavljal oba izziva. Kljub temu politične definicije pogosto ne prepoznavajo njune povezanosti, čeprav akademske raziskave jasno kažejo na skupne dejavnike tveganja. Trenutno pomanjkanje integriranega spremljanja in merjenja otežuje učinkovito oblikovanje politik. Energetske prehode na nizkoogljične vire pa dodatno krepi potrebo po naslavljanju dvojne energetske ranljivosti, saj bodo stroški energije in prevoza verjetno naraščali, kar bo nesorazmerno prizadelo gospodinjstva z nizkimi prihodki (Boyd idr., 2023). Lowans idr. (2023) opozarjajo, da selektivni ukrepi pogosto niso dovolj učinkoviti, saj revščina izvira iz strukturnih neenakosti, ki presega posamezne sektorje.

Na podlagi pregleda znanstvene literature lahko sklepamo, da sta energetska in prevozna revščina – pogosto združeni pod konceptom *dvojne energetske ranljivosti* – tesno povezani, a nista popolnoma enaki. Posameznike, ki so izpostavljeni eni obliki, pogosto ogroža tudi druga, vendar med njima obstajajo pomembne razlike v prostorskih in družbenih vzorcih tveganja. Literatura soglasno ugotavlja, da energetska in prevozna revščina nista neodvisna, temveč medsebojno povezana problema, ki pogosto sovpadata, zlasti pri socialno in geografsko ranljivih skupinah. Pojem dvojne energetske ranljivosti postaja vse pomembnejši pri analizah revščine v kontekstu energetskega prehoda.

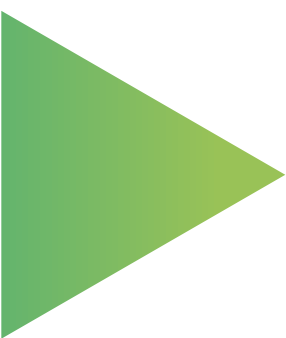
Več avtorjev, ki zato poziva k integriranim politikam, ki bi istočasno naslavljal izzive na področju energije in mobilnosti, kot so npr. subvencioniran javni prevoz za energetske revne gospodinjstva. Hkrati poudarjajo lokalno prilagojene rešitve, ki upoštevajo prostorsko razpršenost potreb, ter pozivajo k razvoju novih načinov merjenja, ki celovito zajemajo preplet različnih oblik ranljivosti.

Na podlagi opisanih konceptualnih izhodišč in izzivov smo izvedli kvantitativno in kvalitativno analizo, katere rezultati, predstavljeni v nadaljevanju, ponujajo empirični vpogled v razsežnosti energetske in prevozne revščine.



5.

NAMEN IN CILJI RAZISKAVE





Namen raziskave je ugotoviti, v kolikšni meri osebne okoliščine, zlasti spol in starost, vplivajo na tveganje za energetske in prevozne revščine ter ali na pojavnost obeh oblik revščine vplivajo na podoben način.

Cilj raziskave je opredeliti stanje energetske in prevozne revščine v Sloveniji, preveriti vpliv spola in starosti na njuno pojavnost ter preučiti učinek dodatnih dejavnikov, kot so dohodek, kraj bivanja, oddaljenost od mestnega središča, regija ter tip gospodinjstva in zakonski stan. Prav tako želimo ugotoviti, ali sta energetska in prevozna revščina med seboj povezani, ali se pojavljata s podobno pogostostjo ter ali prizadeneta iste skupine prebivalstva.

Pri raziskovanju so nas vodila naslednja raziskovalna vprašanja, usmerjena k ugotavljanju povezave med energetske in prevozne revščine, starostjo in spolom ter morebitnimi drugimi osebnimi okoliščinami:

- Ali sta spol in starost dejavnika, ki prispevata k pojavu energetske in prevozne revščine?
- Ali spol in starost v enaki meri vplivata na energetske in prevozne revščine ali kateri od obeh dejavnikov prevladuje?
- Katere druge osebne okoliščine lahko še povečajo ali zmanjšajo vpliv spola in starosti na energetske in prevozne revščine?
- Ali obstaja razlika v pogostosti energetske in prevozne revščine in ali obe obliki revščine bremenita iste ranljive skupine prebivalstva?

Predhodne raziskave kažejo, da neenakosti med spoli, ki obstajajo v družbi, vplivajo na raven splošne revščine po spolu, kar velja tudi za energetske in prevozne revščine. Zaradi plačne in pokojninske vrzeli je stopnja tveganja energetske in prevozne revščine višja pri ženskah, na oba pojavi pa vplivajo tudi spolni stereotipi in vloge, zaradi katerih ženske v večji meri prevzemajo skrbstvena in gospodinjstva dela. To pomeni več ur, preživetih doma, v primerih, ko gospodinjstvo živi v energetske revščine, pa tudi več časa, preživetega v neprimerno ogrevanih ali hlajenih stanovanjih. Hkrati ženske zaradi prevažanja otrok in opravljanja nakupov potujejo drugače in imajo več verižnih potovanj. Na drugi strani imajo zaradi neenakomerne razporeditve skrbstvenih in gospodinjstevskih del manj možnosti za vključevanje v procese odločanja, v katerih so posledično sprejemane po spolu neprilagojene politike (Gizem Birgi idr., 2021; EIGE, 2016). Tveganje za energetske revščine je večje tudi med starejšim prebivalstvom, ki se tudi v večji meri sooča z omejenim dostopom in razpoložljivostjo različnih oblik prevoza, kar se zaradi upada psihofizičnih zmožnosti pogloblja s starostjo (SURs, 2023; Durantes in Murauskaite-Bull, 2023). Obstoječe raziskave tudi kažejo, da med energetske in prevozne revščine obstaja pozitivna korelacija, ki vodi v dvojno ranljivost in zahteva rešitve, ki istočasno naslavlja obe obliki revščine (Furszyfer Del Rio idr., 2023).



Na podlagi tega izpeljemo naslednje hipoteze:

- H1: Ženske imajo višjo stopnjo tveganja tako za energetske kot za prevozno revščino.
- H2: Znotraj skupine žensk so z vidika energetske in prevozne revščine še posebej prizadete samske ženske, vdove ter matere samohranilke.
- H3: Stopnja tveganja obeh revščin se povečuje po 65. letu starosti.
- H4: Oddaljenost kraja bivanja od bližnjega mestnega središča je pomembna osebna okoliščina, ki vpliva na prevozno revščino.
- H5: Energetska revščina prizadene več oseb kot prevozna.

Za doseg cilja raziskave smo najprej izvedli kvalitativno analizo na podlagi poglobljenih intervjujev, ki so omogočili podrobnejše razumevanje izkušenj sodelujočih. Na podlagi pridobljenih uvidov smo nato izvedli še kvantitativno analizo z anketnim vprašalnikom na večjem vzorcu, ki je dopolnila in razširila rezultate kvalitativnega dela raziskave.



6.

METODOLOGIJA





6.1 KVANTITATIVNA ANALIZA

Kvantitativna raziskava je potekala med 14. novembrom in 2. decembrom 2024 na reprezentativnem vzorcu 2.017 prebivalk in prebivalcev Slovenije, starejših od 18 let. Od tega je bilo 1.511 oseb vključenih v telefonsko anketiranje, 506 pa v spletno. Raziskavo je izvedla agencija Parsifal.

Zbiranje podatkov je potekalo z dvema metodama: telefonskim anketiranjem po načelih CATI (*Computer Aided Telephone Interviews*), kjer anketiranje po mobilnih telefonih izvajajo usposobljeni anketarji, ter spletnim anketiranjem po načelih CAWI (*Computer Aided Web Interviewing*), pri katerem anketiranci sami dostopajo do spletne aplikacije oziroma ankete preko spletnega naslova. Vzorčna baza za telefonski del vzorca je bila izbrana po metodi slučajnega vzorčenja iz elektronske različice telefonskega imenika.

Ker struktura telefonskih naročnikov in realiziranega vzorca ni povsem skladna s strukturo slovenske populacije, je bil vzorec naknadno poststratificiran oziroma obtežen z metodo »grabljenja« (angl. *raking*). S tem je bila dosežena usklajenost demografskih značilnosti vzorca (spol, izobrazba, regija, starost, velikost naselja) s podatki Registrskega popisa Statističnega urada Republike Slovenije iz leta 2023. Teža enot, ki po izračunu preseže mejno vrednost, se ustrezno zmanjša. Vse v poročilu predstavljene demografske in vsebinske statistike že odražajo obtežitev po tej metodi.

Za primerjavo razlik med dvema skupinama smo uporabili t-test za neodvisna vzorca, ki preverja razlikovanje povprečnih vrednosti spremenljivk med skupinama enot (Kropivnik, Kogovšek in Gnidovec, 2006). Razlike v povprečjih med tremi ali več skupinami smo preverjali z metodo analize variance ANOVA (F) (Kropivnik, Kogovšek in Gnidovec, 2006, 53). Povezanost med nominalnimi in ordinalnimi spremenljivkami smo analizirali s χ^2 preizkusom (Kropivnik, Kogovšek in Gnidovec, 2006, 32). Za izvedbo χ^2 preizkusa mora biti največ 20 % celic s pričakovano frekvenco manjšo od 5, podatki morajo biti neodvisni, nobena celica pa ne sme imeti pričakovane frekvence manjše od 1 (Field, 2009). Kadar ti pogoji niso izpolnjeni, uporabimo Kullbackov $2\hat{l}$ preizkus (*likelihood ratio*), ki je nadomestek za χ^2 preizkus (Field, 2009).

Pri analizi povezanosti med vsebinskimi in demografskimi spremenljivkami smo uporabili hi-kvadrat test neodvisnosti ter za podrobnejšo interpretacijo tudi prilagojene ostanke (rezidualne), ki omogočajo identifikacijo statistično značilnih odstopanj posameznih celic. Analize so bile izvedene po spolu, starosti, statistični regiji, tipu gospodinjstva in lokaciji bivanja.

Vprašalnik je bil pred izvedbo raziskave usklajen z izvajalsko agencijo (Priloga 2).

Določanje dvojne revščine

Namen raziskave prekrivanja energetske in prevozne revščine ni bil zgolj merjenje obsega obeh vrst revščine v prebivalstvu, temveč tudi prepoznavanje skupin, ki ju istočasno prizadeneta obe – tako energetska kot tudi prevozna revščina. Čeprav analiza literature ta pojav poimenuje dvojna energetska ranljivost, v pričujoči raziskavi tega termina ne uporabljamo, saj prevozna revščina ni povezana samo z dostopom do pogonskih goriv, temveč tudi z odsotnostjo ali pomanjkanjem možnosti prevoza, na primer ob odsotnosti ali nezadostnosti javnega potniškega prometa.



V kontekstu te raziskave uporabljamo termin **dvojna revščina**, ki označuje pojav, ko se posamezniki_ ce soočajo hkrati z energetske in prevozne revščino.

Z namenom identifikacije teh posameznikov_ ic smo v kvantitativni raziskavi uporabile nabor vprašanj, ki temeljijo na samoocenah in samoporočanih izkušnjah anketiranih oseb. Izbrani kazalniki so bili oblikovani tako, da zajamejo čim širši spekter vsakdanjih izkušenj, praks in prilagoditvenih vedenj, ki so povezana s pomanjkanjem dostopa do energije ter z omejevanjem mobilnosti.

Kot energetske revne smo v analizi opredelile tiste posameznike_ ce, ki so v anketi poročali_ e, da se soočajo z vsaj osmimi od naslednjih šestnajstih okoliščin oziroma ravnanj:

1. so v zadnjih 12 mesecih večkrat zamujali s plačilom računov za električno energijo;
2. so v zadnjih 12 mesecih večkrat zamujale s plačilom računov za ogrevanje;
3. so v zadnjih 12 mesecih večkrat zamujali s plačilom računov za vodo in komunalne storitve;
4. so ocenile, da bi težko ali zelo težko pokrile stroške nujnih popravil v gospodinjstvu;
5. so ocenili kakovost bivanja v ogrevalni sezoni z oceno med 1 in 3 na lestvici od 1 do 10;
6. so ocenile kakovost bivanja ob visokih poletnih temperaturah z oceno med 1 in 3 na lestvici od 1 do 10;
7. so poročali o pogostih izkušnjah mraza v ogrevalni sezoni, ki so posledica varčevanja;
8. so poročale, da zaradi varčevanja ogrevajo le posamezne prostore v stanovanju;
9. so poročali o fizičnem in/ali psihičnem nelagodju, povezanem s slabim ogrevanjem zaradi varčevanja;
10. so poročale o pogostih izkušnjah previsokih temperatur, ki so posledica varčevanja;
11. so poročali o fizičnem in/ali psihičnem nelagodju, povezanem s slabšim hlajenjem zaradi varčevanja;
12. so poročale, da zaradi varčevanja omejujejo ogrevanje sanitarne vode na določene ure ali dni;
13. so poročali, da zaradi varčevanja omejujejo prižiganje luči le na določene prostore;
14. so poročale, da namenoma zmanjšujejo zračenje prostorov, da bi preprečile toplotne izgube;
15. so poročali, da zaradi stroškov energije omejujejo nakup hrane;
16. so poročale, da zaradi stroškov energije omejujejo nakup drugih osnovnih življenjskih dobrin, kot so zdravila ali oblačila.



Za opredelitev prevozne revščine smo v analizi uporabile nabor vprašanj, ki temeljijo na samooocenah in samoporočanih izkušnjah anketiranih oseb, povezanih z dostopnostjo in finančno sprejemljivostjo prevoza ter z njihovimi posledicami v vsakdanjem življenju. Kot prevozno revne smo opredelile posameznike_ce, ki so v anketni raziskavi poročali_e, da se soočajo z vsaj štirimi od naslednjih šestih okoliščin oziroma stanj:

1. so poročali, da nimajo osebnega vozila ali vozniškega dovoljenja;
2. so ocenile dostopnost različnih oblik prevoza (osebno vozilo, javni potniški promet, taksi) z oceno med 1 in 3 na lestvici od 1 do 10;
3. so ocenili finančno dostopnost prevoza za vsakodnevne obveznosti in prostočasne dejavnosti z oceno med 1 in 3 na lestvici od 1 do 10;
4. so poročale, da so v zadnjih 12 mesecih zaradi slabe dostopnosti prevoza težje prišle do službe ali šole, oziroma so prevoz odpovedale ali prestavile;
5. so poročali, da so v zadnjih 12 mesecih zaradi slabe dostopnosti prevoza odpovedali ali prestavili prevoz otrok v vrtec, šolo ali na prostočasne dejavnosti;
6. so poročale, da so v zadnjih 12 mesecih zaradi slabe dostopnosti prevoza odpovedale ali prestavile redne nakupe osnovnih življenjskih dobrin, kot so hrana, čistila ali gorivo.

Čeprav se lahko energetska ali prevozna revščina začne že z izpolnjevanjem enega samega kriterija, smo v raziskavi uporabile širši nabor kriterijev, da bi z večjo zanesljivostjo identificirale tiste, ki so dejansko v položaju prikrajšanosti. Z vključitvijo več kazalnikov smo želele zmanjšati tveganje napačne razvrstitve ter zagotoviti, da skupina, opredeljena kot energetska ali prevozna revna, resnično odraža izkušnje in življenjske okoliščine globljega in trajnega pomanjkanja. Hkrati pa se zavedamo, da je v raziskovani populaciji verjetno več posameznikov_c, ki doživljajo te oblike prikrajšanosti, a jih izbrani kriteriji niso zajeli.

Če je bil izbran zgoraj omenjen odgovor, je anketiranec_ka dobil_a eno točko, sicer pa nič točk. Tako je bilo pri sklopu energetska revščina mogoče dobiti največ 17 točk, pri sklopu prevozna revščina pa največ 6 točk. Na tej podlagi smo za vsak sklop oblikovali štiri razrede:

- a) za sklop energetska revščina: niso izpostavljeni revščini (0 točk), majhna izpostavljenost revščini (1–4 točke), srednja izpostavljenost revščini (5–8 točk) ter velika izpostavljenost revščini (9–17 točk);
- b) za sklop prevozna revščina: niso izpostavljene revščini (0 točk), majhna izpostavljenost revščini (1 točka), srednja izpostavljenost revščini (2 točki) ter velika izpostavljenost revščini (3–6 točk).

Pri oblikovanju razredov dvojne revščine (DR) smo združevale razrede energetske revščine (ER) in prevozne revščine (PR). Združitev temelji na logiki stopnje izpostavljenosti: kombinacije z nizko izpostavljenostjo spadajo v nižje razrede DR, kombinacije z višjo izpostavljenostjo pa v višje razrede DR.



1. Razred dvojne revščine: Niso izpostavljeni

Vanjo spadajo kombinacije, kjer je izpostavljenost nizka ali je prisotna le v enem področju:

ER: Niso izpostavljene	+	PR: Majhna izpostavljenost
ER: Majhna izpostavljenost	+	PR: Niso izpostavljeni
ER: Niso izpostavljene	+	PR: Niso izpostavljeni

2. Razred dvojne revščine: Majhna izpostavljenost

Sem spadajo kombinacije, kjer je izpostavljenost nekoliko višja, vendar še ne izrazita:

ER: Niso izpostavljeni	+	PR: Velika izpostavljenost
ER: Majhna izpostavljenost	+	PR: Srednja izpostavljenost
ER: Niso izpostavljene	+	PR: Srednja izpostavljenost
ER: Srednja izpostavljenost	+	PR: Majhna izpostavljenost
ER: Majhna izpostavljenost	+	PR: Majhna izpostavljenost
ER: Velika izpostavljenost	+	PR: Niso izpostavljene
ER: Srednja izpostavljenost	+	PR: Niso izpostavljeni

3. Razred dvojne revščine: Srednja izpostavljenost

Sem spadajo kombinacije, kjer imata obe področji že jasno izraženo izpostavljenost:

ER: Srednja izpostavljenost	+	PR: Velika izpostavljenost
ER: Majhna izpostavljenost	+	PR: Velika izpostavljenost
ER: Velika izpostavljenost	+	PR: Srednja izpostavljenost
ER: Srednja izpostavljenost	+	PR: Srednja izpostavljenost
ER: Velika izpostavljenost	+	PR: Majhna izpostavljenost

4. Razred dvojne revščine: Velika izpostavljenost

Sem spada le ena kombinacija – tista z najvišjimi tveganji:

ER: Velika izpostavljenost	+	PR: Velika izpostavljenost
----------------------------	---	----------------------------



6.2 KVALITATIVNA ANALIZA

Kvalitativna raziskava je potekala med septembrom in novembrom 2024 v obliki polstrukturiranih poglobljenih intervjujev z osebami, ki se glede na svoje osebne okoliščine ter obstoječe raziskave uvrščajo med skupine z visokim tveganjem za energetske in/ali prevozno revščino. Skupno je bilo izvedenih 13 intervjujev. Polnoletni sogovorniki in sogovornice so bili_e izbrani_e na podlagi kombinacije naslednjih kriterijev: spol, starost, statistična regija, vrsta gospodinjstva, zakonski stan, lokacija bivanja (mesto ali podeželje) ter etnična pripadnost. Intervjuji so potekali na podlagi vnaprej pripravljenega vprašalnika (Priloga 1). Izbor oseb, za katere je bilo pričakovati, da se bodo najpogosteje soočale z obema oblikama revščine, je omogočil poglobljen vpogled v njihove izkušnje, izzive in strategije spopadanja ter zagotovil bogat material za nadaljnjo analizo.

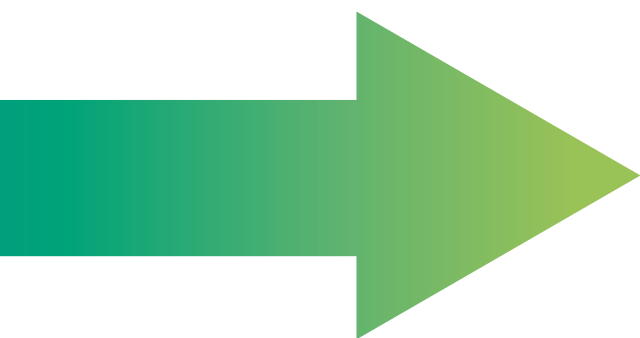
Raziskava je bila zasnovana ob upoštevanju temeljnih etičnih načel. Udeleženci_ke so bili pred začetkom sodelovanja seznanjeni_e z namenom in potekom raziskave ter s svojimi pravicami, zlasti s pravico do prostovoljne udeležbe in možnosti odstopa kadarkoli. Pisno obveščeno soglasje je bilo pridobljeno pred izvedbo intervjujev, pri čemer smo zagotovile popolno anonimnost vseh osebnih podatkov. Intervjuje smo s privolitvijo sodelujočih snemale; posnetki pa so bili uporabljeni izključno za natančno transkripcijo in nato varno shranjeni na zaščiteni raziskovalni platformi z omejenim dostopom. Po zaključeni raziskavi bodo podatki hranjeni skladno z internimi pravilniki in zakonodajo o varstvu podatkov.

Za analizo podatkov smo uporabile **tematsko analizo**, ki omogoča sistematično prepoznavanje, organiziranje in interpretacijo vzorcev v kvalitativnem gradivu (Braun in Clarke, 2006). Analiza je potekala v več korakih. Najprej smo prepisane intervjuje natančno pregledale in označile ključne dele besedila, ki so se nanašali na raziskovalna vprašanja. Nato smo podobne označene vsebine združile v širše tematske sklope, pri čemer smo preverjale, ali so ti dovolj jasni in med seboj ločljivi. V zadnjem koraku smo te oblikovane teme podrobno razložile in jih umestile v teoretični okvir ter širši kontekst raziskave, da smo lahko čim bolj razumele njihove pomene in povezave.



7.

REZULTATI ANALIZE





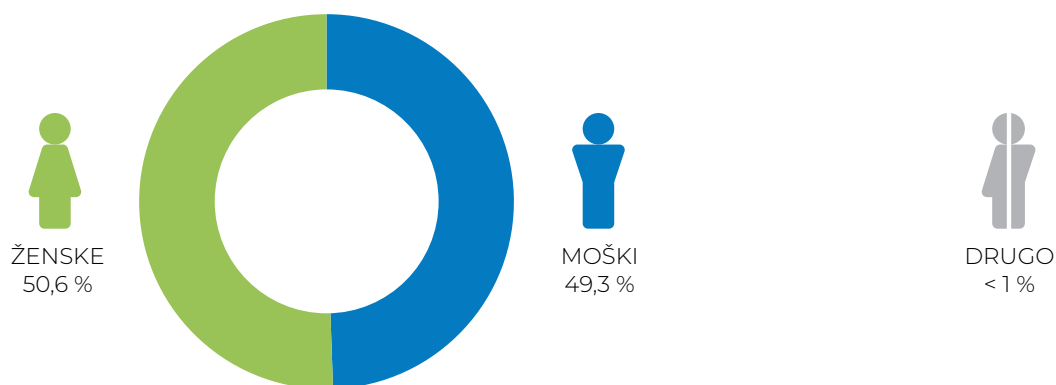
7.1 KVANTITATIVNA ANALIZA

7.1.1 KONTEKST IN ZNAČILNOST VZORCA

Kvantitativna raziskava je potekala med 14. novembrom in 2. decembrom 2024 na reprezentativnem vzorcu 2.017 prebivalk in prebivalcev Slovenije, starejših od 18 let. Med njimi jih je bilo 1.511 vključenih v telefonsko anketiranje, 506 pa v spletno, od tega:

- 50,6 % žensk in 49,3 % moških, kot drugo pa se je opredelilo 0,1 % oseb. Zaradi majhnega vzorca nebinarnih oseb je analiza raziskave tolmačena binarno.

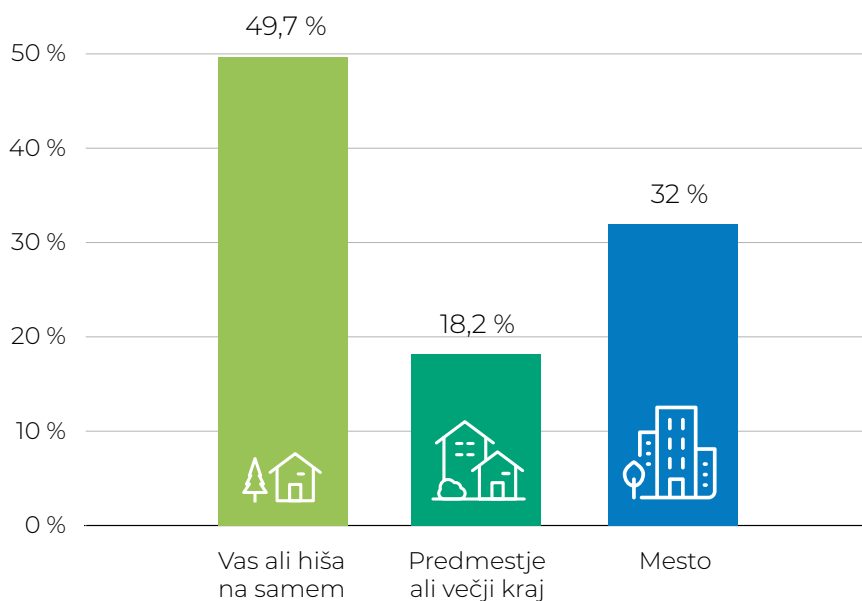
Slika 3: Demografski podatki: spol (vir: Parsifal, 2024)



- 49,7 % oseb je prihajalo iz vasi in manjših zaselkov, 32 % iz mest ter 18,2 % iz predmestij ali večjih krajev. Največ, 23,9 % anketirancev je prihajalo iz Osrednjeslovenske regije, tej pa sta sledili Podravska (14,9 %) in Savinjska (13,3 %).



Slika 4: Demografski podatki: tip naselja (vir: Parsifal, 2024)



Oddaljenost od mestnega središča, kjer so na voljo ključne storitve

- 55 % oseb je živel manj kot 1,5 km od mestnega središča.
- 22 % oseb je bilo oddaljenih med 6 in 10 km.
- 23 % oseb je bilo oddaljenih 11 km ali več.

Oddaljenost od postaje javnega prevoza

- 55,7 % oseb je živel do 500 m od postaje javnega prevoza.
- 22,8 % oseb je bilo oddaljenih med 500 in 1.000 m.
- 8,2 % oseb je bilo oddaljenih med 1.000 in 1.500 m.
- 13,4 % oseb je živel več kot 1.500 m od postaje javnega prevoza.

Tip gospodinjstva

- 66,8 % oseb je živel v zakonski ali izvenzakonski skupnosti (z otroki ali brez).
- 19,1 % oseb je živel v samskem gospodinjstvu.
- 4,2 % oseb je bilo staršev samohranilcev.
- 8,5 % oseb je živel v večgeneracijskem gospodinjstvu.
- 0,9 % oseb je živel z drugimi odraslimi v deljenem gospodinjstvu.



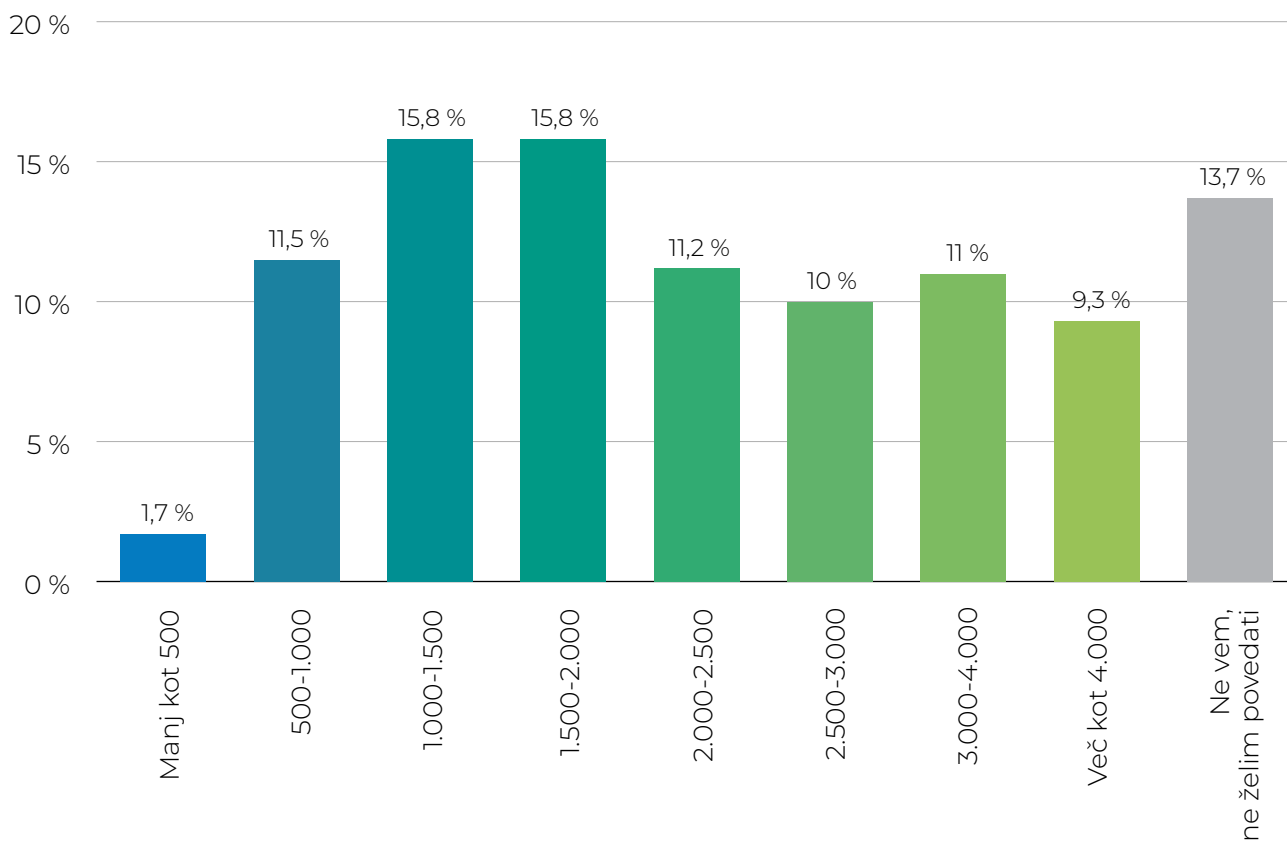
Starost:

- 18–24 let: 3,4 %
- 25–34 let: 13,5 %
- 35–54 let: 38,0 %
- 55–64 let: 17,0 %
- 65–74 let: 18,3 %
- 75–84 let: 9,1 %
- 85 let ali več: 0,7 %

Dohodek gospodinjstva

Anketa je zajemala vprašanja o skupnih dohodkih gospodinjstva.

Slika 5: Demografski podatki: skupni neto mesečni prihodek gospodinjstva (vir: Parsifal, 2024)





Dohodkovna neenakost med gospodinjstvi močno vpliva na življenjske pogoje, pri čemer je ekvivalentni dohodek uporabno orodje za razumevanje dejanskega življenjskega standarda gospodinjstev, saj upošteva prilagoditev dohodka glede na sestavo in velikost gospodinjstva.

To je pomembno, ker se stroški in potrebe določenega gospodinjstva spreminjajo glede na njegovo velikost.

Pri izračunu se tako upošteva ekvivalenčna lestvica OECD. Prvi član gospodinjstva ima utež 1, drugi člani, če so starejši od 14 let, imajo utež 0,5. Ker pa otroci potrebujejo manjše količine virov kot odrasli člani gospodinjstva, so zanje dodeljene nižje uteži (0,3 za otroke do 14 let). To pomeni, da se za njihov dohodek šteje 30 % dohodka odraslega člana gospodinjstva. Pri izračunu povprečnega ekvivalentnega dohodka se dohodek vsakega člana gospodinjstva pomnoži z ustrežno utežjo, nato pa se uteženi dohodki seštevajo in delijo s skupnim številom članov gospodinjstva. Na ta način se doseže izravnava glede na število in starost članov gospodinjstva (Intihar, 2022).

V nadaljevanju sledi pregled rezultatov kvantitativne analize. Ker je cilj raziskave opredeliti, katere osebne okoliščine, s poudarkom na spolu in starosti, vplivajo na pojavo energetske in prevozne revščine, so v opisu izpostavljene kategorije oseb, pri katerih se je pokazala statistično značilna razlika in so od povprečne vrednosti negativno odstopali, torej so bili omenjenima revščinama izpostavljeni v večji meri kot povprečne osebe.

7.1.2 ZNAČILNOSTI VZORCA NA PODROČJU OSKRBE Z ENERGIJO

Glede na **tip nepremičnine** skoraj dve tretjini oseb (62,7 %) živi v samostojni hiši, pri čemer je pri moški ta delež za 6 odstotnih točk višji kot pri ženskah. Malo manj kot tretjina oseb biva v večstanovanjski zgradbi, 6,2 % pa v vrstni hiši ali dvojčku.

Kar 67 % oseb (69,9 % moških in 64,2 % žensk) je lastnikov ali solastnikov nepremičnine, ki je že odplačana. Najredkeje so lastniki odplačane nepremičnine samski moški in samske ženske med 24. in 35. letom starosti (38,1 % in 21,3 %) ter očetje samohranilci (46,1 %).

Mladi v starostnih skupinah 18–24 let ter 25–34 let najredkeje bivajo v že odplačani nepremičnini (30,5 % in 16,9 %) ter najpogosteje najemajo po tržni ali neprofitni ceni (10,9 % oziroma 9,4 %).

Ogrevanje in hlajenje

V ogrevalni sezoni 55,4 % oseb svoj dom **ogreva** s centralnim ogrevanjem (peč na drva, pelete, sekance, olje, plin itd.), 18,1 % jih uporablja toplotno črpalko, 15,2 % ogreva le posamezne prostore (termoakumulacijska peč, električni radiator, kmečka peč, klimatska naprava itd.), 10,5 % pa daljinsko ogrevanje. 0,4 % oseb doma ne ogreva.

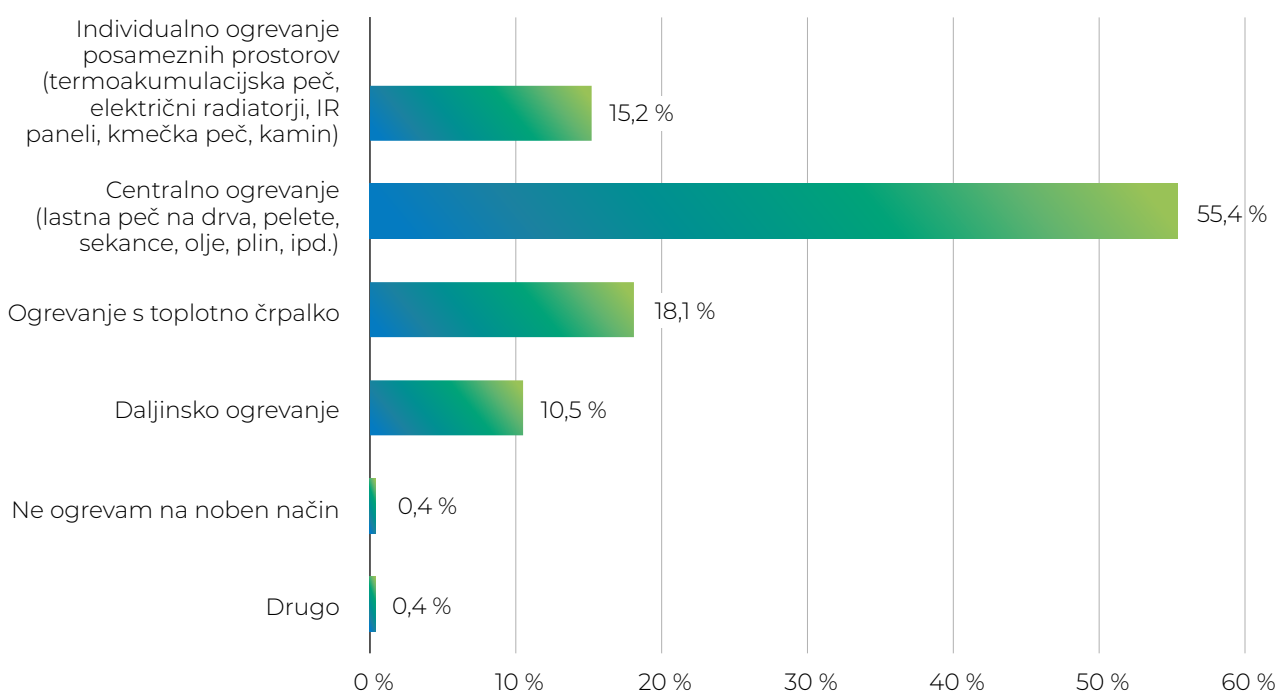


Med osebami, ki ogrevajo samo posamezne prostore, je nadpovprečno veliko starejših:

- 42,1 % vdovcev in 27,5 % vdov,
- 48,6 % samskih moških ter 39,7 % samskih žensk, starih nad 75 let,
- ter 42,3 % vdovcev, mlajših od 75 let.

V kategoriji ogrevanja le dela prostorov posebej izstopajo ženske: poleg že omenjenih vdov in samskih žensk, starejših od 75 let, tudi 25,3 % mater samohranilk.

Slika 6: Načini ogrevanja bivališč v ogrevalni sezoni (vir: Parsifal, 2024)



39,3 % oseb v poletnih mesecih svoje stanovanje hladi s klimatsko napravo. Ta način ohlajevanja najmanj pogosto uporabljajo vdove, mlajše od 75 let, ter samske ženske med 36. in 74. letom starosti. 33,5 % oseb uporablja ukrepe zatamnjenja čez dan in zračenja zvečer.

Ti ukrepi so najpogostejši pri ženskah, pri čemer posebej izstopajo:

- samske ženske, starejše od 75 let,
- vdove, mlajše od 75 let,
- samske ženske med 24. in 35. letom starosti.



18,4 % oseb bivalnih prostorov ne ohlaja na noben način. Med njimi je največ starejših oseb; izstopajo vdovci, mlajši od 75 let, samski moški, vdove, starejše od 75 let, ter očetje samohranilci. 8 % oseb uporablja ventilatorje, pri čemer ni statistično značilnih razlik glede na spol ali starost.

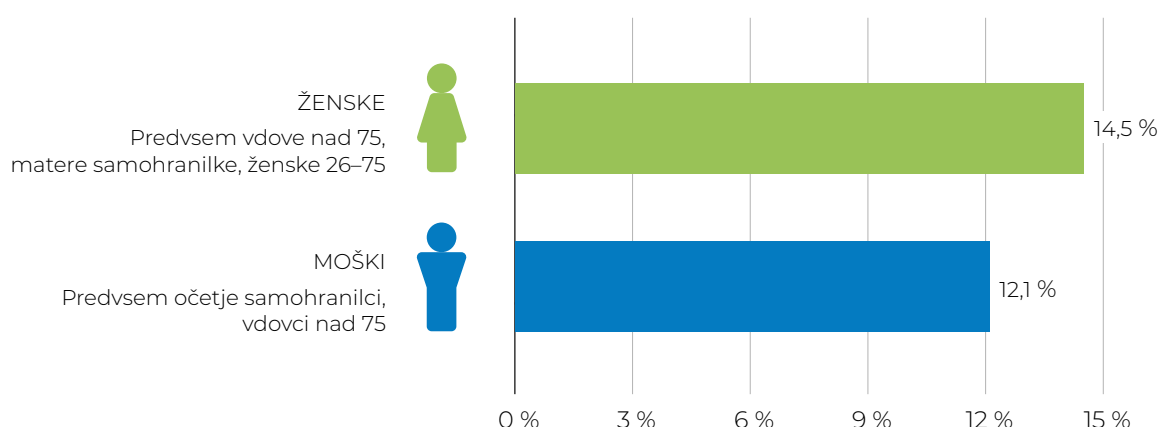
Podatki kažejo, da se prakse zatemnjevanja in zračenja razlikujejo glede na spol, pri čemer teh razlik ni mogoče pripisati enemu samemu dejavniku, temveč najverjetneje izvirajo iz prepleta zaznavanja toplotnega udobja in organizacije vsakdanjih gospodinjskih opravil.

Finančno shajanje gospodinjstev

Na vprašanje, kako gospodinjstva shajajo v finančnem smislu, upoštevajoč vse mesečne prihodke in vse stroške, je 20,5 % moških odgovorilo, da zelo težko ali težko, v primerjavi s 27,8 % žensk. Med slednjimi so izstopale predvsem samske ženske in vdove, starejše od 75 let, vdove ter samske ženske, mlajše od 75 let. V tem kontekstu je pomembno poudariti povezavo s širšo problematiko revščine, spola in starosti: podatki odražajo akumulacijo neenakosti skozi celoten življenjski potek, pri čemer še posebej izstopa feminizacija revščine starejših žensk v Sloveniji (predvsem starejših od 75 let), med katerimi jih zelo veliko živi pod pragom revščine.

Kot posledica finančne stiske smo preverjale, kako pogosto so imele anketirane osebe težave s plačevanjem računov za elektriko, redno vzdrževanje in popravila, vodo in komunalne storitve, ogrevanje ter odvoz odpadkov. Največkrat so se težave pojavile pri plačevanju računov za elektriko, in sicer je imelo 1–2-krat ali večkrat težavo s tem 13,4 % oseb. Kot je razvidno na sliki 7, imajo težave s tem v večji meri ženske, predvsem vdove, mlajše od 75 let, matere samohranilke ter samske ženske med 26. in 75. letom starosti, med moškimi pa so o težavah s plačevanjem poročali predvsem očetje samohranilci ter vdovci, starejši od 75 let. Po starostnih razredih so izstopale mlade osebe med 18. in 24. letom, nekoliko manj pogosto tudi med 25. in 34. letom starosti.

Slika 7: Težave s plačevanjem računov za elektriko po spolu (vir: Parsifal, 2024)





Druge najpogostejše so bile zamude pri plačilu stroškov za redna vzdrževanja in popravila v gospodinjstvu, in sicer je 13,1 % oseb poročalo, da je imelo težave s tem 1–2-krat ali večkrat v zadnjih 12 mesecih. Sledile so težave s plačevanjem računov za vodo in komunalne storitve (10,1 %), nato za ogrevanje (9,7 %), najmanj pogosto pa so se pojavile težave pri plačevanju računov za odvoz odpadkov (9,3 %).

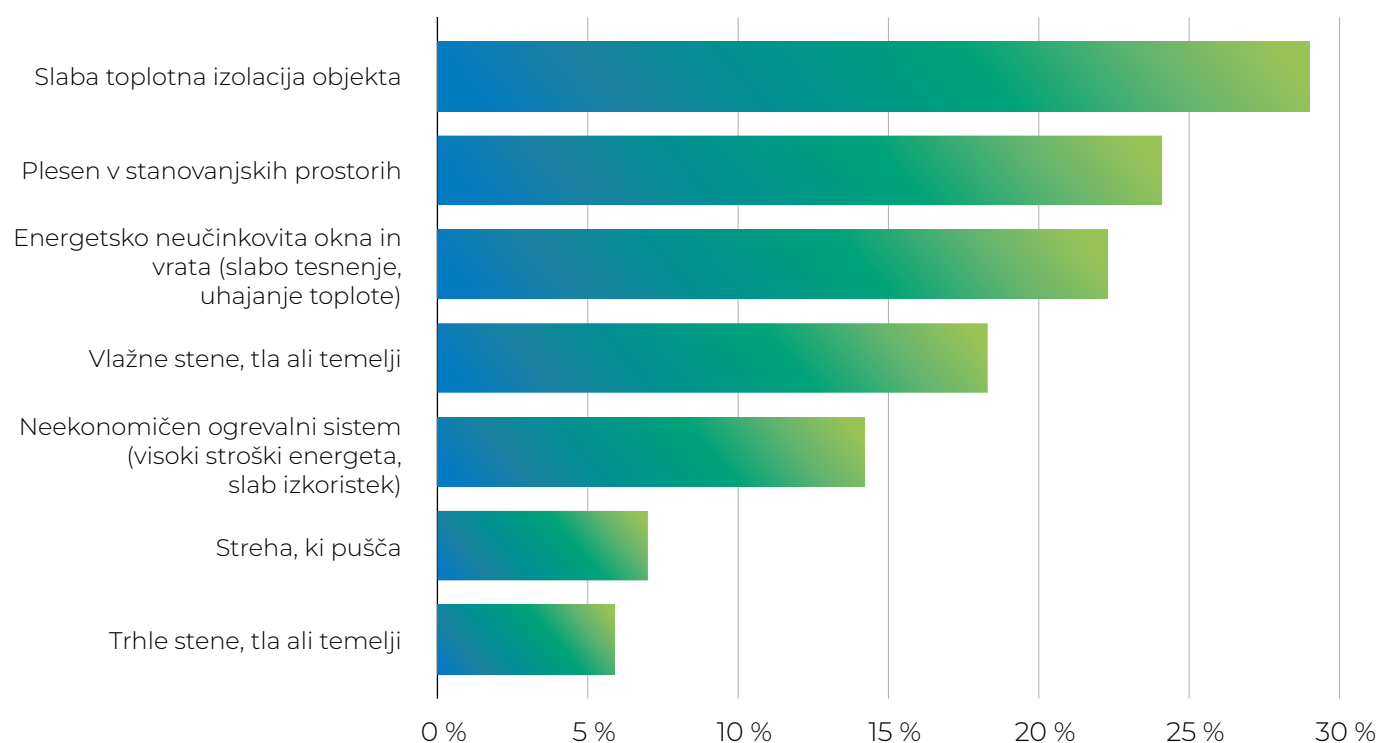
Predvsem štiri demografske skupine (očetje samohranilci, matere samohranilke, vdove, mlajše od 75 let, ter samske ženske med 36. in 75. letom) imajo težave s plačevanjem mesečnih računov. Poleg že omenjenih skupin imajo s plačevanjem računov za redno vzdrževanje težave tudi vdove, starejše od 75 let, s plačevanjem računov za ogrevanje pa še samski moški med 24. in 35. letom.

Mlade osebe med 18. in 34. letom so se nekoliko pogosteje soočale s težavami pri plačevanju računov za ogrevanje kot ostale starostne kategorije, pri plačevanju ostalih računov pa ni statistično značilnih razlik med starostnimi razredi.

Osebe, ki so imele osebni mesečni prihodek nižji od 500 evrov, so imele težave s plačevanjem elektrike v 38,4 %, tiste s prihodkom med 500 in 1.000 evri pa v 21,2 % primerov. Ti dve skupini sta nadpovprečno izstopali tudi pri težavah s plačevanjem računov za ogrevanje, vodo in komunalne storitve.

Bivalne razmere

Slika 8: Slabe bivalne razmere (vir: Parsifal, 2024)

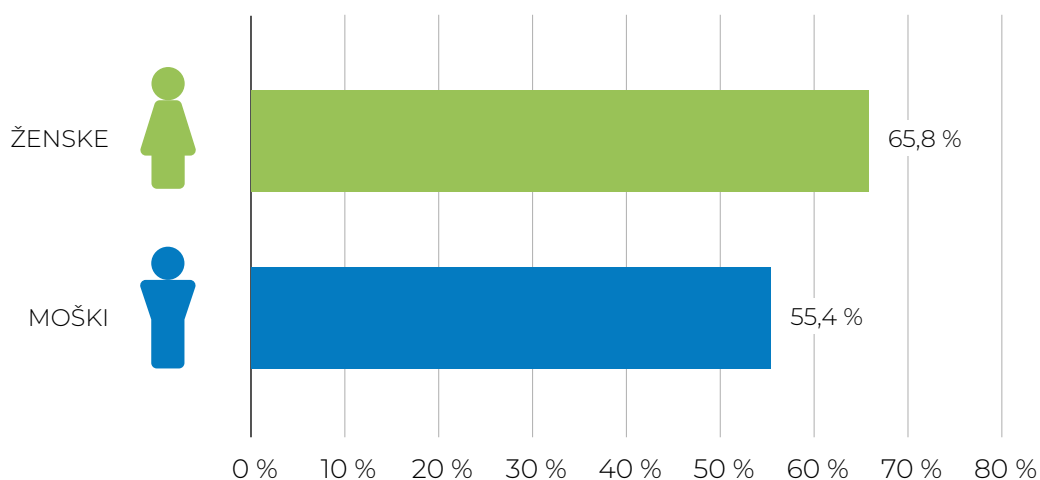




O različnih težavah v domovih, ki so posledica slabega ogrevanja, poročajo predvsem samske osebe. Pri slabi toplotni izolaciji statistično značilno izstopajo samske ženske med 36. in 74. letom starosti, vdove, starejše od 75 let, ter samski moški med 24. in 35. letom starosti, pri plesni samske ženske in moški med 24. in 35. letom ter samske ženske med 35. in 74. letom starosti, pri slabem ogrevalnem sistemu očetje samohranilci in samski moški vseh starosti, pri puščanju streh ter trhljih stenah pa vdove, starejše od 75 let, ter samski moški med 24. in 74. letom starosti.

Pregled po starostnih razredih kaže, da se vse zgoraj omenjene težave najpogosteje pojavljajo pri mladih, torej med v starostnih skupinah 18–24 ter 25–34 let. Pri ostalih starostnih razredih ni statistično pomembnih odstopanj.

Slika 9: Finančne težave s sanacijo domov (vir: Parsifal, 2024)



Sanacijo zgoraj naštetih težav v gospodinjstvu bi zelo težko ali težko izvedlo 61,1 % oseb, med njimi najbolj statistično izstopajo vdove, starejše od 75 let (93,3 %). Izstopajo tudi samske ženske med 36. in 74. letom (82,8 %) ter vdove, mlajše od 75 let (76,9 %). Med enostarševskimi družinami se je nekoliko več očetov samohranilcev izreklo, da bi sanacijo izvedli zelo težko ali težko (70,7 %), v primerjavi z materami samohranilkami (67,8 %). Pri materah samohranilkah je višji delež tistih, ki bi sanacijo izvedle zelo težko.

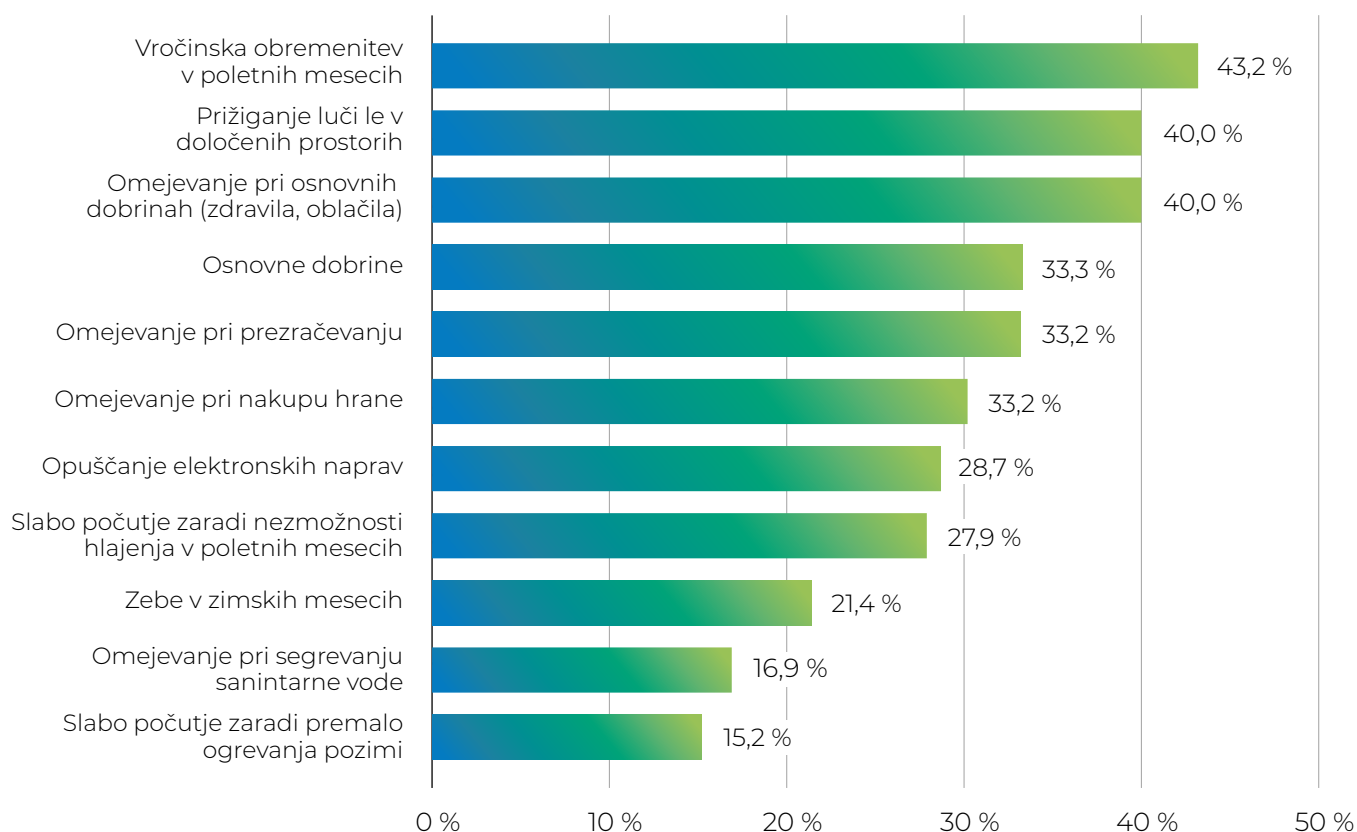
Osebe v najnižjem dohodkovnem razredu v 84,2 % primerov ocenjujejo, da bi sanacijo težav v gospodinjstvu izvedle zelo težko ali težko, v drugem najnižjem dohodkovnem razredu pa je takšnih 78,7 %, kar je občutno nad povprečjem (61,1 %). V tretjem dohodkovnem razredu (1.001–1.500 evrov) pa se je nadpovprečno veliko oseb izreklo, da bi sanacijo plačalo težko – 33,8 % v primerjavi s povprečjem 28,8 %.

Vpliv energetske revščine na počutje

Med anketiranimi osebami smo preverile, ali je njihovo slabo finančno stanje oz. posledična potreba po varčevanju kdaj vplivalo na njihovo fizično ali psihično dobrobit ter na **kakovost življenja** in navade. Anketirane osebe so navedle, da so zaradi finančnih stisk večkrat ali 1–2-krat občutile posledice, navedene na sliki 10.



Slika 10: Vpliv energetske revščine na kakovost življenja in počutje (vir: Parsifal, 2024)



Med tistimi, ki so v poletnih mesecih trpele_i zaradi prevelike vročine, je skoraj 60 % vdov, mlajših od 75 let, s 55 % izstopajo še samske ženske med 36. in 74. letom in med 25. in 34. letom ter očetje samohranilci. Zaradi previsoke vročinske obremenitve so v največji meri trpeli samski moški (46,4 %), samske ženske in vdove med 36. in 74. letom (44%) ter vdove, starejše od 75 let (39,5 %).

Pri varčevanju s prižiganjem luči in nakupovanjem osnovnih dobrin izstopajo samske ženske in vdove, starejše od 75 let (več kot 75 %). Z ugašanjem luči varčujejo tudi očetje samohranilci in vdove, mlajše od 75 let (okoli 60 %), pri nakupu osnovnih dobrin pa več kot polovica vseh vdov in mater samohranilk.

Več kot polovica vdov, mlajših od 75 let, redkeje zrači prostore. Pri nakupih hrane so se daleč najpogosteje omejevale samske ženske, starejše od 75 let (80 %), ter več kot 50 % vdov vseh starosti, očetov samohranilcev in mater samohranilk. Pri ogrevanju le določenih prostorov so najbolj izstopali samski moški, starejši od 75 let (skoraj 60 %), sledile pa so vdove, starejše od 75 let (51,1 %), ter vdove, mlajše od 75 let, samske ženske med 36. in 74. letom in očetje samohranilci (nekaj več kot 40 %).

Več kot 40 % očetov samohranilcev in samskih žensk med 24. in 35. letom starosti je poročalo, da jih je v času ogrevalne sezone zeblo, kot tudi okoli 35 % samskih žensk med 36. in 74. letom ter samskih moških med 24. in 35. letom. Zaradi mraza se je fizično ali psihično slabo počutilo več kot 40 % očetov samohranilcev ter skoraj 30 % samskih žensk med 26. in 74. letom starosti.

Zaradi občasnega ogrevanja sanitarne vode so najbolj trpeli samski moški, starejši od 75 let (59,4 %), ter vdovci, mlajši od 75 let (30,1 %).



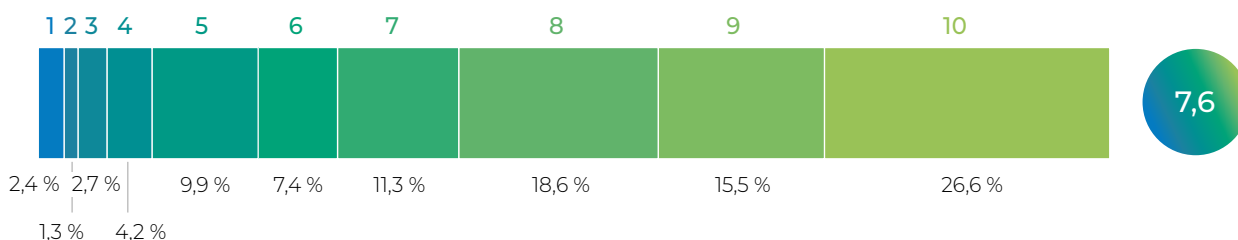
Kakovost bivanja v času visokih temperatur in toplotnih obremenitev so anketirane osebe na 10-stopenjski lestvici ocenile s povprečno oceno 7,57. Najslabšo oceno so podale vdove, mlajše od 75 let (6,36), sledijo samski moški, starejši od 75 let (6,53), ter samske ženske med 36. in 74. letom (6,58). Najboljšo oceno pa so podale samske ženske, starejše od 75 let (8,84). Tudi po starostnih razredih so najboljšo oceno namenile osebe med 75. in 84. letom (8,12), najslabšo pa osebe med 25. in 34. letom starosti (6,72).

Kakovost bivanja v času ogrevalne sezone so anketirane osebe na 10-stopenjski lestvici ocenile s povprečno oceno 7,84. Najslabše so kakovost bivanja ocenili vdovci in moški, starejši od 75 let (6,32 in 6,37), ter očetje samohranilci (6,36), najboljše pa so jo ocenile samske ženske in vdove, oboje starejše od 75 let (8,94 in 7,63). Kakovost bivanja je izrazito kompleksen pojem, na katerega vpliva cel kup dejavnikov, zato težko razlagamo pridobljene podatke.

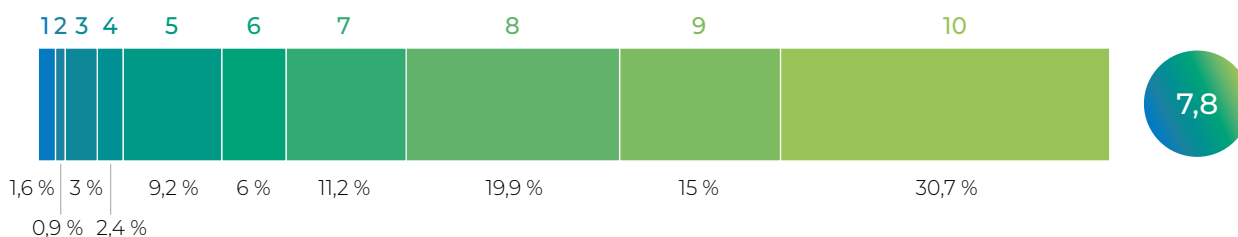
Slika 11: Samoocena kakovosti bivanja v času visokih temperatur in v času ogrevalne sezone (vir: Parsifal, 2024)



Samoocena kakovosti bivanja v času visokih temperatur



Samoocena kakovosti bivanja v času ogrevalne sezone



Zelo nezadovoljen 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Zelo zadovoljen Povprečje

Kako so ljudje **zadovoljni s svojim življenjem**? Skoraj dve tretjini oseb (63,6 %) je s svojim življenjem v celoti zelo zadovoljnih ali zadovoljnih, medtem ko je 5,7 % oseb zelo nezadovoljnih ali nezadovoljnih. Med zelo nezadovoljnimi po spolu izstopajo ženske, saj se jih je tako opredelilo 4,2 %, v primerjavi z 2 % moških. Med njimi še posebej izstopajo vdove, mlajše od 75 let, ter matere samohranilke, prav tako pa so statistično nadpovprečno zelo nezadovoljni mladi samski moški med 24. in 35. letom. Med nezadovoljnimi najbolj izstopajo vdove, starejše od 75 let, nekoliko manj pa samske ženske med 24. in 35. letom ter samski moški med 36. in 74. letom starosti.

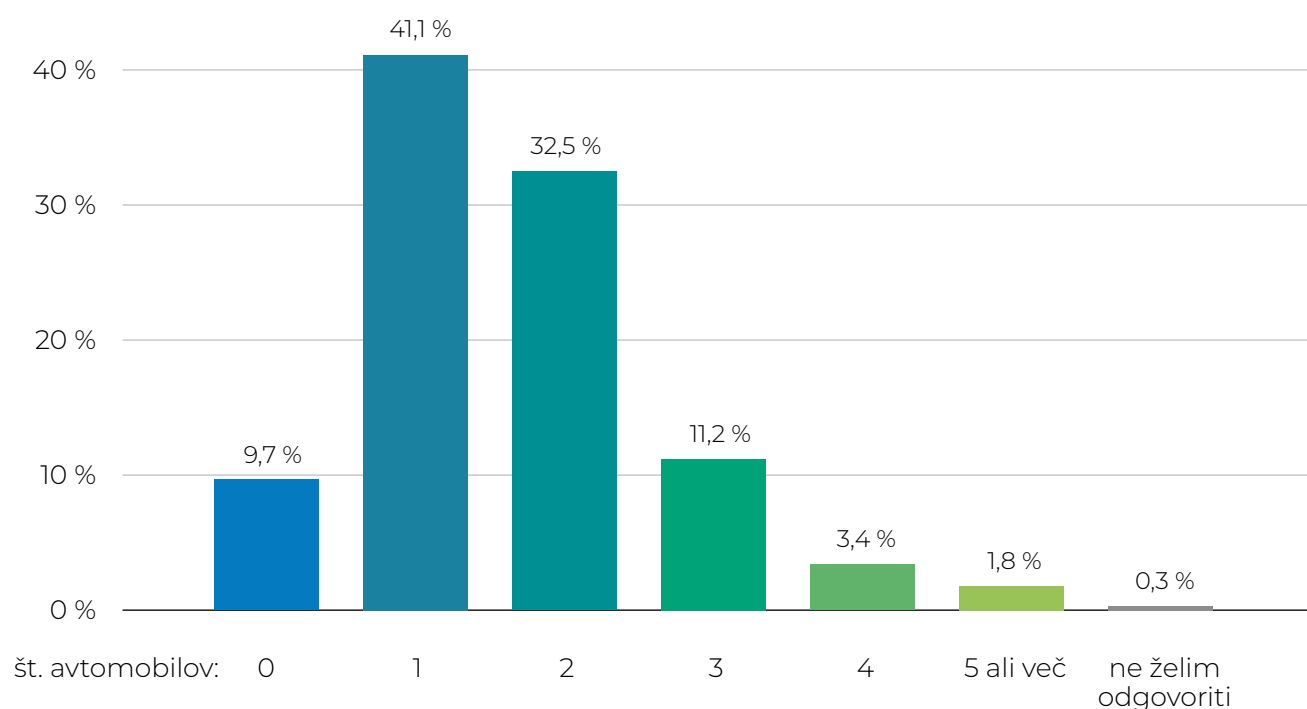


Daleč najvišjo raven zadovoljstva so izkazale samske ženske. Samske ženske, starejše od 75 let, so v 95 % zadovoljne, v preostalih 5 % pa bolj zadovoljne kot nezadovoljne. Izstopajo tudi samske ženske med 24. in 35. letom, saj je med njimi skoraj 30 % zelo zadovoljnih.

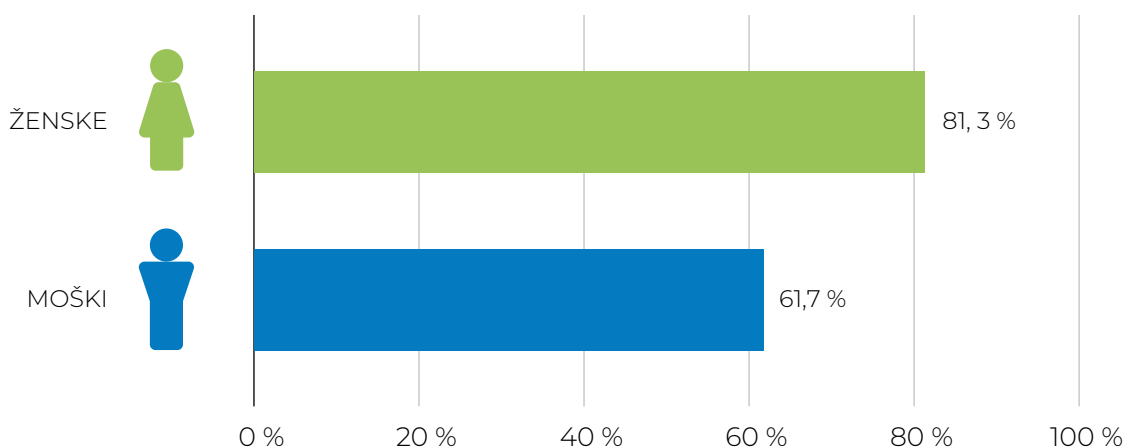
7.1.3 ZNAČILNOSTI VZORCA NA PODROČJU PREVOZOV IN MOBILNOSTI

Lastništvo in število avtomobilov v gospodinjstvih

Slika 12: Lastništvo avtomobila (vir: Parsifal, 2024)



Slika 13: Lastništvo avtomobila po spolu (vir: Parsifal, 2024)





Med osebami brez avtomobila najbolj izstopajo starejše samske osebe: vdove, starejše od 75 let (65 %), samski moški, starejši od 75 let (48,2 %); vdove in vdovci, mlajši od 75 let, ter samske ženske nad 75 let (okoli 40 %). Statistično značilne razlike se pojavljajo tudi pri mlajših samskih osebah, najbolj pri samskih ženskah med 24. in 35. letom (37,6 %) ter pri samskih ženskah in moških med 36. in 74. letom starosti (okoli 20 %). Po starostnih skupinah najbolj izstopajo osebe, starejše od 85 let (28 % brez avtomobila), osebe med 74. in 85. letom (21,1 %) ter mladi med 18. in 24. letom starosti (17,9 %).

Statistično značilne razlike med spoloma so prisotne tudi pri gospodinjstvih s tremi avtomobili, ki jih ima v povprečju 11,2 % oseb, med njimi 13,5 % moških in 8,9 % žensk. Po starosti v tej kategoriji prevladujejo osebe med 25. in 64. letom, zanimivo pa je, da izstopajo tudi mladi med 18. in 24. letom starosti.

Slabe tri četrtine oseb (73,1 %) je **lastnikov avtomobilov**. Med osebami, ki niso lastniki avtomobilov, najbolj izstopajo vdove, starejše od 75 let (64,8 %), in vdove, mlajše od 75 let (49,7 %). Statistično značilno odstopajo tudi samske ženske in samski moški med 36. in 74. letom starosti (okoli 35 %). Med tistimi, ki avtomobila ne posedujejo, prevladujejo starejše osebe: v starostni skupini 75–84 let je takšnih 30,9 %, med starejšimi od 85 let pa 28,0 %. Manj pogosto lastništvo avtomobila izrekajo tudi mlajše osebe: med 18. in 24. letom starosti v 32,7 % ter med 25. in 34. letom starosti v 29,7 %.

Med osebami z osebnim mesečnim neto dohodkom, nižjim od 500 evrov, jih 44,9 % nima avtomobilov, med tistimi z dohodkom med 501 in 1.000 evri pa je takšnih 35,4 %.

Za primerjavo: osebe, ki imajo osebni mesečni neto dohodek višji od 2.000 evrov, avtomobil posedujejo v 94,8 %.

Razlike po spolu se pokažejo tudi pri **posedovanju voznškega dovoljenja**, saj ga nima 0,4 % moških in 2,6 % žensk. Ženske so dvakrat pogostejše dejale, da v njihovem gospodinjstvu nimajo registriranega avtomobila, prav tako so moški pogostejše kot ženske lastniki avtomobilov; v obeh kategorijah najbolj izstopajo vdove vseh starosti. Ženske, starejše od 60 let, tudi pogostejše nimajo opravljenega voznškega izpita (MZI, 2013). Kljub temu so glede dostopa do različnih oblik prevoza bolj kot vdove nezadovoljni vdovci, mlajši od 75 let. Najmanj zadovoljni glede finančnih zmožnosti dostopanja do prevozov so samske ženske (nikoli poročene in vdove), mlajše od 75 let, ter vdovci, mlajši od 75 let.

Tabela 2: Delež žensk in moških glede na stopnjo izpostavljenosti prevoznici revščini² (vir: Parsifal, 2024)

	Moški	Ženski	Skupaj	Frekvenca
Niso izpostavljeni revščini	73,9 %	53,1 %	63,4 %	1276
Majhna izpostavljenost revščini	15,0 %	28,5 %	21,9 %	440
Srednja izpostavljenost revščini	6,6 %	10,0 %	8,4 %	168
Velika izpostavljenost revščini	4,5 %	8,3 %	6,4 %	129
SKUPAJ	100 %	100 %	100 %	2014
Frekvenca	994	1020	2014	

² Razlaga barv v tabelah: Vrednosti, ki so v tabeli obarvane, označujejo statistično značilna odstopanja. Zelena barva pomeni, da se določen odgovor pojavlja pogostejše, kot bi pričakovali, če razlik ne bi bilo. Rdeča barva pa označuje, da se določen odgovor pojavlja redkeje, kot bi pričakovali, če razlik ne bi bilo.



Načini premikanja glede na spol

Intervjuvane osebe smo vprašali, katerih **načinov premikanja** se poslužujejo za opravljanje vsakodnevnih aktivnosti; osebe so lahko izbrale več načinov, od uporabe osebnega avtomobila do javnega prevoza, hoje ali kolesarjenja.

Največji delež oseb (78,0 %) je kot najbolj pogost način premikanja v zadnjih 12 mesecih navedel avtomobil. Skoraj polovica oseb se premika peš, kolo pa uporablja nekaj več kot četrtnina anketiranih. Na četrtem mestu je javni prevoz, ki ga je v mestu uporabilo 16,1 % oseb, na podeželju pa 11,3 %. Sledijo motorno kolo (6,4 %), taksij (3,6 %), električni skiro (2,5 %), storitev souporabe prevozov (1,1 %) in sopotništvo (0,9 %).

Pri načinih premikanja so vidne razlike med spoloma. Moški (85,6 %) pogosteje uporabljajo avtomobil v primerjavi z ženskami (70,3 %), slednje pa pogosteje uporabljajo mestni avtobus (19,5 % v primerjavi z 12,5 % moških) in hodijo (ženske 54,7 %, moški 44,4 %). Moški pogosteje uporabljajo kolo (29,4 % v primerjavi s 24,5 % žensk) ter motorno kolo ali skuter (10,6 % v primerjavi z 2,2 % žensk).

Zadovoljstvo z dostopnostjo do različnih oblik prevoza so anketirane osebe na 10-stopenjski lestvici ocenile z vrednostjo **7,71**. Najnižjo oceno (5,51) so podali vdovci, mlajši od 75 let, sledile so samske ženske, starejše od 75 let (6,55), in vdove, mlajše od 75 let (6,72).

Najvišjo oceno (8,6) so podali vdovci, starejši od 75 let. Po starostnih razredih se povprečne ocene razlikujejo nekoliko manj kot po kategorijah oseb. Najmanj zadovoljne so osebe med 18. in 24. letom (6,95), najbolj zadovoljne pa osebe med 55. in 64. letom starosti (8,06). Najslabšo oceno (7,11) so podale osebe z osebnim mesečnim neto dohodkom do 500 evrov in tiste z dohodkom do med 500 in 1.000 evri.

Z zelo podobno povprečno oceno – **7,81** – so anketirane osebe ocenile tudi **raven zadovoljstva s tem, v kolikšni meri si lahko privoščijo različne prevozne oblike za opravljanje svojih vsakodnevnih obveznosti**. Tudi pri tej oceni so najbolj zadovoljni vdovci, starejši od 75 let, ki so podali najvišjo oceno (8,22).

Najmanj zadovoljni s svojimi finančnimi zmogljivostmi za opravljanje vsakodnevnih aktivnosti pa so:

- vdove, mlajše od 75 let (5,82),
- samske ženske med 36. in 74. letom (6,50),
- samske ženske, starejše od 75 let (6,72), ter
- vdovci, mlajši od 75 let (6,56).

Odstopanja so tudi pri tej oceni manjša med starostnimi razredi. Najmanj zadovoljne so znova osebe med 18. in 24. letom (6,84), najbolj zadovoljne pa osebe med 35. in 54. letom starosti (8,07).

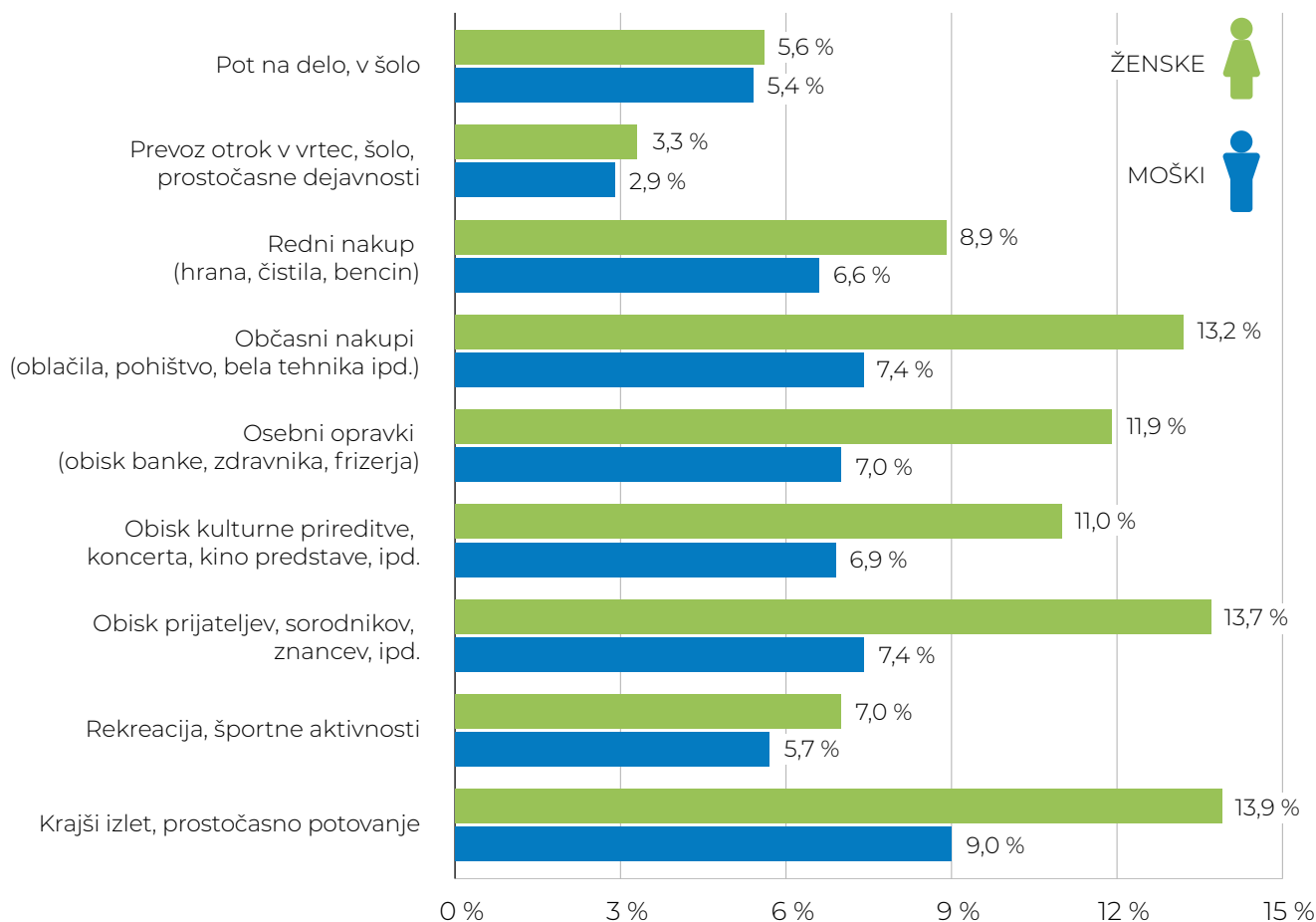
Razlike se pojavijo tudi po dohodkovnih razredih: osebe z osebnim dohodkom pod 500 evrov so zadovoljstvo ocenile s 6,2, osebe z dohodkom med 500 in 1.000 evri pa s 6,82.



Odpovedovanje različnim dejavnostim

Kot posledica slabše dostopnosti različnih načinov prevoza so anketirane osebe potrdile, da so se ponekod morale **odpovedati** različnim vsakodnevnim ali občasnim dejavnostim oziroma jih **prestaviti**:

Slika 14: Odpovedovanja opravilom po spolu (vir: Parsifal, 2024)



- Krajšim izletom ali prostočasnim potovanjem so se najpogosteje, v približno petini primerov, odpovedale samske ženske med 24. in 74. letom starosti ter matere samohranilke.
- Obisku prijateljev, sorodnikov in znancev se je v povprečju odpovedalo 10,7 %, od tega skoraj tretjina od anketiranih vdov, mlajših od 75 let, četrtnina samskih žensk med 24. in 35. letom ter nekoliko več kot petina očetov samohranilcev.
- Pri odpovedovanju občasnim nakupom oblačil, pohištva, bele tehnike in podobnega najbolj izstopajo samske ženske med 24. in 35. letom (22 %).
- Osebnim opravkom se je odpovedala nekoliko več kot četrtnina vseh vdov, mlajših od 75 let, nekoliko manj kot petina samskih žensk med 24. in 35. letom oziroma 15,7 % tistih med 36. in 74. letom starosti.



- Obiskom kulturnih prireditev so se najpogosteje odpovedale samske ženske med 24. in 35. letom (18,2 %) ter vdove, mlajše od 75 let (16,0 %).
- Rednim nakupom hrane, čistil ali bencina se je odpovedala kar četrtnina vdov, mlajših od 75 let, ter skoraj petina samskih žensk med 24. in 35. letom. S težavami so se soočale tudi osebe z osebnimi dohodki, nižjimi od 500 evrov (29,4 %), kot tudi tiste z dohodkom med 500 in 1.000 evri (13,4 %).
- Rekreaciji in športnim aktivnostim se je odpovedalo 6,3 % oseb; najbolj izstopajo samske ženske med 24. in 35. letom ter med 36. in 74. letom starosti (skoraj 15 % oseb v vsaki izmed obeh skupin).
- 5,6 % oseb se je odpovedalo ali prestavilo pot na delo ali šolo. Med njimi izstopajo samske ženske in moški med 24. in 35. letom (20,1 % in 11,4 %) ter očetje samohranilci (20,7 %), pa tudi osebe z osebnim prihodkom, nižjim od 500 evrov (15,8 %).
- Prevozu otrok v vrtec, šolo in na prostočasne aktivnosti se je odpovedalo 3,1 % oseb. Pri tem so imeli večje težave očetje samohranilci (8,4 %) kot matere samohranilke (2,7 %). O tovrstnih težavah so nadpovprečno pogosto poročale osebe v starosti 18–24 let (11,4 %) ter osebe z osebnim neto dohodkom, nižjim od 500 evrov (7,3 %).

Svojim občasnim ali vsakodnevnim obveznostim so se najpogosteje odpovedale ali jih predstavljale ženske ter starejše in mlajše osebe, kar se ujema z ugotovitvami glede števila avtomobilov v gospodinjstvu.

7.1.4 POVEZANOST OBEH REVŠČIN

Namen raziskave ni bil zgolj merjenje obsega energetske in prevozne revščine v prebivalstvu, temveč tudi prepoznavanje skupin, ki ju istočasno prizadeneta obe – tako energetska kot tudi prevozna revščina. V kontekstu te raziskave je bil uporabljen termin **dvojna revščina**, ki označuje pojav, ko se posamezniki_ce soočajo hkrati z energetske in prevozne revščino.

Čeprav se lahko ER ali PR začne že z izpolnjevanjem enega samega kriterija, smo v raziskavi uporabile širši nabor kriterijev, da bi z večjo zanesljivostjo identificirale posameznike_ce, ki so dejansko v položaju prikrajšanosti. Z vključitvijo več kazalnikov smo želele zmanjšati tveganje napačne razvrstitve ter zagotoviti, da skupina, opredeljena kot energetske ali prevozne revna, resnično odraža izkušnje in življenjske okoliščine globljega in trajnega pomanjkanja. Hkrati pa se zavedamo, da je v raziskovani populaciji verjetno več posameznikov_c, ki doživljajo te oblike prikrajšanosti, a jih izbrani kriteriji niso zajeli.



Vidik spola

Največjo izpostavljenost dvojni revščini beležimo pri ženskah (3,4 %), medtem ko je med moškimi ta delež nižji (1,6 %), povprečje pa je 2,5 %. Hkrati samo polovica anketiranih žensk (49 %) sploh ni izpostavljenih dvojni revščini, medtem ko je takih med moškimi precej več (64,6 %). Ti rezultati nakazujejo, da so ženske pogosteje kot moški ujete v situacije dvojne revščine.

Tabela 3: Pojavnost dvojne revščine glede na spol (vir: Parsifal, 2024)

	Moški	Ženske	SKUPAJ	Frekvenca
Niso izpostavljeni dvojni revščini	64,6 %	49,0 %	56,7 %	1142
Majhna izpostavljenost dvojni revščini	26,9 %	34,1 %	30,6 %	615
Srednja izpostavljenost dvojni revščini	6,9 %	13,5 %	10,2 %	206
Velika izpostavljenost dvojni revščini	1,6 %	3,4 %	2,5 %	51
SKUPAJ	100 %	100 %	100,0 %	2014
Frekvenca	994	1020	2014	

Vidik starosti

Pri analizi po starostnih skupinah se uvodna hipoteza, da so starejši bolj izpostavljeni revščini, ni v celoti potrdila. Največji delež oseb, ki so visoko izpostavljene obema oblikama revščine (Tabela 4), najdemo prav med najmlajšimi (18–24 let) – kar 11,4 % – medtem ko je povprečje v celotnem vzorcu le 2,5 %. Statistično pomembno odstopanje se pojavi tudi v skupini 65–74 let, kjer je delež visoko izpostavljenih 4,4 %, kar je prav tako nadpovprečno.

Tabela 4: Pojavnost dvojne revščine glede na starost (vir: Parsifal, 2024)

	18–24 let	25–34 let	35–54 let	55–64 let	65–74 let	75–84 let	85 let ali več	SKUPAJ	Frekvenca
Niso izpostavljeni dvojni revščini	36,6 %	44,1 %	63,2 %	61,8 %	52,9 %	50,9 %	70,2 %	56,5 %	1136
Majhna izpostavljenost dvojni revščini	33,2 %	41,1 %	27,0 %	27,1 %	30,5 %	37,3 %	14,7 %	30,6 %	615
Srednja izpostavljenost dvojni revščini	18,9 %	13,9 %	7,8 %	9,5 %	12,2 %	10,3 %	15,1 %	10,4 %	208
Velika izpostavljenost dvojni revščini	11,4 %	1,0 %	2,1 %	1,6 %	4,4 %	1,6 %	0 %	2,5 %	51
SKUPAJ	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100,0 %	2010
Frekvenca	69	272	763	341	367	184	13	2010	



Stopnja izobrazbe

Tabela 5: Pojavnost dvojne revščine glede na doseženo stopnjo izobrazbe (vir: Parsifal, 2024)

	Osnovna šola	Poklicna srednja šola	4-letna srednja šola	Višja ali visoka šola	Univerzitetna izobrazba	Magisterij, specializacija	Doktorat	Skupaj	Frekvenca
Niso izpostavljeni dvojni revščini	37,2 %	51,1 %	59,8 %	68,0 %	65,6 %	51,1 %	69,0 %	56,6 %	1138
Majhna izpostavljenost dvojni revščini	38,8 %	31,0 %	31,3 %	23,5 %	27,9 %	31,6 %	20,5 %	30,6 %	615
Srednja izpostavljenost dvojni revščini	20,0 %	13,8 %	7,0 %	7,4 %	5,8 %	14,4 %		10,3 %	208
Velika izpostavljenost dvojni revščini	4,0 %	4,1 %	2,0 %	1,1 %	0,7 %	2,9 %	10,6 %	2,5 %	51
SKUPAJ	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	2013
Frekvenca	274	454	664	306	246	52	16	2013	

Pri stopnji izobrazbe se je pokazala jasna povezava: nižja kot je izobrazba, večja je verjetnost za izpostavljenost dvojni revščini.

Pri podatku izpostavljenosti dvojni revščini oseb z doktoratom (10,6 %) je treba upoštevati, da gre za zelo majhen vzorec – le 16 oseb z doktoratom – zato je delež manj zanesljiv.



Regije

Podatki glede izpostavljenosti obeh revščin ne kažejo bistvenih razlik med regijami. Kot je prikazano v tabeli 6, z 9,2% deležem ljudi, ki so visoko izpostavljeni obema revščinama, izstopa Zasavska, pri čemer je povprečje 2,5 %. Nekoliko izstopa tudi Pomurska regija, in sicer z največjim deležem ljudi, ki niso izpostavljeni dvojni revščini (69,3 %, medtem ko je povprečje 56,6 %), ter najmanjšim deležem ljudi, ki so srednje izpostavljeni energetske revščini (4,5 %, medtem ko je povprečje 10,3 %). Med ostalimi regijami bistvenih statističnih razlik ni.

Tabela 6: Pojavnost dvojne revščine glede na regijo (vir: Parsifal, 2024)

	Pomurska	Podravska	Koroška	Savinjska	Zasavska	Spodnje-posavska	Dolenjska	Osrednjeslovenska	Gorenjska	Notranjsko-kraška	Goriška	Obalno-kraška	Skupaj	Frekvenca
Niso izpostavljeni dvojni revščini	69,3 %	56,5 %	46,3 %	55,1 %	54,1 %	54,3 %	51,3 %	55,9 %	51,4 %	66,8 %	63,8 %	64,3 %	56,6 %	1142
Majhna izpostavljenost dvojni revščini	25,6 %	29,1 %	39,0 %	29,8 %	24,0 %	33,6 %	34,3 %	31,8 %	37,0 %	19,7 %	23,4 %	27,4 %	30,5 %	615
Srednja izpostavljenost dvojni revščini	4,5 %	12,6 %	11,4 %	11,0 %	12,6 %	7,6 %	12,4 %	10,6 %	9,4 %	11,9 %	10,6 %	5,4 %	10,3 %	208
Velika izpostavljenost dvojni revščini	0,6 %	1,8 %	3,3 %	4,0 %	9,2 %	4,5 %	2,0 %	1,7 %	2,2 %	1,6 %	2,2 %	2,9 %	2,5 %	51
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	2017
Frekvenca	132	300	75	268	66	75	143	482	209	53	117	96	2017	



Tip gospodinjstva

Rezultati glede na tip gospodinjstva so pokazali, da so dvojni revščini najbolj izpostavljene osebe, ki živijo v samskih gospodinjstvih (5,1 %, medtem ko je povprečje 2,5 %), in gospodinjstva, ki jih vodi starš samohranilec (5,9 %), medtem ko je najmanjši delež izpostavljenosti dvojni revščini pri osebah v zakonski ali izvenzakonski skupnosti brez otrok (1 %). Najmanj izpostavljene dvojni revščini so osebe v zakonski ali izvenzakonski skupnosti z otroki (59,9 %) ali brez (62 %), pri čemer je povprečje 56,6 %.

Tabela 7: Pojavnost dvojne revščine glede na tip gospodinjstva (vir: Parsifal, 2024)

	Živim sam (samsko gospodinjstvo)	Zakonska ali izvenzakonska skupnost brez otrok	Zakonska ali izvenzakonska skupnost z otroki	Starš samohranilec z otroki	Živim skupaj s starši ali stariimi straši (večgeneracijsko gospodinjstvo)	Živim skupaj z drugimi odraslimi, ki niso družinski člani (deljeno gospodinjstvo)	Drugo	Skupaj	Frekvenca
Niso izpostavljeni dvojni revščini	51,8 %	62,0 %	59,9 %	41,8 %	44,0 %	31,9 %	65,7 %	56,6 %	1142
Majhna izpostavljenost dvojni revščini	27,7 %	30,5 %	30,1 %	34,3 %	34,6 %	55,2 %	18,7 %	30,5 %	615
Srednja izpostavljenost dvojni revščini	15,5 %	6,6 %	8,3 %	17,9 %	17,5 %	4,5 %	15,6 %	10,3 %	208
Velika izpostavljenost dvojni revščini	5,1 %	1,0 %	1,7 %	5,9 %	3,9 %	8,4 %		2,5 %	51
SKUPAJ	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	2017
Frekvenca	386	622	727	85	172	18	7	2017	

Zakonski status

Kar zadeva razlike glede na zakonski status, je raziskava pokazala, da so dvojni revščini najbolj izpostavljene ovdovele osebe (kar 10,7% delež, medtem ko je povprečje med vsemi anketiranci 2,5 %). V tej skupini je takšnih, ki sploh niso izpostavljeni dvojni revščini, samo 34,5 % oseb (povprečje 56,6 %). Najmanj so dvojni revščini izpostavljeni poročeni ali tisti, ki živijo v izvenzakonski skupnosti (61,3 %, pri čemer je povprečje 56,6 %), hkrati pa jih najmanj ustreza kriterijem visoke izpostavljenosti dvojni revščini (1,2 %, ob povprečju 2,5 %). Med tistimi, ki niso izpostavljeni dvojni revščini, je prav tako manjši delež samskih oseb (51,3 %). Pri razvezanih osebah se niso pokazale statistične razlike.



Tabela 8: Javnost dvojne revščine glede na zakonski status (vir: Parsifal, 2024)

	Poročen ali v izvenzakonski skupnosti	Samski	Razvezan	Vdovstvo	Ne želim odgovoriti	Skupaj	Frekvenca
Niso izpostavljeni dvojni revščini	61,3 %	51,3 %	52,1 %	34,5 %	33,5 %	56,6 %	1142
Majhna izpostavljenost dvojni revščini	30,1 %	29,1 %	35,8 %	33,4 %	22,5 %	30,5 %	615
Srednja izpostavljenost dvojni revščini	7,4 %	15,6 %	12,1 %	21,5 %	25,3 %	10,3 %	208
Velika izpostavljenost dvojni revščini	1,2 %	4,0 %		10,7 %	18,6 %	2,5 %	51
SKUPAJ	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	2017
Frekvenca	1383	323	128	158	24	2017	

Število članov gospodinjstva

Najbolj so dvojni revščini izpostavljena enočlanska gospodinjstva, saj v srednji izpostavljenosti dvojni revščini živi 15,1 % enočlanskih gospodinjstev (povprečje 10,3 %) v visoki izpostavljenosti dvojni revščini pa 5,5 % takšnih gospodinjstev (povprečje 2,5 %). Nasprotno pa so dvočlanska gospodinjstva najmanj izpostavljena, saj je med njimi le 7,8 % takih, ki živijo v srednji izpostavljenosti, ter 1,2 % takih, ki živijo v veliki izpostavljenosti dvojni revščini.

Tabela 9: Pojavnost dvojne revščine glede na število članov gospodinjstva (vir: Parsifal, 2024)

	1	2	3	4	5 ali več	Skupaj	Frekvenca
Niso izpostavljeni dvojni revščini	52,0 %	59,6 %	51,2 %	58,4 %	60,2 %	56,6 %	1140
Majhna izpostavljenost dvojni revščini	27,5 %	31,4 %	36,8 %	30,1 %	24,6 %	30,5 %	615
Srednja izpostavljenost dvojni revščini	15,1 %	7,8 %	10,0 %	9,9 %	11,5 %	10,3 %	208
Velika izpostavljenost dvojni revščini	5,5 %	1,2 %	2,1 %	1,5 %	3,7 %	2,5 %	51
SKUPAJ	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	2015
Frekvenca	371	694	357	330	262	2015	



Dohodek

Analiza je pričakovano pokazala, da so ljudje z nižjimi dohodki bolj izpostavljeni dvojni revščini. Z višanjem skupnega mesečnega neto dohodka se povečuje delež oseb, ki niso izpostavljene dvojni revščini. Medtem ko v celotnem vzorcu med visoko izpostavljene dvojni revščini sodi povprečno 2,5 % oseb, je ta delež pri posameznikih z najnižjimi dohodki bistveno višji. Med tistimi, katerih skupni mesečni dohodek znaša manj kot 500 evrov, je delež visoko izpostavljenih 10,3 %, pri tistih z dohodki med 500 in 1.000 evri pa ta znaša 11,1 %. Na drugi strani spektra je situacija obrnjena. Med osebami, katerih gospodinjstvo ima skupni mesečni dohodek med 3.000 in 4.000 evri, ni nikogar, ki bi bil visoko izpostavljen dvojni revščini, pri tistih z dohodkom nad 4.000 evrov pa znaša ta delež le 0,3 %. Podobno sliko dobimo tudi, če namesto skupnega dohodka gospodinjstva pogledamo osebni neto mesečni dohodek. Tudi tu se jasno kaže, da z višanjem osebnega dohodka upada delež tistih, ki so visoko izpostavljeni dvojni revščini. Posamezniki_ce z najnižjimi osebnimi dohodki so bistveno pogostejše med najbolj ranljivimi, medtem ko pri višjih dohodkih izpostavljenost dvojni revščini skoraj povsem izgine.

Tabela 10: Pojavnost dvojne revščine glede na skupni mesečni neto dohodek gospodinjstva (vir: Parsifal, 2024)

	Manj kot 500 EUR	500-1.000 EUR	1.000-1.500 EUR	1.500-2.000 EUR	2.000-2.500 EUR	2.500-3.000 EUR	3.000-4.000 EUR	Več kot 4000 EUR	Ne vem, ne želim povedati	Skupaj	Frekvenca
Niso izpostavljeni dvojni revščini	24,5 %	30,4 %	46,1 %	48,6 %	64,8 %	68,5 %	72,0 %	84,0 %	57,8 %	56,6 %	1142
Majhna izpostavljenost dvojni revščini	35,4 %	37,3 %	34,6 %	39,0 %	28,6 %	28,1 %	23,9 %	14,7 %	29,1 %	30,5 %	615
Srednja izpostavljenost dvojni revščini	29,9 %	21,3 %	17,1 %	11,0 %	5,9 %	1,3 %	4,2 %	1,0 %	11,6 %	10,3 %	208
Velika izpostavljenost dvojni revščini	10,3 %	11,1 %	2,2 %	1,3 %	0,7 %	2,0 %		0,3 %	1,5 %	2,5 %	51
SKUPAJ	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	2017
Frekvenca	34	231	318	319	226	201	222	188	276	2017	



Tabela 11: Pojavnost dvojne revščine glede na osebni neto mesečni dohodek (vir: Parsifal, 2024)

	Manj kot 500 EUR	501–1.000 EUR	1.001–1.500 EUR	1.501–2.000 EUR	2.001 EUR ali več	Ne želim povedati	Skupaj	Frekvenca
Niso izpostavljeni dvojni revščini	29,7 %	35,9 %	64,2 %	77,2 %	85,1 %	57,8 %	56,6 %	1142
Majhna izpostavljenost dvojni revščini	33,7 %	39,6 %	30,2 %	21,1 %	14,9 %	29,1 %	30,5 %	615
Srednja izpostavljenost dvojni revščini	25,8 %	19,4 %	5,0 %	1,5 %		11,6 %	10,3 %	208
Velika izpostavljenost dvojni revščini	10,8 %	5,1 %	0,7 %	0,2 %		1,5 %	2,5 %	51
SKUPAJ	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	2017
Frekvenca	124	563	606	328	119	276	2017	

Raziskava je pokazala, da to, ali nekdo živi v mestu, večjem kraju, manjšem kraju, na vasi ali v hiši na samem, ne vpliva na to, ali bo posameznik_ica trpel za dvojno revščino. Podobno je z oddaljenostjo do najbližjega mestnega središča ter oddaljenostjo do najbližjega postajališča JPP.

7.2 KVALITATIVNA ANALIZA

7.2.1 KONTEKST IN ZNAČILNOSTI VZORCA

Skupno je bilo izvedenih 13 poglobljenih intervjujev. Polnoletni sogovorniki in sogovornice so bili izbrani na podlagi kombinacije več kriterijev: spola, starosti, statistične regije, vrste gospodinjstva, zakonskega stanu, lokacije bivanja (mesto ali podeželje), tipa nepremičnine ter etnične pripadnosti. Izhajale smo iz že obstoječih raziskav in se na podlagi njih osredotočile na najranljivejše skupine, torej na starejše, ženske, samske, enostarševske družine ter osebe drugih etničnih skupin, pri čemer smo želele ugotoviti, ali obstajajo razlike oziroma podobnosti med osebami, ki živijo na podeželju, in tistimi, ki živijo v mestnih okoljih. Pogovore smo izvedle v različnih statističnih regijah Slovenije, saj smo želele videti, ali na izzive, s katerimi se osebe srečujejo, vpliva tudi podnebje.

Intervjuvane so bile osebe, pri katerih glede na obstoječe raziskave in literaturo obstaja visoka stopnja tveganja obeh oblik revščine (Tabela 12).



Tabela 12: Osnovne značilnosti intervjuvanih oseb

	Tip gospodinjstva	Tip naselja, regija	Socialni status / zaposlitev	Dohodek na osebo	Tip bivališča	Lastništvo avtomobila; avto na uporabo
1	upokojeni samski moški	podeželje, Primorsko-notranjska regija	upokojen	700	individualna hiša	Ne; Ne
2	upokojena ženska, Rominja, z odraslo hendikepirano hčerko	podeželje, Jugovzhodna Slovenija	upokojena	625	individualna hiša	Ne; Ne
3	samski moški, delno invalidsko upokojen	podeželje, Goriška regija	invalidsko upokojen	750–800	individualna hiša	Da; Da
4	samski moški	mesto, Obalno-kraška regija	brezposeln, živi od prihrankov	–	Individualna hiša	Da; Da
5	upokojeni par z odraslo zaposleno hčerko in vnukinjo	manjše mesto, Obalno-kraška regija	upokojena + zaposlena hči	910	dvostanovanjska hiša	Da; Da
6	upokojeni par	podeželje, Posavska regija	upokojena	578	individualna hiša	Ne; Ne
7	upokojena ženska, vdova	manjše mesto, Koroška regija	upokojena	1.500	individualna hiša	Ne; Ne
8	samski oče z 1 otrokom	mesto, Podravska regija	brezposeln	690	večstanovanjska stavba	Da; Da
9	samska ženska	manjše mesto, Gorenjska regija	zaposlena	1700	večstanovanjska stavba	Da; Da
10	upokojena samska ženska	naselje, Goriška regija	upokojena + občasno dodatno delo	1.000–1.100	večstanovanjska stavba	Da; Da
11	samska mama z 2 otrokoma	mesto, Podravska regija	brezposelna	625–685	večstanovanjska stavba	Da; Ne
12	par z 2 otrokoma, migracijsko ozadje	manjše mesto, Posavska regija	oba brezposelna	530	individualna hiša	Ne; Ne
13	samski oče z 2 otrokoma	podeželje, Koroška regija	zaposlen	1.310	individualna hiša	Da; Da

7.2.2 ENERGETSKA REVŠČINA

Kvalitativni del raziskave temelji na izkušnjah 13 intervjuvanih oseb, zato so predstavljene ugotovitve omejene na specifične okoliščine tega vzorca in jih ni mogoče posploševati na celotno populacijo.

Znotraj obravnavanega vzorca živi v stanovanju v večstanovanjski stavbi 38 % intervjuvanih oseb, kar je nekoliko višji delež od deleža v kvantitativni analizi (29,5 %) ter približno primerljiv s slovenskim povprečjem (33,6 %; Hafner Fink idr., 2024). Pet oseb plačuje najemnino, od tega tri po tržni ceni (vdova, mati samohranilka in družina z migrantskim ozadjem), dve pa živita v neprofitnem stanovanju (samski oče in upokojena samska ženska). Med tistimi, ki živijo v lastni nepremičnini, je ta v treh primerih v lasti moških, v treh v solastništvu, v enem pa jo ima v lasti ženska.



Bivalne razmere in energetska ranljivost v hišah in večstanovanjskih stavbah

Večina intervjuvancev_k poroča o energetske neučinkovitih bivalnih stavbah. Najpogosteje navedeni razlog za odlašanje z obnovo je finančna stiska; pri najemnikih_cah pa je možnost izboljšav pogosto odvisna od odzivnosti lastnika (npr. občina je v enem primeru sanirala fasado, streho in okna, s čimer so se znižali stroški in izboljšalo udobje).

Razlike med stanovanji v hišah in tistimi v večstanovanjskih stavbah so izrazite. Stanovanja so v povprečju bolje ocenjena – ogrevanje je enostavnejše, toplotne izgube manjše, v blokih pa k občutku toplote prispeva tudi sosedstvo: *»Živim v sedmem nadstropju; stanovanje ogrevajo tudi druga stanovanja v bloku«* (ženska, samska, manjše mesto). Pri hišah pa sogovorniki pogosteje opisujejo slabo izolacijo ter dotrajano stavbno pohištvo in kritično infrastrukturo (električna napeljava, streha, dimnik, vlaga): *»Električar se je čudil, da sploh deluje. Streha pušča, dve steni sta počeni«* (ženska, starejši par, podeželje).

V posameznih primerih so bile razmere tako zahtevne, da so si ljudje pomagali z improviziranimi in potencialno nevarnimi rešitvami: *»Sebe in hčerko sem grela s plinskim štedilnikom, ker ni bilo druge«* (ženska, neprofitno stanovanje, upokojena). Pri starejših vdovah se pojavlja dodatna dimenzija – prevelike nepremičnine in previsoki fiksni stroški: *»Hiša ima neizolirano podstrešje, velika okna ... Ogrevanje pride predrago«* (ženska, manjše mesto, upokojenka, živi sama v veliki hiši). Ena od najemnic je tako izpostavila izboljšanje bivalnih razmer in nižje stroške po tem, ko je občina kot lastnica sanirala fasado, streho in okna.

Ogrevanje

Tip bivališča običajno narekuje razpored ogrevanja bivalnih prostorov:

- Med stanovanji v večstanovanjskih stavbah so tri od štirih ogrevana v celoti, v enem primeru pa nezaposlena mama samohranilka ogreva le po potrebi. Vsa stanovanja v vzorcu uporabljajo centralno ogrevanje;
- V hišah štiri gospodinjstva ogrevajo le bivalne prostore, preostala štiri pa ogrevajo celotno hišo. *»Hiša ... Ogrevanje pride predrago«* (ženska, manjše mesto, živi sama v veliki hiši);
- Ena oseba, ki ogreva vse prostore, je pojasnila, da to počne predvsem zaradi strahu pred plesnijo, in ne zato, ker bi si to želela ali zlahka zmogla.

Pri gorivih je slika raznolika: štiri osebe kurijo izključno na drva, ena kombinira drva z zemeljskim plinom, ostali pa uporabljajo elektriko. Del stroškov pokrije socialna pomoč ali dogovor s sosedi (npr. pomoč na kmetiji v zameno za drva). Pet oseb, ki živijo v hišah, poroča, da jih občasno zebe; štiri kurijo varčno in po potrebi, starejši par pa opisuje stalno prilagajanje: *»Pozimi imava 19 stopinj. Kadar zebe, sva oblečena v bunde«* (ženska, starejši par, podeželje, dotrajana hiša).

V enem stanovanju, kjer ogrevajo le del prostorov, sogovornica navaja, da to ne vpliva na udobje.



Hlajenje in poletna energetska revščina

V obravnavanem vzorcu sta dve osebi v poletnih mesecih domovanje hladili s klimatsko napravo – ena v hiši in ena v stanovanju. Slednja je izpostavila, da je klimatsko napravo kupila zaradi nevdržnih razmer za spanje, vendar si je nakup lahko privoščila le s finančno pomočjo hčerke. Sedem oseb skuša temperaturo v vročinskem obdobju uravnavati z zapiranjem polken ali rolet ter z nočnim prezračevanjem. Tri osebe ne vidijo potrebe po hlajenju, pet pa jih zaznava visoke temperature v domu, vendar to moti le eno izmed njih.

Plačevanje računov, varčevanje in vsakdanji kompromisi

Dve osebi sta poročali o težavah pri poravnavi stroškov za elektriko v preteklem letu. Upokojena Rominja, ki živi z invalidno hčerko, je navedla, da se za pomoč pri plačilu 1–2 računov letno obrača na Rdeči križ, oče samohranilec pa račune pogosto poravnava z zamudo. Ena mati samohranilka je dodatno poudarila, da so zimski meseci zaradi stroškov ogrevanja izrazito finančno obremenjujoči.

Skoraj vsi intervjuvanci opisujejo konsistentno varčevanje – od natančnega upravljanja termostатов do pranja ponoči, izklapljanja bojlerjev, selektivnega ogrevanja prostorov in odlašanja z nakupi. Neki oče samohranilec je povedal: *»Ogrevam tam, kjer se zadržujemo ... Energija je draga, vse stroške moram načrtovati«* (moški, samohranilec, podeželje). V drugem primeru upokojenka povzema logiko sprotnega odločanja med izdatki: *»Ne kupujem več posode, aparatov ... Dam manj za vnuke«* (ženska, upokojenka, manjše mesto). Nekateri kompromisi so (dolgo)trajni in imajo širok vpliv: *»Če nimaš denarja, potem najprej plačaš položnice. Na dopustu nisem bila 24 let«* (ženska, upokojenka, samska, neprofitno stanovanje). Drugi računajo na prihodnje naložbe: *»Veliko več potrošimo, nimamo pa tako toplo, kot bi želeli. Ko bo toplotna črpalka, bo bolje«* (moški, podeželje, oče samohranilec). Pri najranljivejših je varčevanje vplivalo tudi na prehrano in ogrevalna goriva: *»Ko smo kupovali drva, smo celo leto varčevali. Slabše smo jedli«* (ženska, starejši par, podeželje).

Vpliv na zdravje

Nekoliko več kot dve tretjini oseb iz vzorca ni poročalo o poslabšanju počutja zaradi premalo ogrevanih ali prevročih prostorov. Eden izmed samskih očetov je ob tem pojasnil, da se psihično počuti slabše predvsem zaradi osebnih okoliščin, ne zaradi bivalnih razmer. Med tistimi, ki so težave vseeno zaznali, izstopa starejši par, ki se pozimi pogosto oblači v plašče, ponoči uporablja več odej in se sooča s strahom, da v prihodnje ne bo več zmožni prenašati drv, ki predstavljajo edini vir ogrevanja. Med posledicami nezadostnega ogrevanja so navajali pogostejše prehlade v zimskem obdobju, v vročinskih obdobjih pa občasno umikanje od doma, kadar so razmere prehude.

Bivalne razmere vplivajo na kakovost življenja

Čeprav večina intervjuvanih oseb ne navaja neposrednih vplivov neugodnih temperatur na počutje, pa pogosto poudarjajo, da visoki stroški ogrevanja, hlajenja in elektrike pomembno vplivajo na njihove vsakdanje odločitve in kakovost življenja. Vsa obravnavana enostarševska gospodinjstva – dva očeta in ena



mati z mlajšimi otroki ter mati z odraslo invalidno hčerko – so izrazila prepričanje, da visoki stroški močno vplivajo na njihov vsakdan. Nekateri so v preteklosti pomoč poiskali pri Rdečem križu ali Karitas – bodisi za drva, plačilo računov ali osnovne življenjske potrebščine. En oče samohranilec in ena mati samohranilka izpostavljata, da morajo stroške skrbno načrtovati, pri čemer je mati samohranilka natančno opisala tudi vsakdanje strategije varčevanja, na primer pranje perila ponoči ali izklapljanje bojlerja ob odsotnosti. Upokojeni pari omenjajo odrekanje neosnovnim stvarjem, kot so beljenje ali nakup novega pohištva; starejši par, ki se pogosto sooča z mrazom, pa tudi odrekanje hrani. Temu paru je zadnja leta nekoliko lažje zaradi dogovora s sosedom, pri katerem v zameno za drva opravljata delo na kmetiji. Upokojena para sta poudarila tudi, da je bilo finančno lažje shajati pred upokojitvijo, starejša vdova pa je opisala, da je življenje po moževi smrti bolj finančno obremenjujoče, zaradi česar danes kljub osnovni varnosti ponekod živi z omejitvami.

Pri vprašanju zadovoljstva z ravnotežjem med bivalnim ugodjem ter stroški elektrike, ogrevanja in hlajenja se je pokazalo, da so osebe, ki živijo v energetsko učinkovitejših domovih, praviloma bolj zadovoljne kot tiste, ki se soočajo s toplotnimi izgubami, slabo izolacijo ali neučinkovitimi napravami. Nekateri sogovorniki, zlasti samske osebe in oče samohranilec, menijo, da so stroški elektrike za njih nesorazmerno visoki.

Ker je v vzorcu veliko samskih gospodinjstev, večina intervjuvanih sama opravlja vsa gospodinjska opravila. Očeta samohranilca večino dela opravita sama, pri materi samohranilki z majhnimi otroki si gospodinjska opravila razdelijo, pri upokojenih parih pa gospodinjsko delo praviloma prevzema žena.

7.2.3 PREVOZNA REVŠČINA

Od 13 oseb v vzorcu ima osebni avtomobil v lasti osem oseb. Med njimi jih šest živi v mestu ali v večjem centralnem naselju, dve pa na podeželju. Ena od teh oseb ima avtomobil parkiran pri starših na podeželju in ga v praksi nikoli ne uporablja. Od petih oseb, ki avtomobila nimajo, tri živijo na podeželju, dve pa v manjšem mestu.

Osebe, ki živijo v bližini središča mesta, se pogosteje odločajo za hojo, kolesarjenje ali uporabo javnega prevoza. Tiste, ki so se obrnile na storitev prostovoljskih prevozov, so kot razloge za to navedle slabo zdravstveno stanje, pomanjkanje javnega prevoza ali to, da nimajo vozniškega izpita.

Dostopnost prevozov v mestih in na podeželju

Osebe, ki prebivajo v mestih ali večjih naseljih, se pri opravljanju vsakodnevnih obveznosti praviloma poslužujejo hoje, javnega prevoza ali kolesa. Način mobilnosti je povezan s starostjo in telesnimi zmognostmi: mlajši in gibalno okretnejši pogosteje hodijo ali kolesarijo. Osebe brez avtomobila na podeželju uporabljajo javni prevoz, kadar je ta dovolj blizu oziroma dostopen; starejše pa se pogosto zatekajo k storitvam prevozov na klic, če so na voljo, ali pa za pomoč prosijo sosede, sorodnike in znance.

Osebe, ki živijo daleč od postajališč javnega prevoza, poudarjajo, da bi bližina postajališča izboljšala njihovo kakovost življenja. Nekateri dodajajo, da bi imela zaradi zdravstvenih težav takšna sprememba pri njih manjši učinek, drugi pa menijo, da je nerealno pričakovati, da bi avtobusi vozili v odročna ali hribovita območja.



V intervjujih je izrazito prisotna tema prostorske neenakosti, ki močno vpliva na možnosti mobilnosti. **Podeželski** intervjuvanci_ke mobilnost pogosto opisujejo kot težko, drago, omejeno ali povsem odvisno od drugih. Moški, ki živi v odmaknjemem zaselku brez javnega prevoza, pove: *»Živim tako, da niti peš ne moreš nikamor. Samo v gozd ali do soseda. Če bi avtobus vozil bližje hiši, bi ga uporabljal. A v hribih to ni realno«* (moški, podeželje, upokojen, brez izpita po infarktu).

Podobno ženska, ki živi 1,5 km od prve avtobusne postaje, pove: *»Brez Sopotnikov ne bi mogla nič«* (ženska, upokojena, podeželje, skrbi za invalidno hčerko). Za mnoge je javni prevoz prepočasen, prerede, preveč oddaljen ali fizično nedostopen. Starejša vdova iz mesta pravi: *»JPP ni smiselna izbira. Ostane mi samo pešačenje ali prevoz na klic.«* Pri mlajših odraslih na podeželju je pridobitev avtomobila razumljena kot nuja: *»Na vasi moraš imeti avto«* (moški, podeželje).

Medtem ko v mestih ljudje pogosteje hodijo ter uporabljajo kolo, avtobus ali vlak, na podeželju mobilnost skoraj v celoti temelji na avtomobilih ali storitvah na klic. Razlike v dostopnosti prevozov vplivajo tudi na socialno vključenost. Migrant z obrobja Brežic pove:

»Če mi zmanjka denarja, pač ne grem« (moški, štiričlanska družina z migrantskim ozadjem, podeželje). To kaže na obliko prevozne izključenosti, ki je statistike morda ne razkrivajo, je pa močno prisotna v vsakdanjem življenju.

Finančna dostopnost in prisilno lastništvo avtomobila

Za prevoz anketirane osebe namenijo med 0 in 6 % osebnih prihodkov. Tiste, ki za prevoz ne namenijo nič, živijo predaleč od javnega prevoza, ga zato ne uporabljajo, hkrati pa nimajo avtomobila. Nekateri lastniki avtomobilov imajo zelo nizke stroške prevoza, ker svoje vozilo uporabljajo zelo redko (neki intervjuvanec je na primer v petih letih prevozil samo 10.000 kilometrov). Višje zneske za prevoz imajo tiste osebe z avtomobili, ki slednje potrebujejo za vožnjo na delovno mesto. Večina sodelujočih stroškov prevoza ne ocenjuje kot večjo težavo; bistveno pogosteje izpostavljajo slabe povezave ali celo neobstoje ustreznih povezav javnega prevoza.

Ena najmočnejših tem je občutek ujetosti v prevoznih možnostih. Na podeželju je avto pogosto edina možnost premikanja – razumljen kot dejstvo, ne izbira. Moški iz primorskega zaledja: *»Na vasi moraš imeti avto.«* Za mnoge lastništvo avtomobila ni le praktična potreba, temveč nuja, ki vpliva na vse druge izdatke. Ženska iz mesta, samohranilka: *»Avto sem morala kupiti, da sem lahko hodila v službo.«* Migrant iz Brežic: *»Zaradi zdravstvenih težav mi je težko voziti kolo ... JPP pa je predrag.«* Osebe z lastniškim osebnim vozilom kot razlog za lastništvo navajajo hitrost in kakovost potovanja, pomanjkanje javnega prevoza ter neodvisnost od drugih oseb. Praviloma tudi v manjši meri ocenjujejo, da obstoječe oblike prevoza vplivajo na kakovost njihovega življenja.

Izrazito pozitivno so intervjuvanci_ke ocenili_e uvedbo brezplačne vozovnice za starejše in brezposelne, a ob tem ponovno poudarili_e težave, povezane s slabimi povezavami javnega prevoza. Nekateri_e so izrazili dvom, ali res vse starejše osebe potrebujejo brezplačen prevoz, obenem pa so izpostavili še eno težavo: mnoge starejše osebe, zlasti na podeželju, avtobusa sploh ne znajo ali ne zmorejo začeti uporabljati zaradi preslabe infrastrukture, zaradi katere se na uporabo javnega prevoza nikoli niso navadile. Starejši brezplačen JPP dojemajo kot olajšanje, ne pa tudi kot rešitev. Upokojena Rominja: *»Za nas so brezplačne vozovnice izrednega pomena.«* Upokojena vdova, manjše mesto: *»Naj imajo vsi.«* A za mnoge



brez bližine postajališča ukrep nima pravega učinka: »Brezplačni JPP mi ne naredi razlike ... Nisem dovolj pogumna, da bi se peljala v Ljubljano.«

Vpliv zdravja na mobilnost

Zdravstvene omejitve močno krepijo izkušnjo prevozne izključenosti. Hoja do oddaljenega postajališča je za mnoge fizično pretežka. Oče v štiričlanski družini z migrantskim ozadjem, manjše mesto: »Zaradi zdravstvenih težav mi je težko voziti kolo in hoditi.« Moški brez izpita po infarktu: »Zaradi infarkta mi niso podaljšali izpita.« Rominja s podeželja, ki mora do postaje hoditi 1,5 km: »Problem je slaba fizična sposobnost priti do postaje.«

Časovna komponenta in slabe alternative

Mnogim pot v zdravniško ustanovo vzame pol dneva: »Cel dan zamudiš, če greš v Krško« (ženska, upokojeni par, podeželje). Tudi v mestih se pojavlja časovna stiska. Brezposelni moški iz mesta, ki je moral dolgo hoditi peš: »Do nujnih opravkov pa peš. Težko hodim, ker sem bil bolan.« Samski moški iz odročnega območja brez JPP po izgubi izpita pravi: »Zdaj ne gre nikamor. Prej sem šel tudi v Ljubljano na tržnico. Ni alternative.« Samski moški s podeželja, polovično invalidsko upokojen, ki je bil primoran hoditi dolge razdalje, je delil izkušnjo sramu: »Ker so mi ukradli motor, sem moral v vsako smer hoditi 50 minut v službo. Če se je dalo, sem štopal. Če pa nihče ni ustavil, sem hodil, in ko ni bilo nikogar v bližini, sem tekel. Ko pa so se pojavili, sem spet hodil, mi je bilo nerodno teči.«

13 intervjuvanih oseb je kot opravila, zaradi katerih uporabljajo prevoz, navedlo gospodinjске obveznosti ter zdravniške in druge skrbstvene obveznosti. Pet oseb, med njimi štiri ženske, je kot razlog navedlo tudi srečanja s prijatelji_cami in sorodniki_cami. Osem oseb je navedlo, da imajo dovolj časa, da s prevozom, ki ga imajo na voljo, opravijo svoje potrebe; to so predvsem lastniki oziroma lastnice avtomobilov ter osebe, ki uporabljajo storitev prevozov na klic za starejše ali pa se prevažajo s sorodniki ali sosedi. Osebi, ki sta v največji meri odvisni od javnega prevoza – Rominja ter predstavnik migrantske družine – poudarjata, da nimata na voljo alternativ javnemu prevozu, ta pa je zanju premalo povezljiv ali predrag. Sedem od 13 intervjuvank in intervjuvancev meni, da je njihova mobilnost okrnjena, in sicer zaradi nezmožnosti uporabe avtomobila (zaradi bolezni, starosti ali ker nimajo voznškega izpita), finančne nedostopnosti ali kombinacije obojega. Največje težave se pojavljajo v krajih s slabo razvito in redko mrežo javnih prevozov.

Zanimivi so odgovori intervjuvank in intervjuvancev glede razlogov za izbiro načina premikanja. V sedmih primerih so kot glavni razlog za izbiro prevoznega sredstva navedli_e preprosto dejstvo, da »ni alternative«, ne glede na to, ali imajo osebe v lasti avtomobil ali ne, in ne glede na to, ali je javni prevoz v njihovem okolju na voljo ali ne.

Osebe brez avtomobila so potrdile, da jim finančna in fizična dostopnost različnih oblik prevoza sicer omogoča opravljanje nujnih obveznosti, ne pa tudi vseh poti, ki bi si jih želele opraviti. V nekaterih primerih to povzroča večjo odvisnost od drugih – od sorodnikov, znank ali storitev prostovoljnih prevozov na klic – drugje pa delno samoizolacijo. Te osebe ocenjujejo, da razpoložljive možnosti vplivajo na kakovost njihovega življenja: na spremembo navad, na povečanje časovnega stresa in posledično slabše počutje, pa tudi na nezmožnost rednega obiskovanja sorodnikov ali kulturnih prireditev. Zaradi omejene dostop-



nosti prevoznih možnosti imajo občutek, da imajo manj svobode in udobja ter da se morajo v večji meri prilagajati obstoječim možnostim. Nekateri razmišljajo o selitvi bližje središču mesta ali celo o menjavi osebne zdravnika. Ena oseba je pojasnila, da je morala kupiti avtomobil, če je želela hoditi v službo, druga pa, da avto potrebuje za del svojih poti – kar kaže na prisilno lastništvo avtomobila.

Na vprašanje, ali načrtno izbirajo okolju prijaznejše oblike prevoza, sta pritrdilno odgovorili dve ženski, ki že sicer v veliki meri hodita, kolesarita in uporabljata javni prevoz; obe živita v mestu, blizu središča. Večina intervjuvank in intervjuvancev je povedala, da o okoljskem vidiku svojih potovalnih odločitev praviloma ne razmišljajo. Nekatere_i so poudarile_i, da že zdaj zelo pazijo na vsak strošek, v primeru večjih finančnih zmožnosti pa bi pomembnejši dejavnik v njihovih odločitvah postal tudi vpliv na okolje. Intervjuvane osebe so izpostavile tudi slabosti okolju prijaznejših načinov mobilnosti: pri javnem prevozu so kot največjo težavo navedle velike časovne izgube, nekoliko boljše možnost pa predstavlja souporaba avtomobila, ki sicer prihrani nekaj časa, a še vedno ni idealna rešitev.

Razlike med spoloma

Od osmih oseb, ki imajo v lasti avtomobil, ima ena oseba vozilo parkirano pri starših na podeželju in ga ne uporablja, dve pa ga uporabljata le za daljše poti ali za relacije, kjer javni prevoz ni na voljo. Vse tri navedene osebe so ženskega spola. Razlike med spoloma se pokažejo tudi pri enostarševskih gospodinjstvih: obe materi samohranilki uporabljata javni prevoz, hodita in kolesarita, medtem ko oba očeta samohranilca uporabljata avtomobil. Poleg tega sta lastnika avtomobila še dva moška ter en par. Med osebami, ki avtomobila nimajo, sta dve starejši ženski brez vozniškega izpita, od tega ena Rominja, vozniškega izpita pa nima niti migrantski par.

Vloga socialnih mrež

Skoraj vsi intervjuvanci_ke z nizkimi prihodki ali omejitvami (starost, invalidnost, brezposelnost) poudarjajo, da bi brez pomoči socialnih mrež težko preživeli. Pomoč dobivajo v obliki prevozov, hrane, goriva, oskrbe otrok ali brezplačnih uslug. Pogosta je pomoč sosedov, sorodnikov in prostovoljcev (npr. Zavod Sopotniki).

Rominja, vdova: *»Sosedki velikokrat priskočijo na pomoč, da nas kam zapeljejo ali prinesejo, kar rabimo.«* Samski moški, ki je izgubil izpit: *»Sosed mi veliko pomaga s prevozi.«* Socialna mreža tako deluje kot neformalni varnostni mehanizem, ki je pogosto učinkovitejši kot sistemski ukrepi. Istočasno pa razlike v razpoložljivosti socialnih mrež ustvarjajo nove neenakosti: samske osebe, migranti in ljudje brez družinske opore so mnogo bolj izpostavljeni.

Kakovost življenja

Mobilnost ni samo praktična potreba, temveč simbol neodvisnosti, dostojanstva in socialne vključenosti. Samski moški s podeželja, ki je izgubil izpit: *»Manj svobode. Bi bilo življenje veliko boljše, če bi sam vozil.«* Upokojena ženska iz mesta: *»Odsotnost razpoložljivih prevozov vpliva na počutje, v smislu izolacije in osamljenosti.«* Moški iz migrantske družine: *»Če mi zmanjka denarja, pač ne grem.«*



7.2.4 POVEZAVA MED ENERGETSKO IN PREVOZNO REVŠČINO

Več oseb je poudarilo, da sta pojav energetske in prevozne revščine ter njuna medsebojna povezanost v veliki meri odvisna od osebnih okoliščin posameznic in posameznikov ter njihovih prioritet. Pri tem je ključna lokacija bivanja: avtomobil ali druge oblike prevoza je lažje opustiti v mestih kot na podeželju, kjer so razdalje večje, javni prevoz pa je pogosto slabše dostopen. Prav tako so v boljšem položaju mlajše in zdrave osebe, ki se lažje zanašajo na fizično zahtevnejše oblike mobilnosti, kot sta hoja ali kolesarjenje.

Varčevanje in prilagoditvene strategije

Nobena izmed intervjuvanih oseb ni izpostavila naraščajočih stroškov energentov kot dodatne težave. Vse so navedle, da redno racionalizirajo porabo in aktivno iščejo načine varčevanja. Višji stroški goriva niso vplivali na izvedljivost nujnih poti, kot so pot v službo, šolo ali k zdravniku, prav tako nihče ni poročal, da bi omejene možnosti prevoza vplivale na dostop do sredstev za plačevanje ogrevanja.

Intervjuvane osebe v vsakdanjem življenju uporabljajo različne načine/strategije prilagajanja na pomanjkanje finančnih in prevoznih možnosti. Pri tem je relevantno tudi dejstvo, da sta med 13 osebami le dve delovno aktivni; ostale so upokojene ali brezposelne, kar omejuje možnosti analize vpliva mobilnosti na delovne obveznosti.

Večina oseb je poudarila, da so v ospredju stroški energije (računi), šele nato prevoz. Na področju prevoza je bilo med intervjuvanimi osebami moč zaznati tri vzorce: izbor nepremičnine na lokaciji, kjer lahko v čim večji meri uporabljajo javni prevoz, kolo ali hodijo peš; prisilno lastništvo avtomobila, predvsem pri delovno aktivnih osebah (četudi polovično ali v celoti upokojene); ter odvisnost od drugih, kar vodi tudi v izolacijo.

Skoraj vse intervjuvane osebe menijo, da dostopnejši javni prevoz ne bi bistveno vplival na prihranke in s tem na energetske revščine. Dve osebi sta izrecno povedali, da hkrati izkušata energetske in prevozne revščine ter da jasno vidita povezavo med njima. Vsem osebam je skupno zavestno odpovedovanje številnim dejavnostim, ki jih vidijo in zaradi dolgotrajnosti situacije morda celo sprejemajo kot nenujne ali celo luksuzne.

Vpliv družine in socialne mreže

Med pogovori se je pokazalo, da na položaj posameznikov_ic pomembno vplivajo tudi družinski viri in okoliščine:

- Dve osebi – brezposelni moški, ki živi od prihrankov, ter oče samohranilec – sta nepremičnino podedovali.
- Ena samska oseba dvakrat tedensko uživa kosilo pri razširjeni družini.
- Mati samohranilka je navedla, da ji pri prevozih otrok pomagajo starši ter da skupaj hodijo na počitnice, kar zmanjša stroške.



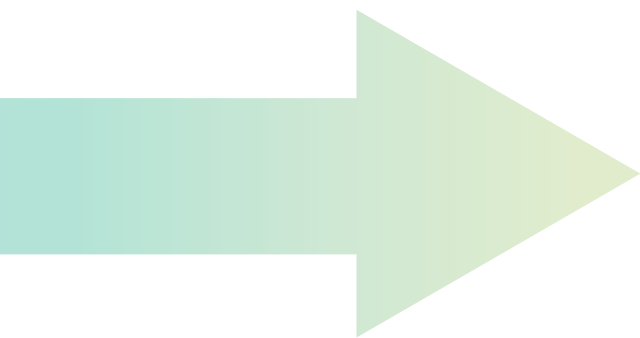
- Nekatere osebe niso podedovale nič; ena sogovornica je še posebej omenila tradicionalno prakso, po kateri posest na podeželju deduje starejši sin, kar je vplivalo na njeno zgodnje zavedanje, da bo morala za nakup nepremičnine poskrbeti sama.

Sogovorniki in sogovornice so socialno mrežo sorodnikov, prijateljev in znancev opisali kot pomembno obliko podpore pri prevozih, posojilih in reševanju nepredvidenih finančnih stisk.

Informiranost o ukrepih

Informiranost intervjuvanih o obstoječih ukrepih za zmanjševanje energetske in prevozne revščine je nizka.

- Devet od 13 oseb še nikoli ni slišalo za kakršnekoli možnosti pomoči.
- Ena oseba se je sama pozanimala o nakupu toplotne črpalke na sejmu v Gornji Radgoni.
- Dve osebi sta slišali za subvencije za okna, vendar ju zaradi najemniškega statusa to ni zadevalo.
- Ena oseba pozna akcijo Zveze potrošnikov Slovenije za menjavo ponudnika elektrike.
- Ena oseba je od znancev izvedela za storitev prostovoljskih prevozov.
- Ena oseba je povedala, da informacije črpa iz obvestil na računu za elektriko.





8.

RAZPRAVA





Rezultati analize anket in intervjujev na področju energetske in prevozne revščine razkrivajo večrazsežen preplet življenjskih okoliščin, strukturnih, ekonomskih, prostorskih in družbenih dejavnikov, ki vplivajo na stanje ranljivosti prebivalstva. Ugotovitve jasno kažejo, da energetska in prevozna revščina nista osamljena ali enodimenzionalna pojava, temveč globoko prepletena mehanizma socialne neenakosti, ki se izrazito razlikujeta glede na spol, starost, tip gospodinjstva, lokacijo bivanja ter življenjsko obdobje posameznikov_ic.

Tako analitični kot kvalitativni podatki potrjujejo ugotovitve literature, ki energetske in prevozne revščino obravnava kot posledico širokega nabora strukturnih determinant, pri čemer Bouzarovski in Petrova (2015) opozarjata na razmerje med cenovno dostopnostjo, energetske učinkovitostjo in fleksibilnostjo gospodinjstev pri zadovoljevanju energetskih potreb. Prav tako je prepoznavna povezanost med nizkimi dohodki, negotovimi stanovanjskimi razmerami ter omejenim dostopom do prevoznih možnosti, kar je v literaturi opredeljeno kot jedro prekrivanja različnih dimenzij ranljivosti.

V tem okviru razprava sistematično preučuje ključne ugotovitve in jih povezuje z zastavljenimi raziskovalnimi vprašanji ter hipotezami. Poseben poudarek je na presečišču starosti, spola in gospodinjstevskega statusa, saj se ravno v kombinaciji teh dejavnikov najjasneje pokažejo mehanizmi dvojne ranljivosti ter posledične omejitve pri dostopu do osnovnih storitev in kakovostnega bivanja.

8.1. STAROST KOT DEJAVNIK TVEGANJA

Ena od hipotez raziskave (H3) je bila, da se stopnja tveganja obeh revščin povečuje s starostjo. Rezultati kažejo bolj kompleksno sliko, skladno z mednarodnimi raziskavami, ki poudarjajo, da starost sama po sebi ni zadosten dejavnik, temveč deluje v kombinaciji z bivalnimi pogoji, zdravjem, prevoznimi možnostmi in dohodki (Bouzarovski in Petrova, 2015; Thomson idr., 2017).

8.1.1. VEČJA POJAVNOST OBEH OBLIK REVŠČINE MED MLADIMI

Ena osrednjih ugotovitev je, da so mladi – zlasti v starostnih skupinah 18–24 ter 25–34 let – v Sloveniji izrazito ranljivi za energetske in prevozne revščine. Ta vpogled presega pogosto uveljavljeno domnevo, da energetska in prevozna ranljivost primarno zadevata starejše populacije. Dejansko mladi izstopajo kot skupina, ki najpogosteje doživlja materialno, stanovanjsko in mobilnostno negotovost.

Mladi so v primerjavi z drugimi starostnimi skupinami najpogosteje umeščeni v najemni sektor, kjer so bivalne razmere pogosto bistveno slabše. Kvantitativna analiza potrjuje, da mladi najpogosteje bivajo v stanovanjih z vlago, slabo izolacijo, toplotnimi izgubami in dotrajano infrastrukturo. To se ujema z mednarodnimi opozorili, da prehod mladih na trg dela poteka v kontekstu vse bolj prekarnih stanovanjskih možnosti, kar povečuje tveganje za energetske prikrasnosti (Bouzarovski in Petrova, 2015).



Te ugotovitve so skladne s podatki Statističnega urada RS (2025), ki kažejo, da se zaznana toplotno udobje stanovanj pomembno razlikuje glede na stanovanjske razmere. Leta 2024 je 90 % gospodinjstev, ki so živala v lastniškem stanovanju, menilo, da je njihovo stanovanje poleti dovolj hladno, medtem ko je bil ta delež med najemniki nižji (79 %). Podobno velja za zimske razmere: dovolj toplo stanovanje je zaznalo 97 % gospodinjstev v lastniških stanovanjih ter 90 % gospodinjstev, ki so živala v najemniških stanovanjih. Glede na nekoliko nižje deleže v najemniških stanovanjih bi lahko trdili, da so mladi bolj izpostavljeni slabšim bivalnim razmeram in s tem tveganju energetske revščine.

Kvalitativni podatki potrjujejo, da mladim lastništvo nepremičnine praviloma ni dostopno, kar jih sili v drage zasebne najeme bivališč, ki so pogosto energetske neučinkovita. Intervjuji odkrivajo odvisnost najemnikov_lic od lastnikov_lic, kar zadeva energetske sanacije in izboljšave. Tam, kjer so bili lastniki_ce (npr. občina kot javni najemodajalec) pripravljeni vložiti v prenovo, se je kakovost bivanja izboljšala in stroški znižali, kar kaže na pomen institucionalne odgovornosti v stanovanjskem sektorju.

Dodatno raziskava o stanovanjski oskrbi v Sloveniji (Fakulteta za družbene vede, 2024) kaže, da mladi pogosteje bivajo v stanovanjih slabše kakovosti, kar je tesno povezano z večjim deležem bivanja v najemniških stanovanjih ter omejenimi možnostmi za vlaganja v izboljšave bivalnega okolja. Takšne razmere pa lahko pomembno prispevajo k večji izpostavljenosti energetske in stanovanjske ranljivosti.

Ista raziskava o stanovanjski oskrbi v Sloveniji potrjuje tudi, da v primerjavi z mladimi in osebami v srednjih letih starejši pogosteje živijo v nepremičninah, ki potrebujejo prenovo. Kljub temu pa velik delež starejših v Sloveniji, podobno kot drugod po Evropi, živi v lastniških stanovanjih, kar pomeni, da nimajo stroškov najemnine. To jih v veliki meri ščiti pred eno ključnih oblik stanovanjske in materialne revščine, ki vse pogosteje prizadene mlajše generacije. Čeprav so lahko njihova stanovanja energetske neučinkovita ali slabše vzdrževana, se to pogosto ne odraža v njihovem subjektivnem občutku pomanjkanja. Raziskava obenem nakazuje, da imajo pri tem pomembno vlogo tudi življenjske izkušnje starejših oseb, zlasti tistih, ki so po drugi svetovni vojni izkusile obdobja izrazitega pomanjkanja. V primerjavi s temi izkušnjami številni starejši današnjih bivalnih in energetskih razmer ne razumejo kot pomanjkanje, temveč kot del vsakdanjih omejitev, kar vpliva na njihovo zaznavo lastne ranljivosti. To pa seveda ne pomeni, da niso ranljive – gre za pomembno dilemo, ali upoštevati subjektivno ali objektivno merljivo realnost.

Izstopanje mlajših oseb je zaznati tudi na področju **prevozne revščine**. Mlajši so redkeje lastniki avtomobila, pri čemer so najnižjo raven zadovoljstva s ponudbo prevoznih možnosti izrazile tisti v starostni skupini 18–24 let. To je deloma povezano z njihovim življenjskim slogom, saj gre pogosto za mlade z veliko prostočasnimi in interesnimi dejavnostmi ter visoko stopnjo mobilnosti, hkrati pa z omejeno finančno stabilnostjo. Mladi namreč praviloma šele vstopajo na trg dela, pogosto živijo v najemu in si hkrati ustvarjajo samostojno gospodinjstvo ali družino, kar povečuje njihove stroške in omejuje možnosti za lastništvo avtomobila. Podobne ugotovitve izpostavljajo tudi evropske raziskave o mobilnosti mladih (International Transport Forum, 2024), ki opozarjajo, da mlajše generacije kljub večji potrebi po mobilnosti pogosteje nimajo dostopa do stabilnih in cenovno dostopnih prevoznih rešitev, kar lahko dodatno pogloblja njihovo prevozno in širšo socialno ranljivost.

V tej raziskavi se prevozna ranljivost kaže v pogostem odpovedovanju obveznostim, kulturnim dejavnostim in družabnim stikom – te omejitve neposredno vplivajo na kakovost življenja ter socialni kapital mladih.



8.1.2. VISOKA RANLJIVOST TUDI PRI STAREJŠIH

Starejši od 75 let so pogosto lastniki_ce odplačanih nepremičnin, vendar živijo v dotrajanih in energetsko neučinkovitih domovih, ki jih težko vzdržujejo ali prenavljajo. Zaradi kombinacije nizkih prihodkov, življenjskih navad in zgodovinskih izkušenj pomanjkanja pogosto zmanjšujejo porabo energije.

Intervjuji razkrivajo ponavljajoče se vzorce ravnanja, med katerimi so:

- ogrevanje le dela stanovanja,
- dodatno oblačenje namesto zviševanja temperature,
- zmanjšano zračenje,
- omejevanje porabe tople vode,
- sprejemanje mraza in vročine kot »del življenja«.

Takšne strategije varčevanja so pri starejših globoko ukoreninjene in niso nujno povezane zgolj s trenutnimi prihodki, temveč tudi z življenjskimi izkušnjami iz obdobj, ko so bile energije in materialni viri omejeni. Thomson idr. (2017) opozarjajo, da lahko ravno te navade vodijo v skrito energetske revščino, ko poraba pade pod raven, potrebno za zdravje in udobje.

Kvalitativni podatki potrjujejo, da mnogi starejši subjektivno ne zaznavajo energetske prikrajšanosti; pogosto poročajo, da so »navajeni ne ogrevati preveč«. Vendar takšna subjektivna ocena udobja ne odraža nujno objektivne kakovosti bivanja, temveč predvsem prilagajanje omejenim življenjskim okoliščinam in energetsko neučinkovitim domovom.

8.2. SPOL KOT DEJAVNIK TVEGANJA: NEENAKOSTI V ENERGETSKEM IN PREVOZNEM DOSTOPU

Spol se je izkazal kot eden najpomembnejših dejavnikov tveganja za pojav energetske in prevozne revščine. Analiza potrjuje prvo hipotezo, da je pri ženskah višja stopnja tveganja za energetske in prevozne revščine. Prav tako analiza potrjuje drugo hipotezo, da so najbolj izpostavljene samske ženske, vdove ter matere samohranilke, kar je skladno z mednarodnimi ugotovitvami o spolnih neenakostih v dostopu do energije in mobilnosti (Birgi idr., 2023; EIGE, 2016). K višjemu tveganju prispevajo številni strukturni dejavniki, med katerimi izstopajo nižji prihodki, večje breme neplačanega gospodinjanskega in skrbstvenega dela, manjše lastništvo avtomobilov ter pogostejše bivanje v energetsko neučinkovitih stanovanjih. Ženske posledično na eni strani preživijo več časa v domačem okolju, kar povečuje njihovo občutljivost na visoke stroške energije in omejuje mobilnost, na drugi strani pa so v večji meri odvisne od učinkovitega in dostopnega javnega prevoza, zato so bolj izpostavljane poglobljanju tveganja revščine na obeh področjih.



Ženske poročajo o pogostejših težavah na področjih ogrevanja in hlajenja, bivalnih razmer, kakovosti bivanja ter finančnih razmer, ki vplivajo na njihove energetske izbire. Na vprašanje, kako gospodinjstva shajajo, upoštevajoč vse mesečne prihodke in vse stroške, je 20,5 % moških odgovorilo, da zelo težko ali težko, v primerjavi z 27,8 % žensk. Pri slednjih so še posebej izstopale samske ženske (nikoli poročene in vdove) v vseh starostnih skupinah. Skladno s tem so samske ženske (nikoli poročene in vdove), mlajše od 75 let, izstopale pri težavah s plačevanjem vseh vrst računov. Vzroki za to so večplastni. Ženske imajo nižje prihodke in pokojnine, kar zmanjšuje njihov dostop do energetskih izboljšav ali tehnoloških posodobitev doma. Stopnja tveganja za revščino je pri samskih ženskah višja kot pri samskih moških (42,1 % in 36,6 %; UMAR, 2022), ženske tudi pogosteje živijo same kot vdove, pri čemer se razlike med spoloma v tveganju revščine po 60. letu starosti le še poglobljajo. Ženske, ki niso samske, a so zajete v ta vzorec, v povprečju več časa preživijo doma zaradi skrbstvenih in gospodinjstskih obveznosti, kar povečuje njihovo izpostavljenost slabim energetskim razmeram.

Kvantitativna raziskava je potrdila, da so ženske v večji meri izpostavljene prevoznim revščini. Manj pogosto so lastnice avtomobilov, prav tako pogosteje nimajo vozniškega izpita – v obeh primerih med njimi najbolj izstopajo starejše ženske. Ženske tudi v večji meri uporabljajo javni prevoz. Raziskava je tudi potrdila, da so se ženske v večji meri odpovedovale vsakdanjim obveznostim zaradi prevozne revščine. Med osmimi intervjuvanimi osebami, ki posedujejo avtomobile, ga tri (vse tri ženskega spola) uporabljajo le za daljše in z javnim prevozom nedostopne poti. Razlike so predvsem posledica 1) plačne in pokojninske vrzeli ter 2) različnih potovalnih navad, vezanih predvsem na skrbstvene vloge, ki jih nadpovprečno opravljajo ženske, kar v primeru nedostopnega in neučinkovitega javnega prevoza še krepi njihovo prevozno revščino.

Čeprav se ženske v naši analizi pogosteje soočajo z izzivi na področju energetske in prevozne revščine, so na drugi strani poročale o najvišji kakovosti bivanja v času visokih temperatur in toplotnih obremenitev. Ta navidezni paradoks nakazuje, da se ženske s težavami pogosto soočajo drugače kot moški – deloma zaradi privzgojenih strategij prilagajanja in podrejanja, deloma pa zaradi vsakodnevnih praks, ki jih že dolgo uporabljajo za obvladovanje omejenih virov; oboje je posledica spolnih norm, vlog in stereotipov. Toda rezultati so še posebej zanimivi v luči obstoječih raziskav, ki kažejo, da ženske v Evropi resda živijo dlje kot moški, a obenem večji delež svojega življenja preživijo v slabšem zdravstvenem stanju kot moški (WHO, 2015), ter da so ženske v Evropi dejansko bolj zdravstveno ogrožene med vročinskimi valovi, in sicer ne le zaradi daljše življenjske dobe, temveč tudi zaradi kombinacije fizioloških razlik in družbenih dejavnikov, ki povečujejo njihovo ranljivost (Folkerts idr., 2022). Subjektivna ocena ugodja tako ni nujno zanesljiv kazalnik objektivne izpostavljenosti tveganju.

8.3. ENOSTARŠEVSKÉ DRUŽINE: KOMBINACIJA EKONOMSKIH, PROSTORSKIH IN SKRBTVENIH BREMEN

Med ranljivimi skupinami posebej izstopajo enostarševske družine, ki v Sloveniji predstavljajo 25,3 % vseh vrst družin. Med njimi je 80,6 % mam samohranilk in 19,4 % očetov samohranilcev (SURs, b. d.), kar potrjuje drugo hipotezo: »Znotraj skupine žensk so z vidika energetske in prevozne revščine še posebej prizadete samske ženske, vdove ter matere samohranilke.« Rezultati jasno kažejo, da samska gospodinjstva, ovdovele osebe in matere samohranilke izkazujejo nadpovprečno izpostavljenost obema oblikama prikrajšanosti. Tako anketa kot intervjuji razkrivajo, da se te skupine pogosto soočajo s kombinacijo nizkih prihodkov, energetske neučinkovitosti stanovanj in omejenih možnosti mobilnosti, kar pomembno povečuje tveganje za dvojno revščino.



Raziskava razkriva izrazite razlike med materami samohranilkami in očeti samohranilci, ki presegajo preproste ekonomske razlage. Kvantitativni podatki potrjujejo statistično pomembne razlike pri plačevanju računov, kakovosti bivalnih razmer, odpovedovanju nakupom ter zadovoljstvu z mobilnostjo in dostopom do prevoza. Očetje samohranilci in matere samohranilke se najpogosteje spopadajo s težavami pri rednem plačevanju računov: za odvoz odpadkov 40,5 % oziroma 23,5 %, za vzdrževanje stanovanj 41,3 % oziroma 23,5 %, za ogrevanje 36,2 % oziroma 30,7 % ter za vodo in komunalne storitve 35,2 % oziroma 32,1 %. Prav tako se pogosto odpovedujejo ali predstavljajo vsakodnevne in občasne dejavnosti, zlasti prevoze na delo ali v šolo ter prevoze otrok v vrtec, šolo in na prostočasne aktivnosti. Pri obeh tipih prevozov izstopajo očetje samohranilci: petina jih je poročala o odpovedovanju poti na delo ali v šolo, pri prevozu otrok pa so na težave naleteli trikrat pogosteje kot matere.

Kvalitativni podatki te razlike dodatno osvetljujejo. Starejše ženske pogosto kljub revščini subjektivno ne zaznavajo neudobja, kar kaže na dolgoročne prilagoditve in normalizacijo energetskega omejitvev. Matere samohranilke opisujejo strogo varčevanje, natančno načrtovanje stroškov, selektivno ogrevanje prostorov in druge mikrostrategije preživetja. Vdove pogosto ostanejo same v velikih in dotrajanih hišah, ki jih težko vzdržujejo. Takšne okoliščine poudarjajo kompleksnost ženskih izkušenj ter potrjujejo, da spol ni edini dejavnik ranljivosti – njegovi učinki nastajajo v prepletu z družinskim stanjem, starostjo in stanovanjsko infrastrukturo.

Pri očetih samohranilcih se pogosto pojavi nenadno prevzemanje polne skrbstvene odgovornosti, kar poveča občutek pritiska in zmanjša zmožnost soočanja s težavami. Čeprav imajo očetje samohranilci iz naše raziskave v povprečju nekoliko višje dohodke in pogosteje dostop do avtomobila kot matere samohranilke, pogosteje poročajo o težavah pri prevozu in pri plačevanju računov. Ta navidezna protislovnost potrjuje ugotovitve, da subjektivno doživljanje materialne stiske ni zgolj odraz dohodkov, temveč vključuje družbene vloge, pričakovanja in življenjske prelomnice (Potokar in Poglajen, 2017). Intervjuji kažejo, da obe intervjuvani materi samohranilki uporabljata javni prevoz, hodita in kolesarita, medtem ko oba očeta samohranilca uporabljata avtomobil. Prav tako intervjuji kažejo, da se očetje samohranilci pogosto znajdejo ujeti med finančnimi omejitvami, časovnimi obveznostmi in skrbjo za otroke, kar pogloblja občutek pritiska. Enostarševske družine se zato pogosto odpovedujejo pomembnim prevozom – tako delovnim kot skrbniškimi ali prostočasnim. Očetje samohranilci nadpovprečno pogosto poročajo o odpovedovanju poti na delo ali o nezmožnosti organizacije prevoza otrok. Matere samohranilke se pogosteje odpovedujejo občasnim nakupom, kulturnim dejavnostim in obiskom sorodnikov. Takšna prevozna prikrašnanost neposredno vpliva na socialno vključenost, občutek izolacije in življenjske priložnosti teh gospodinjstev. Študije Lucas idr. (2016) poudarjajo, da so omejitve mobilnosti pri skrbstveno obremenjenih skupinah, kot so samohranilke, eden ključnih dejavnikov socialne izključenosti – kar se jasno odraža tudi v naših rezultatih.

8.4. FINANČNI VIDIK JE MED BOLJ POMEMBNI

Če pogledamo porazdelitev izdatkov za prevoz, anketirani za ta namen namenijo med 0 in 6 % svojih osebnih prihodkov. Tisti, ki za prevoz ne namenijo nič, praviloma živijo predaleč od javnega prevoza in ga zato ne uporabljajo, hkrati pa nimajo lastnega avtomobila. Na drugi strani imajo nekateri lastniki avtomobilov zelo nizke stroške prevoza, ker vozilo uporabljajo le občasno (neki intervjuvanec je npr. v petih letih prevozil le 10.000 kilometrov). Višji stroški so značilni predvsem za osebe, ki avtomobil nujno potrebujejo za vožnjo na delovno mesto. Večina sodelujočih stroškov prevoza ne izpostavlja kot osrednje težave;



bistveno pogosteje opozarjajo na slabe ali neobstoječe povezave javnega prevoza, kar pomeni, da težave niso nujno povezane z višino izdatkov, temveč z dostopnostjo in strukturnimi omejitvami mobilnosti.

Vendar se te ugotovitve, ko jih postavimo v širši kontekst raziskav o prevozni revščini, pokažejo v precej drugačni luči. Analiza ekonomskih in političnih vplivov na prevozno revščino v Sloveniji ugotavlja, da najrevnejša gospodinjstva nosijo največje finančne obremenitve, čeprav se iz subjektivne perspektive tega ne zaznavajo kot osrednje težave. Po podatkih, ki jih navaja Benčina idr. (2025), 20 % gospodinjstev z najnižjimi dohodki za prevoz nameni kar 25,7 % svojih dohodkov, medtem ko gospodinjstva v najbogatejšem kvintilu za prevoz porabijo le 14,2 %. Razlike se kažejo tudi v dostopu do avtomobila: v najnižjem kvintilu ga ima le 60 % gospodinjstev, v najvišjem pa več kot 95 %. Še izrazitejša je situacija pri najrevnejših lastnikih avtomobilov, ki za prevoz v povprečju namenijo kar 40,7 % svojih izdatkov, kar je več kot dvakratnik povprečja (18,8 %).

Ta povezava kaže, da individualni odgovori anketirancev, ki stroškov prevoza ne dojemajo kot največji problem, pogosto prikrivajo strukturne neenakosti, ki jih potrjujejo študije, hkrati pa pod vprašaj postavljajo njihove subjektivne ocene stroškov avtomobila. Namreč, ko ljudje avto nujno potrebujejo, (morda) ne upoštevajo vseh stroškov, ki jih prinaša lastništvo avtomobila, saj slednjega vidijo kot edino možno izbiro oz. kot neizogibno dejstvo. Visoki izdatki za prevoz so med najrevnejšimi tako razširjeni, da presegajo zgolj vprašanje udobja ali dostopnosti – predstavljajo izhodišče za poglobljanje tako prevozne kot energetske revščine. Slab dostop do javnega prevoza, nujnost uporabe avtomobila ter visoki stroški mobilnosti tako delujejo kot mehanizmi, ki posameznike_ice potiskajo v še večjo finančno ranljivost, kar se nato odraža v nižji kakovosti bivanja in večjem tveganju energetske revščine.

Ti rezultati tako (ponovno) odpirajo pomembno razpravo o tem, ali je subjektivno doživljanje stroškov vedno zanesljiv kazalnik dejanskega tveganja. Energetska in prevozna ranljivost se lahko kažeta tudi v racionalizacijskih strategijah, ki so navzven videti kot premišljeno upravljanje z viri, v resnici pa odražajo prisilne izbire zaradi pomanjkanja.

8.5. STANOVANJSKE RAZMERE SO RAZLIČNE V RAZLIČNIH OBDOBJIH ŽIVLJENJA

Analiza potrjuje, da je energetska ranljivost povezana s kakovostjo stanovanj, vendar vplivi niso enakomerno porazdeljeni med starostne in družbene skupine.

Med najpogosteje navedenimi težavami so bile slaba izolacija, vlaga, toplotne izgube in dotrajane instalacije – in prav te dejavnike literatura prepoznava kot jedrne pri vplivu na energetske revščine (Thomson in Snell, 2016; Bouzarovski in Petrova, 2015).

Ti vzorci sovpadajo s ključnimi življenjskimi prehodi. Mladi vstopajo v samostojno življenje v najemnih stanovanjih slabe kakovosti; starejši pogosto ostanejo v velikih, dotrajanih hišah, ki jih ne morejo vzdrževati; enostarševske družine pa so pogosto ujele v drage najeme in energetske potratne stavbe. Možno je torej sklepati, da so stanovanja v večstanovanjskih stavbah v primerjavi s tistimi v hišah v večji meri ogrevana v celoti, kar potrjujejo tudi intervjuji.



8.6. LOKACIJA BIVANJA IN ODDALJENOST OD STORITEV POVEČUJETA TVEGANJE ZA PREVOZNO REVŠČINO

Pri prevoznih revščini imajo pomembno vlogo osebne okoliščine, zlasti oddaljenost kraja bivanja od mestnih središč in razpoložljivost prevoznih možnosti, kar potrjuje četrto hipotezo, da je »oddaljenost kraja bivanja od bližnjega urbanega središča [...] pomembna okoliščina prevozne revščine«. Obe raziskavi jasno pokazeta, da življenje na periferiji in pomanjkljiva dostopnost javnega prevoza povečujeta tveganje za prevozno revščino, zlasti za osebe brez lastnega avtomobila, med katerimi je največ starejših žensk. V takih okoliščinah prevozna prikrajšanost presega zgolj težave z mobilnostjo, saj postane dejavnik socialne izključenosti, ki omejuje dostop do delovnih mest, osnovnih storitev in socialnih mrež.

Omejena dostopnost javnega prevoza v odročnih naseljih je skladna z ugotovitvami analize kakovosti javnega potniškega prometa, ki kaže na pomanjkljivo in nezanesljivo ponudbo v redkeje poseljenih območjih. Mnogi prebivalci tako nimajo dostopa do linij z ustrezno pogostostjo, časovno prilagojenostjo in prostorsko pokritostjo. Analiza izpostavlja tudi, da je kakovost storitev na teh območjih pogosto tako nizka, da »uporabniki raje izberejo druge, tudi manj trajnostne oblike prevoza« (Tiran idr., 2021), kar potrjuje pomisleke intervjuvank in intervjuvancev glede realnih možnosti uporabe avtobusov na podeželju.

Čeprav z anketno raziskavo nismo zaznale konsistentne povezave med oddaljenostjo od večjih središč oziroma javnega prevoza ter prevozno revščino, intervjuji razkrivajo pomemben razkorak med objektivnimi pogoji in subjektivnim doživljanjem mobilnosti. Osebe, ki jim javni prevoz ni dostopen ali bi jim njegova uporaba povzročila nesorazmerne časovne obremenitve, teh omejitev pogosto ne prepoznajo kot problem, temveč jih dojemajo kot neizogibno dejstvo, ki zahteva prilagajanje. To se kaže v nakupu avtomobila, vztrajanju v »prisilnem lastništvu« ali pa v sprejemanju delne samoizolacije zaradi napornih in dolgotrajnih prevoznih poti. Takšne prilagoditve so razumljive na individualni ravni, vendar razkrivajo sistemsko pomanjkljivost: odgovornost za mobilnost se prenaša na posameznika_ico, ne pa na infrastrukturo in širše okoljske rešitve.

V slovenskem prostoru se prevozna revščina najjasneje manifestira skozi prostorsko dimenzijo, zlasti na podeželju, kjer je javni prevoz redek, časovno neoptimalen ali povsem odsoten. V takih razmerah je mobilnost odvisna predvsem od lastništva avtomobila, fizične zmožnosti hoje in neformalne pomoči. Podobne vzorce – prevozno prikrajšanost na podeželju kot enega ključnih dejavnikov socialne izključenosti – beležijo tudi druge evropske države (Kuttler in Moraglio, 2020).

Intervjuji razkrivajo, da prebivalci odročnih območij avtomobil pogosto razumejo kot nujo, in ne kot izbiro. Veliko jih poroča, da bi javni prevoz uporabljali, če bi bil dostopen, vendar jim slaba infrastruktura tega ne omogoča. To potrjuje ugotovitev, da je »prisilno lastništvo avtomobila« oblika prevozne revščine, saj visoki stroški goriva, vzdrževanja in zavarovanja nesorazmerno obremenjujejo gospodinjstva z nizkimi dohodki.

Prevozno ranljivost dodatno poglobljajo zdravstvene omejitve, invalidnost in starost. Hoja do oddaljenih postajališč je za mnoge nedosegljiva, nekateri nimajo voziškega dovoljenja, med drugim tudi zato, ker so ga izgubili zaradi zdravstvenih razlogov. Posledice vključujejo izolacijo, odvisnost od sorodnikov ali prostovoljcev, otežen ali prepozen dostop do zdravstvene oskrbe ter splošno zmanjšano kakovost življenja. V marsikateri lokalni skupnosti pot do zdravnika ali trgovine pomeni večurno kombinacijo hoje, čakanja in slabo usklajenih voznih redov. Takšne časovne izgube predstavljajo enega ključnih indikatorjev prevozne revščine, izpostavljenih tudi v analizah Evropske komisije o dostopnosti prevoza.



8.7. PREPLET ENERGETSKE IN PREVOZNE REVŠČINE PO STAROSTNIH RAZREDIH

Analiza kaže, da so največji deleži **dvojne revščine** prisotni pri mladih med 18. in 24. letom, nadpovprečno visoki pa so tudi pri starejših med 65. in 74. letom starosti. Takšna odstopanja so najverjetneje povezana z življenjskimi prehodi, ki vplivajo na finančni položaj, mobilnost in dostop do osnovnih storitev. Pri najmlajših gre predvsem za prekarne oblike zaposlitve, nizke in nestabilne prihodke ter omejen dostop do prevoza, medtem ko je pri starejših (65–74 let) ključni dejavnik prehod v upokožitev, ki lahko pomeni poslabšanje materialnega položaja ter dodatne omejitve pri dostopu do energije in mobilnosti.

Hipoteza, da se »stopnja tveganja obeh oblik revščine [...] povečuje po 65. letu starosti«, je tako le delno potrjena, saj rezultati razkrivajo nelinearen starostni vzorec. Najbolj ranljivi so mladi (18–24 let), ki se soočajo z negotovimi stanovanjskimi razmerami, nizkimi dohodki in omejenimi možnostmi mobilnosti, ter starejši med 65. in 74. letom, za katere so značilni padec prihodkov, oddaljenost od storitev in pogostejše bivanjem v energetske neučinkovitih stanovanjih. Pri najstarejših (75+ let) je finančno breme zaradi lastništva nepremičnin pogosto manjše, pogosteje pa trpijo za skrito energetske revščino: ogrevajo le dele stanovanja, omejujejo rabo energije ter se soočajo s fizičnimi in logističnimi ovirami pri dostopu do prevoza, kar razkriva bolj kompleksne oblike prikrajšanosti v pozni starosti.

Ena ključnih ugotovitev raziskave je potrjeno tesno prepletanje energetske in prevozne revščine, kar neposredno podpira teoretične koncepte »dvojne energetske ranljivosti«, uveljavljene v mednarodni literaturi (Mattioli idr., 2017; Simcock idr., 2021), ki smo jo v kontekstu raziskav poimenovali dvojna revščina. Pri obeh oblikah prikrajšanosti so strukturni dejavniki tveganja enaki – med njimi izstopajo nizki dohodki, slaba kakovost stanovanj, neustrezna prevozna infrastruktura, oddaljenost od ključnih storitev ter omejene možnosti prilagajanja na spremenjene razmere.

V skladu s peto hipotezo, da energetska revščina prizadene več oseb kot prevozna, rezultati potrjujejo, da energetska revščina prizadene širši krog prebivalstva kot prevozna revščina. Pojavnost dvojne revščine razkriva kumulativne mehanizme ranljivosti, ki zahtevajo presežanje sektorsko ločenih politik. Čeprav je energetska revščina bolj razširjena, prevozna revščina deluje kot pomemben ojačevalec skupnega tveganja. Dvojna revščina je posebej izrazita pri mladih, enostarševskih gospodinjstvih, starejših med 65. in 74. letom starosti, samskih starostnikih ter gospodinjstvih z najnižjimi prihodki.

Kvalitativni podatki dodatno osvetljujejo izkušnjo dvojne revščine, ki presega kvantitativne kazalnike. Prizadeti posamezniki_ice pogosto opisujejo občutek ujetosti v življenjske okoliščine, v katerih morajo neprestano tehtati med osnovnimi življenjskimi potrebami. Nekateri so morali izbirati med nakupom hrane, plačilom ogrevanja in prevozom do zdravnika – kar je v skladu z mednarodnimi ugotovitvami o sočasni materialni in prevozni prikrajšanosti (Martiskainen idr., 2023).



8.8. INFORMIRANOST: MANJKAJOČI ČLEN MED RANLJIVOSTJO IN PODPORO

Iz anket in intervjujev izhaja, da je informiranost ljudi o možnostih pomoči ter ukrepih za blaženje prevozne, še v večji meri pa energetske revščine, zelo nizka. Mnogi ne poznajo programov, storitev ali podpornih mehanizmov, ki bi jim lahko olajšali vsakdanje življenje. Zato bi bilo smiselno izboljšati komunikacijske poti in zagotoviti, da ključne informacije dosežejo tiste, ki jih najbolj potrebujejo. Devet od trinajstih intervjuvancev ni še nikoli slišalo za kakršnokoli pomoč na področju energije ali prevoza, čeprav gre za skupine, ki so med najbolj ogroženimi.

Pomanjkljiva informiranost je v literaturi opredeljena kot eden ključnih dejavnikov ohranjanja energetske in prevozne ranljivosti (Birgi idr., 2023). Dostop do informacij je pogosto neenakomeren – starejši, socialno izolirani, etnične manjšine, osebe z najnižjimi prihodki in prebivalci odročnih območij pogosto ostajajo izključeni iz komunikacijskih tokov, po katerih potekajo informacije o subvencijah, prenovah ali ponudbi javnega prevoza.

To razkriva pomembno sistemsko pomanjkljivost: najranljivejših skupin pogosto ne dosežejo ukrepi, ki so namenjeni prav njim, zato obstaja potreba po informiranju teh skupin prebivalstva.

8.9. PRILAGAJANJE NA ENERGETSKO IN PREVOZNO REVŠČINO

Prilagoditvene strategije, ki jih opisujejo anketiranci_ke in intervjuvanci_ke, predstavljajo pomembno dimenzijo energetske in prevozne revščine. Ljudje pogosto omejujejo ogrevanje na posamezne prostore, zmanjšujejo prezračevanje, perejo ponoči, zmanjšujejo nakupovanje hrane ali zdravil, se izogibajo uporabi avtomobila ter se odpovedujejo obiskom sorodnikov, kulturnim dejavnostim in rekreaciji. Te prakse kažejo na širok spekter vedenj, s katerimi osebe skušajo obvladovati stroške energije in mobilnosti.

Ključno vprašanje, ki se ob tem odpira, je, ali so te prilagoditve sprejemljive ali ne. Same po sebi niso nujno problematične – težava nastane, ko postanejo prisilne, kronične, zdravju škodljive, socialno izključujoče ali ko predstavljajo edini način spopadanja s strukturnimi neenakostmi. V številnih primerih tako ne gre za svobodno izbiro, temveč za posledico neustreznih materialnih pogojev in sistemskih omejitev.

Literatura o energetskih praksah (npr. Simcock idr., 2021) opozarja, da se gospodinjstva pogosto prilagodijo tako močno, da navidezno nizka poraba prikrije dejansko prikrajšanost. Navzven je videti, kot da si uspešno zmanjšujejo stroške, v resnici pa živijo pod ravnjo, ki je potrebna za zdravje, udobje in dostojno življenje. Prikrita prikrajšanost se tako normalizira, medtem ko ostajajo strukturne težave nevidne. Intervjuji so pokazali podobno sliko na področju prevozne revščine.

Tako na področju energije kot prevoza se pokaže, da imajo ključno vlogo pri blaženju stiske socialne mreže. Sorodniki, sosede, prostovoljci in lokalne skupnosti pogosto nudijo prevoze, posojila, pomoč pri pripravi drv ali podporo pri skrbstvenih obveznostih. Ta neformalna infrastruktura lahko bistveno zmanjša ranljivost posameznikov_ic in jim omogoči stabilnejše vsakdanje življenje.



Med intervjuvanci je bilo razvidno, da lahko različne življenjske okoliščine pomembno vplivajo na počutje posameznikov_ic ter dodatno poglobljajo izkušnje energetske in prevozne revščine. Duševno zdravje se je v več primerih pokazalo kot dejavnik, ki vpliva tako na doživljanje stiske kot tudi na zmožnost aktivnega obvladovanja vsakodnevnih izzivov. Čeprav se raziskava v to temo ni poglobljala z namenskim naborom vprašanj in zato teh opažanj ne moremo empirično potrditi, so izvajalke intervjujev večkrat zaznale povezave med življenjskimi prelomnicami, duševno obremenitvijo in občutkom ujetosti v revščino.

Nobena izmed intervjuvanih oseb ni izpostavila naraščajočih stroškov energentov kot dodatne težave, vendar so vsi navedli, da redno racionalizirajo porabo in aktivno iščejo načine varčevanja. Višji stroški goriva niso vplivali na izvedljivost nujnih poti, kot so pot v službo, šolo ali k zdravniku, prav tako nihče ni poročal, da bi omejene možnosti prevoza vplivale na dostop do sredstev za plačevanje ogrevanja.

V razpravi pa se takšni odgovori kažejo kot pomemben opozorilni signal. Čeprav so izdatki posameznikov_ic v naši raziskavi relativno nizki in jih ti_e subjektivno ne doživljajo kot breme, to lahko pomeni bodisi običajno varčevanje bodisi skrito energetske ali prevozne revščine. Nizka poraba namreč ne zgolj posledica učinkovitega upravljanja sredstev, temveč lahko odraža finančne omejitve, ki gospodinjstva potiskajo v zmanjševanje ogrevanja, mobilnosti ali drugih osnovnih potreb do ravni minimalnega preživetja, čeprav te potrebe dejansko imajo. Takšni kompromisi so pogosto nevidni in zato tudi težje prepoznani v neposrednih izjavah anketirank_cev, vendar imajo dolgoročne posledice: gospodinjstva si prihranek pri energentih in prevozu pogosto zagotovijo na račun drugih nujnih življenjskih stroškov, kar povečuje njihovo strukturno ranljivost in pogloblja socialno izključenost (Benčina idr., 2025; Živčič in Tkalec, 2020).

Dostop do socialnih mrež pri sodelujočih ni enakomerno porazdeljen. Samski posamezniki, migrantke, osebe brez družinske opore ali tiste, ki pripadajo socialno izključenim skupnostim, so bistveno bolj izpostavljeni tveganju energetske in prevozne prikrajšanosti. To potrjuje tezo, da mora javna politika nadomestiti pomanjkanje socialnega kapitala ter zagotoviti podporo tam, kjer neformalnih mrež ni ali so te šibke. V nasprotnem primeru se razlike med skupinami še poglobljajo, prilagoditvene strategije pa se utrjujejo kot trajna oblika prikrajšanosti.

8.10. PRIPOROČILA ZA OBLIKOVALCE POLITIK

1. Celostno naslavljanje energetske in prevozne revščine

- Uvesti integrirane ukrepe, ki hkrati rešujejo energetske in mobilnostne potrebe, saj se tveganja pogosto pojavljajo skupaj.
- Na ravni države oblikovati uradni indikator dvojne revščine (beležen ločeno po spolu) za spremljanje kumulativnih učinkov sektorjev.

2. Krepitev podpore najbolj ranljivim skupinam

- Razviti ciljno usmerjene ukrepe za mlade v najemnih stanovanjih, samohranilce_ke, starejše v dotrajanih hišah ter gospodinjstva z najnižjimi prihodki.



- Okrepiti programe subvencij in dostopa do osnovnih storitev za samske starostnice_ke, ki imajo najšibkejše socialne mreže.

3. Izboljšanje stanovanjskih pogojev

- Razširiti nepovratna sredstva za energetske sanacije, namenjena najemnikom_cam in tistim brez dostopa do kreditov.
- Spodbujati prenovo dotrajanih stavb, zlasti v ruralnih območjih, kjer so hiše največkrat energetsko neučinkovite.

4. Krepitev dostopa do mobilnosti

- Vzpostaviti prožne oblike javnega prevoza: prevoz na zahtevo, skupnostne prevoze, lokalne mreže deljenja prevoza.
- Nadgraditi javni prevoz na podeželju in prilagoditi vozne rede dejanskim potrebam prebivalstva.
- Zmanjšati finančne ovire za mobilnost z ugodnejšimi vozovnicami za nizkodohodkovne skupine.

5. Izboljšanje informiranja in dostopa do storitev

- Razviti komunikacijske kanale, prilagojene ranljivim skupinam: osebno svetovanje, lokalne informacijske točke, obvestila preko zdravstvenih domov, občin in nevladnih organizacij, s poudarkom na lokalnih organizacijah v vaseh, ozaveščanje na lokalni ravni, tudi s pomočjo potujočih knjižnic, informativnih oddaj na radiu in lokalnih brezplačnih glasil.
- Vpeljati enotno kontaktno točko (»one-stop-shop«), ki ponuja informacije o energetskih subvencijah, mobilnostnih shemah in socialnih programih.

6. Krepitev lokalnih socialnih mrež

- Organizacijsko in finančno podpreti skupnostno solidarnost, kot so prostovoljski prevozi, sosed-ska pomoč, skupnostne delavnice za energetsko učinkovitost.
- Razviti podporne sheme za osebe brez družinske opore, zlasti v ruralnih območjih.

7. Uporaba podatkov za boljše oblikovanje politik

- Redno spremljati dvojno revščino s kombinacijo objektivnih in subjektivnih kazalnikov.
- Zagotoviti vključevanje žensk, mladih in starejših v načrtovalne procese, saj se njihove potrebe izrazito razlikujejo.



8. Zbiranje po spolu ločenih podatkov na ravni gospodinjstev in posameznikov ter njihova celovita analiza na državni ravni za poglobljeno razumevanje realnega stanja

Za boljše razumevanje razlik po spolu glede energetske in prevozne revščine je nujno zbirati po spolu ločene podatke in jih tudi analizirati. To pomeni, da ne zadostujejo informacije, vezane na gospodinjstvo, temveč je treba ločiti med vrstami gospodinjstev ter jih hkrati razčleniti po spolu. Le na tak način bo mogoče bolj jasno opredeliti razlike med spoloma, na podlagi katerih bodo mogoče sprejeti prilagojene ukrepe in politike, pri čemer bo treba narediti korak dlje od zgolj informiranja in ozaveščanja glede negativnih vplivov spolnih norm in stereotipov na življenja oseb.



9.

ZAKLJUČEK





Rezultati raziskave jasno kažejo, da sta energetska in prevozna revščina v Sloveniji večrazsežna in tesno prepletena pojava, ki izhajata iz kombinacije ekonomskih, prostorskih, stanovanjskih in družbenih dejavnikov. Najbolj ranljive skupine so mladi, ženske, enostarševska gospodinjstva, samske starejše osebe, osebe z nizkimi prihodki, gospodinjstva na podeželju z omejenim dostopom do prevoza ter presečišča vseh omenjenih kategorij. Analiza razkriva, da energetska revščina prizadene širši delež prebivalstva, vendar prevozna revščina pomembno okrepi tveganje za energetske prikrajšanosti, kar vodi v pojav dvojne revščine. Še posebej mladim, samohranilcem in starejšim (starostna skupina 65–74 let), še posebej ženskam, se kumulativno seštevajo materialne omejitve, slabe stanovanjske razmere, visoki stroški mobilnosti in omejena dostopnost storitev.

Kvalitativni podatki poglobijo razumevanje teh tveganj in razkrivajo pomembne prilagoditvene strategije, kot so omejevanje ogrevanja, zmanjševanje prezračevanja, izogibanje prevozu ali odpovedovanje družbenim dejavnostim. Takšna prilagajanja pogosto prikrivajo dejansko prikrajšanost – navidezna nizka poraba energije, prisilno lastništvo avtomobila ali majhni izdatki za prevoz so lahko rezultat prisilnega varčevanja, ki poslabšuje zdravje, zmanjšuje socialno vključenost in znižuje kakovost življenja. Podobno se kaže tudi v prepoznavanju težav: številne osebe svojega položaja ne interpretirajo kot revščino, temveč kot običajno življenje, kar otežuje pravočasno prepoznavo ranljivosti in ustrezno pomoč.

Raziskava razkriva tudi, da informiranost o obstoječih programih in podpornih mehanizmih ostaja zelo slaba, zlasti med tistimi, ki pomoč najbolj potrebujejo. Pomanjkanje informacij in neučinkoviti komunikacijski kanali dodatno krepijo energetske in prevozne ranljivosti, saj ljudje pogosto sploh ne vedo, da imajo dostop do subvencij, svetovalnih storitev ali prevoznih shem. Tam, kjer sistem odpove, pogosto »vskočijo« socialne mreže, sorodstvo in lokalne skupnosti, vendar dostop do teh neformalnih opor ni enakomerno razporejen.

Obstoječa raziskava je ena prvih v Sloveniji, ki išče presečišča več osebnih okoliščin, ki vplivajo na tveganje za pojavnost obeh oblik revščine. Tovrstno raziskovanje je nujno nadgraditi, prav tako je pomembno sistematično zbiranje po spolu ločenih podatkov. Le tovrsten nabor informacij bo omogočil sprejetje politik in z njimi povezanih ukrepov, ki družbenih neenakosti ne bodo le poglabljali.

9.1. OMEJITVE RAZISKAVE

Raziskava ima več omejitev, ki jih je treba upoštevati pri interpretaciji rezultatov. Prvič, merjenje energetske in prevozne revščine temelji na samoocenah, kar pomeni, da subjektivno dojetje bivalnih in prevoznih razmer ni nujno skladno z objektivnimi kazalniki. Drugič, uporabljeni pragovi za razvrščanje v razrede revščine lahko nekatere posameznike spregledajo – zlasti tiste s kroničnim, vendar manj očitnim pomanjkanjem. Tretjič, kvalitativni del temelji na majhnem, namensko izbranem vzorcu, zato ugotovitev ni moč posplošiti, čeprav ponujajo dragocen vpogled v izkušnje najbolj ranljivih. In četrtič, raziskava ni sistematično raziskovala duševnega zdravja ali neformalnih socialnih mrež, čeprav so se ti elementi v intervjujih pokazali kot pomembni dejavniki ranljivosti. Kljub navedenim omejitvam pa ana-



liza nudi celovit vpogled v naravo energetske in prevozne revščine, ločeno po spolu, ter osvetljuje ključne mehanizme, ki oblikujejo življenjske izkušnje prebivalcev.





10.

LITERATURA





- Aitken, I. T., Palm, M., in Farber, S. (2024). Exploring the interplay of transportation, time poverty, and activity participation. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 26, 101175.
- Barrella, R., Castaño-Rosa, R., Dereniowska, M., Dobbins, A., Gouveia, J. P., Guyet, R., Grossmann, K., Horta, A., Manjón Rodríguez, M. J., Martín Consuegra, F., Papamikrouli, L., Stojilovska, A., Živčič, L., in Cornelis, M. (2021). A toolkit for a just transition with the people. ENGAGER – European Energy Poverty: Agenda Co-Creation and Knowledge Innovation. Dostopno na: https://www.engager-energy.net/wp-content/uploads/2021/11/Engager-Toolkit-_draft-2.pdf
- Benčina, M., Živčič, L., Dominko, M., Slabe Erker, R. in Primc, K. (2025). Študija ekonomskih in političnih vplivov na trenutno in prihodnje stanje prevozne revščine. Dostopno na: <https://focus.si/wp-content/uploads/2025/03/Studija-ekonomskih-in-politicnih-vplivov-na-trenutno-in-prihodnje-stanje.pdf>
- Birgi, O. G., Ferdebar, M., Fuhrmann, A., Habersbrunner, K., in Stock, A. (2023). *Gender and energy poverty: Facts and arguments* (2. verzija, julij 2023). EmpowerMed. <https://www.empowermed.eu/wp-content/uploads/2023/08/EmpowerMED-Gender-and-energy-poverty-Factsheet-July2023-FINAL-1.pdf>
- Boardman, B. (1991). *Fuel poverty: From cold homes to affordable warmth*. Belhaven Press.
- Boyd, K. S., Calvillo, C., Mueller, T., Mu, X. in Zhu, T. (2023). The intersection of fuel and transport policy in Scotland: A review of policy, definitions and metrics. *Energies*, 16(13), 4978. Dostopno na: <https://doi.org/10.3390/en16134978>
- Bouzarovski, S., McKenzie, P., Lonie, A., Sarpotdar, A., Mattioli, G., in Martiskainen, M. (2024). The determinants of double energy vulnerability: A geospatial analysis. *Geographical Journal, Advance online publication*. Dostopno na: <https://doi.org/10.1111/geoj.12610>
- Bouzarovski, S. in Thomson, H. (2018) ,Energy vulnerability in the grain of the city: Toward neighborhood-based geographies of energy poverty', *Geography Compass*, 12(6), e12390.
- Bouzarovski, S., in Petrova, S. (2015). A global perspective on domestic energy deprivation: Overcoming the energy poverty–fuel poverty binary. *Energy Research in Social Science*, 10, 31–40.
- Braun, V. in Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. Dostopno na: <https://doi.org/10.1191/1478088706qp0630a>
- Critchley, R., Gilbertson, J., Grimsley, M. in Green, G. (2007) ,Living in cold homes after heating improvements: Evidence from Warm Front, England's Home Energy Efficiency Scheme', *Applied Energy*, 84(2), str. 147-158.
- Dolan, P. (2019). How peer abuse and singlism get in the way of Happy Ever After. Dostopno na: <http://static1.squarespace.com/static/5ede14d10cd4933b1b584db1/5ef9e8827507867bc727f202/5ef9e88a7507867bc727f402/1593436298396/HEA-response.pdf>
- Dominko, M., Slabe Erker, R., Primc, K., Benčina, M., Živčič, L. (2023). Ekonomska študija vpliva nestabilnih političnih in ekonomskih razmer na prevozno revščino. Dostopno na: <https://focus.si/publikacija/ekonomska-studija-vpliva-nestabilnih-politicnih-in-ekonomskih-razmer-na-prevozno-revschino>
- Dorantes, Lucía Mejía in Murauskaite-Bull, Ingrida, Revisiting transport poverty in Europe through a systematic review. *Transportation Research Procedia*, 72(2023), 3861–3868.
- Eko sklad. (2024) *Javni poziv ZER 2024 Nepovratne finančne spodbude za zmanjševanje energetske revščine*. Dostopno na: <https://www.ekosklad.si/prebivalstvo/pridobite-spodbudo/objava/javni-poziv-zer-2024-nepovratne-financne-spodbude-za-zmanjsevanje-energetske-revschine>
- Eko sklad. (2026) *Javni poziv ZER – VZHODNA SLOVENIJA Nepovratne finančne spodbude za zmanjševanje energetske revščine*. Dostopno na: <https://ekosklad.si/prebivalstvo/pridobite-spodbudo/objava/javni-poziv-zer-vzhodna-slovenija-nepovratne-financne-spodbude-za-zmanjsevanje-energetske-revschine>



European Institute for Gender Equality, EIGE (2025). Gender Equality Index, Slovenia. <https://eige.europa.eu/gender-equality-index/2025/country/SI>

European Institute for Gender Equality, EIGE (2016). *Gender Equality Index 2016: Women live longer, but poorer health*. EIGE. Dostopno na: <https://eige.europa.eu/publications-resources/toolkits-guides/gender-equality-index-2019-report/women-live-longer-poorer-health>

Evropska komisija (2024). *Transport poverty: Definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*. EU Urban Mobility Observatory.

Evropski parlament in Svet Evropske unije (2023). Uredba (EU) 2023/955 z dne 10. maja 2023 o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje ter spremembi Uredbe (EU) 2021/1060. Uradni list Evropske unije, L 130, 17.5.2023, 1–38.

Fakulteta za družbene vede (2024). *Povzetek ključnih ugotovitev*. Dostopno na: <https://www.fdv.uni-lj.si/docs/default-source/2024-25/povzetek-klju%C4%8Dnih-ugotovitev.pdf?sfvrsn=0>

Feenstra, M. (2025). Reframing energy poverty through a gender lens: A call for inclusive policy solutions. Florence School of Regulation, European University Institute. Dostopno na: <https://fsr.eui.eu/reframing-energy-poverty-through-a-gender-lens-a-call-for-inclusive-policy-solutions/>

Field, A. (2009). *Discovering statistics using SPSS*. SAGE.

Folkerts, M. A., Bröde, P., Botzen, W. J. W., Martinius, M. L., Gerrett, N., Harmsen, C. N., in Daanen, H. A. M. (2022). Sex differences in temperature-related all-cause mortality in the Netherlands. *International Archives of Occupational and Environmental Health*, 95(1), 249–258. Dostopno na: <https://doi.org/10.1007/s00420-021-01721-y>

Furszyfer Del Rio, J., Furszyfer Del Rio, D. D., Sovacool, B. K., in Griffiths, S. (2023). The demographics of energy and mobility poverty: Assessing equity and justice in Ireland, Mexico, and the United Arab Emirates. *Global Environmental Change*, 81.

Furszyfer Del Rio, D. D., Sovacool, B. K., Griffiths, S., Foley, A. M. in Furszyfer Del Rio, J. (2023). A cross-country analysis of sustainability, transport and energy poverty. *NPJ Urban Sustainability*, 3(41). Dostopno na: <https://doi.org/10.1038/s42949-023-00121-0>

Furszyfer Del Rio, D. D. in Sovacool, B. K. (2023). Of cooks, crooks and slum-dwellers: Exploring the lived experience of energy and mobility poverty in Mexico's informal settlements. *World Development*, 161, 106093. Dostopno na: <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2022.106093>

Gabrovec, M., Benčina, M., Bole, D., Goluža, M., Koblar, S., Pipan, P., Tiran, J., Živčič, L. (2024). *Prevozna revščina v Republiki Sloveniji – Poročilo ciljnega raziskovalnega projekta V6-2251*. Ljubljana, maj 2024.

Gabrovec, M., Tiran, J., Benčina, M., Bole, D., Goluža, M., Koblar, S., Pipan, P., in Živčič, L. (2025). *Prevozna revščina v Sloveniji* (Georitem 34). ZRC SAZU, Založba ZRC. Dostopno na: <https://doi.org/10.3986/9789610509387>

Gizem Birgi, Olgu, Fuhrmann, Antonia, Habersbrunner, Katharina in Stock, Anke. Gender and energy poverty. Facts and arguments. 2021. Dostopno na: https://www.wecf.org/de/wp-content/uploads/2018/10/EmpowerMed_Gender-and-energy-poverty-Factsheet-2021.pdf

Großmann, K., Oettel, H. in Sandmann, L. (2024). At the Intersection of Housing, Energy, and Mobility Poverty: Trapped in Social Exclusion. *Energies*, 17(8), 1925. Dostopno na: <https://doi.org/10.3390/en17081925>

Hafner Fink, M., Uhan, S., Filipovič Hrast, M., Gerdina, O., Jagodic, A., Kerbler, B., Sendi, R., Šeme, A., in Koščak, R. (2024). *Stanovanjska anketa 2024 – Vsebinsko poročilo o rezultatih analize*. Center za raziskovanje javnega mnenja in množičnih komunikacij, Fakulteta za družbene vede, Univerza v Ljubljani; Urbanistični inštitut RS.



- Healy, J. D. in Clinch, J. P. (2002) 'Fuel poverty, thermal comfort and occupancy: results of a national household-survey in Ireland', *Applied Energy*, 73(3–4), 329–343.
- Hills, J. (2012) *Getting the measure of fuel poverty: Final Report of the Fuel Poverty Review*. London: Department of Energy and Climate Change.
- Hoan, E., in MacDonald, G. (2024). "Sisters Are Doin' It for Themselves": Gender differences in singles' well-being. *Social Psychological and Personality Science*. Dostopno na: <https://doi.org/10.1177/19485506241287960>
- Howden-Chapman, P., Matheson, A., Crane, J., Viggers, H., Cunningham, M. in Blakely, T. (2012) 'Effects of insulating existing houses on health inequality: cluster randomised study in the community', *BMJ*, 334(7591), 460.
- International Transport Forum. (2024). *Youth on the move: Young people and transport in the 21st century* (Corporate Partnership Board Report). OECD Publishing. Dostopno na: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/youth-transport-21st-century.pdf>
- Kropivnik, S., Kogovšek, T., in Gnidovec, M. (2006). *Analize podatkov z SPSS-om 12.0*. Fakulteta za družbene vede.
- Kuttler, T., in Moraglio, M. (2020). *Re-thinking Mobility Poverty*, London.
- Li, J. in Streeter, G. (2020). Gender differences in widowhood in the short-run and long-run: Financial, emotional, and mental wellbeing. *The Journal of the Economics of Ageing*, 17, 100258. Dostopno na: <https://doi.org/10.1016/j.jeoa.2020.100258>
- Liddell, C. and Morris, C. (2010) 'Fuel poverty and human health: A review of recent evidence', *Energy Policy*, 38(6), 2987–2997.
- Lowans, C., Foley, A., Del Rio, D. F., Caulfield, B., Sovacool, B. K., Griffiths, S. in Rooney, D. (2023). What causes energy and transport poverty in Ireland? Analysing demographic, economic, and social dynamics, and policy implications. *Energy Policy*, 172, 113313. Dostopno na: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2022.113313>
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., in Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the institution of civil engineers-transport*, 169(6), 353–365).
- Marmot Review Team (2011) *The Health Impacts of Cold Homes and Fuel Poverty*. London: Friends of the Earth.
- Martiskainen, M., Hopkins, D., Torres Contreras, G. A., Jenkins, K. E. H., Mattioli, G., Simcock, N. in Lacey-Barnacle, M. (2023). Eating, heating or taking the bus? Lived experiences at the intersection of energy and transport poverty. *Global Environmental Change*, 82, 102728. Dostopno na: <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2023.102728>
- Middlemiss, L. and Gillard, R. (2015) Fuel poverty from the bottom-up: Characterising household energy vulnerability through the lived experience of the fuel poor, *Energy Research in Social Science*, 6, 146–154.
- Ministrstvo za infrastrukturo. (2013). *Register voznikov – presek stanja* [Podatkovna zbirka]. Dostopno na: https://podatki.gov.si/dataset/register-voznikov-presek-stanja?resource_id=636afe50-4582-4280-bf4c-6891d496b252
- Mattioli, G., Lucas, K. in Marsden, G. (2017). Transport poverty and fuel poverty in the UK: From analogy to comparison. *Transport Policy*, 59, 93–105. Dostopno na: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.07.007>
- OECD/International Transport Forum. (2024). *Youth on the move: Young people and transport in the 21st century* (ITF Policy Papers, No. 128). OECD Publishing. Dostopno na: <https://doi.org/10.1787/686a7ed5-en>
- Okushima, S. in Simcock, N. (2024). Double energy vulnerability in Japan. *Energy Policy*, 191, 114184. Dostopno na: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2024.114184>
- Parsifal, d. o. o. (2024). *Poročilo o raziskavi: Raziskava o povezanosti med energetske in prevozno revščino med ranljivimi skupinami*. Pripravljeno za Focus, društvo za sonaraven razvoj.



Potokar, Š. in Poglajen, V. (2017). Položaj enostarševskih družin glede na spol starša (Magistrsko delo). Univerza v Ljubljani, Fakulteta za socialno delo. Dostopno na: <https://egradiva.fsd.uni-lj.si/ediplome/senddoc/1946>

Pye, S., Dobbins, A., Baffert, C., Brajkovič, J., Grgurev, I., De Miglio, R. in Deane, P. (2015) Energy poverty and vulnerable consumers in the energy sector across the EU: analysis of policies and measures. Brussels: European Commission.

Pušnik, M. (2023). Brezplačne vozovnice za upokoјence ostajajo. Dostopno na: <https://www.delo.si/novice/slovenija/brezplacne-vozovnice-za-upokojence-ostajajo/>

Robinson, C. in Mattioli, G. (2020). Double energy vulnerability: Spatial intersections of domestic and transport energy poverty in England. *Energy Research in Social Science*, 70, 101699. Dostopno na: <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101699>

Robine, J. M., Cheung, S. L. K., Le Roy, S., Van Oyen, H., Griffiths, C., Michel, J. P. in Herrmann, F. R. (2008). Death toll exceeded 70,000 in Europe during the summer of 2003, *Comptes Rendus Biologies*, 331(2), 171-178.

Rikato Ružič, L. (2024). Pomen vključevanja vidika spolov v prometnem načrtovanju. Prispevek na 16. slovenskem kongresu o prometu in prometni infrastrukturi, Portorož, 23.–25. oktober 2024.

Sánchez-Guevara Sánchez, C., Sanz Fernández, A., in Núñez Peiró, M. (2020). Feminisation of energy poverty in the city of Madrid. *Energy and Buildings*, 223, 110157. Dostopno na: <https://doi.org/10.1016/j.enbuild.2020.110157>

Simcock, N., Jenkins, K. E. H., Lacey-Barnacle, M., Martiskainen, M., Mattioli, G. in Hopkins, D. (2021). *Identifying double energy vulnerability: A systematic and narrative review of groups at-risk of energy and transport poverty in the global north*. *Energy Research & Social Science*, 82, 102351. Dostopno na: <https://doi.org/10.1016/j.erss.2021.102351>

Sovacool, B. K. (2015). Fuel poverty, affordability, and energy justice in England: Policy insights from the Warm Front Program, *Energy*, 93(1), 361-371.

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

SURS (2023). Energetsko revnih gospodinjstev približno 7 odstotkov. Dostopno na: <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/12712>

SURS (2024). 1. oktober, mednarodni dan starejših. Dostopno na: <https://www.stat.si/StatWeb/news/Index/13116>

SURS (2025). Prvi četrtletni prirast prebivalstva v 2025 nekoliko nižji kot leto prej. Dostopno na: <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/13518>

SURS (2026) Energetsko revnih gospodinjstev lani nekoliko manj kot predlani. Dostopno na: <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/14211>

SURS (b. d.) *Raznolikosti družin z otroki v Sloveniji*. Dostopno na: <https://www.stat.si/StatWeb/File/DocSysFile/10880/BELLATRIX.pdf>

Swim, J. K., Gillis, A. in Hamaty, K.J. Gender Bending and Gender Conformity: The Social Consequences of Engaging in Feminine and Masculine Pro-Environmental Behaviors. *Sex Roles*, 82(2020), 363–385. Dostopno na: <https://doi.org/10.1007/s11199-019-01061-9>

Šori, I. Statistični podatki o vključenosti moških v skrbstveno delo v zasebni sferi v Sloveniji: Poročilo v okviru projekta Moškosti, enakost, skrbstvene prakse –MESP. Temeljni raziskovalni projekt Moškosti, enakost, skrbstvene prakse (J6 – 8253, 2017–2020). Dostopno na: <https://www.mirovni-institut.si/wp-content/uploads/2017/10/Skrbstveno-delo-v-zasebni-sferi.pdf>



Tiran, J., Ciglič, R., Hrvatin, M., in Gabrovec, M. (2021). Analiza kakovosti storitve in konkurenčnosti JPP ter predlogi možnih izboljšav: LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007). Ministrstvo za okolje in prostor; Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti. Dostopno na: https://www.care4climate.si/_files/1492/Analiza_kakovosti_storitve_in_konkurencnosti_JPP_t.pdf

Tod, A., Nelson, P., Cronin de Chavez, A., Homer, C., Powell-Hoyland, V. in Stocks, A. (2012). Understanding factors influencing vulnerable older people keeping warm and well in winter: a qualitative study using social marketing techniques, *BMJ Open*, 2(4), e000922.

Walker, G. in Day, R. (2012). Fuel poverty as injustice: Integrating distribution, recognition and procedure in the struggle for affordable warmth, *Energy Policy*, 49, 69–75.

Willand, N., Ridley, I., Maller, C. in Horne, R. (2019). Measuring energy poverty: Uniting the quantitative and qualitative indicators, *Energy Policy*, 132, 44–57.

Wittchen, H. U., Jacobi, F., Rehm, J., Gustavsson, A., Svensson, M., Jönsson, B., Olesen, J., Allgulander, C., Alonso, J., Faravelli, C., Fratiglioni, L., Jennum, P., Lieb, R., Maercker, A., van Os, J., Preisig, M., Salvador-Carulla, L., Simon, R., in Steinhausen, H. C. The size and burden of mental disorders and other disorders of the brain in Europe 2010. (2011). *Eur Neuropsychopharmacol*, 21(9), 655–679. PMID: 21896369. Dostopno na: <https://doi.org/10.1016/j.euroneuro.2011.07.018>

World Health Organisation (2015). Beyond the mortality advantage: Investigating women's health in Europe. Dostopno na: <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/ae168376-7edc-4df4-9fef-57d36438e3b0/content>

UMAR (2022). *Poročilo o razvoju 2022*. Dostopno na: https://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/razvoj_slovenije/2022/slovenski/POR2022_splet2.pdf

Upham, P., Sovacool, B. K. in Monyei, C. G. (2022). Energy and transport poverty amidst plenty: Exploring just transition, lived experiences and policy implications in Iceland. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 163, 112533. Dostopno na: <https://doi.org/10.1016/j.rser.2022.112533>

Uradni list Republike Slovenije. (2022). *Uredba o merilih za opredelitev in ocenjevanje števila energetske revnih gospodinjstev* (št. 132/22). PisRS. Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED8648>

UWE Bristol. (2023). *Lack of transport choices is leaving young people behind*. University of the West of England

Vellei, M., Pallubinsky, H., Khovalyg, D., Carter, S., in Chinazzo, G. (2025). Do women feel colder by nature? A systematic literature review and meta-analysis of sex differences in physiological and subjective thermal responses. *Building and Environment*, 277, 112936. Dostopno na: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0360132325004184>

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

Živčič, L., Tkalec, T. (2020). Energetska revščina - Modul za usposabljanje. Dostopno na: <https://www.empowered.eu/wp-content/uploads/2020/09/Energetska-revscina.pdf>

Živčič, L., Kvac, B., in Grmek, M. (2023). Energetske skupnosti kot način boja proti energetske revščini. Focus, društvo za sonaraven razvoj. Dostopno na: <https://focus.si/publikacija/energetske-skupnosti-kot-nacin-boja-proti-energetske-revscini>



zenpp
zenppr
enppre
nppre