

Priporočila projekta ZENPRE za oblikovanje politik in sprejemanje odločitev

Energetska in prevozna revščina se pogosto obravnavata kot ločeni problematiki, vendar ugotovitve projekta ZENPRE kažejo, da sta med seboj tesno povezani in da pogosto prizadeneta iste osebe oziroma gospodinjstva. Obe problematiki sta povezani z omejenim dostopom do osnovnih storitev, finančnimi omejitvami ter socialno izključenostjo.

Ugotovitve projekta hkrati kažejo, da obstoječe politike in ukrepi energetske in prevozne revščino pogosto obravnavajo ločeno, zaradi česar se spregleda njuno medsebojno prepletanje in skupne vzroke. **Za učinkovitejše zmanjševanje obeh pojavov so zato potrebni bolj povezani, vključujoči in na potrebah prebivalstva temelječi pristopi, ki bodo upoštevali raznolike življenjske okoliščine posameznikov_c in gospodinjstev.**

Na podlagi teh ugotovitev partnerji v projektu ZENPRE podajamo naslednja priporočila za krepitev sodelovanja in mreženja na lokalni ravni:

1. Celostno naslavljanje energetske in prevozne revščine

Energetska in prevozna revščina se lahko pojavljata sočasno, saj posamezniki_ce ter gospodinjstva, ki težko zagotavljajo primerne bivanjske razmere, pogosto hkrati nimajo ustreznega dostopa do prevozov ali si jih težko privoščijo. Zaradi tega bi morale politike na področju energije, prometa, socialnega varstva, prostorske in stanovanjske politike delovati bolj povezano ter razvijati ukrepe, ki hkrati naslavlja energijske in mobilnostne potrebe prebivalstva. Na nacionalni ravni bi bilo smiselno **razviti tudi uradni kazalnik dvojne, energetske in prevozne revščine, ki bi omogočal sistematično spremljanje prekrivanja obeh pojavov ter vrednotenje učinkov posameznih politik in ukrepov.** Kazalnik bi moral biti zasnovan tako, da omogoča analizo razlik glede na spol in druge osebne okoliščine ter s tem prispeva k boljšemu razumevanju različne izpostavljenosti obema revščinama.

2. Vključevanje perspektive ranljivih skupin v strateško načrtovanje

Pri pripravi, izvajanju in vrednotenju strateških dokumentov na področjih energije in prometa je treba sistematično upoštevati raznolike življenjske okoliščine prebivalstva ter ocenjevati, kako posamezni ukrepi vplivajo na različne družbene skupine. To vključuje uporabo podatkov, razčlenjenih po spolu, starosti, dohodkovnem položaju, gospodinjškem statusu, kraju bivanja in drugih relevantnih osebnih okoliščinah, ter izvajanje analiz distributivnih učinkov politik in ukrepov.

Čprav Nacionalni energetske in podnebni načrt prepoznava pomen pravičnega prehoda, vidik spola in drugih družbenih neenakosti ostaja le omejeno obravnavan. Dokument ni pripravljen na podlagi podatkov, razčlenjenih po spolu, prav tako ne vsebuje sistematične analize učinkov ukrepov na različne družbene skupine, kot so ženske, starejše osebe, mladi, materialno ogrožene osebe, enostarševska gospodinjstva, pripadniki_ce etničnih manjšin, LGBTQIA+ osebe in druge ranljive skupine.

Podobno tudi druga generacija Celostnih prometnih strategij, sprejeta leta 2025, vidika spola večinoma ne vključuje, obravnava drugih družbenih neenakosti pa je odvisna od posamezne strategije. Najpogosteje so izpostavljene potrebe gibalno oviranih oseb in otrok, medtem ko so druge družbene skupine praviloma manj obravnavane. To je problematično, saj prometne politike pomembno vplivajo na dostopnost storitev, zaposlitvenih možnosti, izobraževanja ter vsakodnevno mobilnost različnih skupin prebivalstva.

Za učinkovitejše zmanjševanje energetske in prevozne revščine je zato nujno, da strateški dokumenti na področjih energije in prometa sistematično vključujejo analize družbenih neenakosti, distributivnih učinkov ukrepov ter mehanizme za spremljanje njihovih vplivov na različne skupine prebivalstva. Le na ta način bo mogoče zagotoviti, da bodo ukrepi pravičnega prehoda in trajnostne mobilnosti dejansko prispevali k zmanjševanju neenakosti namesto da bi jih nenamerno poglobljali.

3. Krepitev podpore najbolj ranljivih skupin

Tveganje za energetske in prevozne revščine je večje pri nekaterih ranljivih skupinah. Posebno pozornost je treba nameniti starejšim osebam, predvsem tistim, ki živijo same, ženskam, gospodinjstvom z nizkimi prihodki, mladim brez rešenega stanovanjskega problema, najemnikom, samohranilskim družinam ter prebivalcem_kam odmaknjenih območij. Pri oblikovanju ukrepov je zato nujno upoštevati različne življenjske okoliščine posameznih skupin in razvijati ciljno usmerjene programe podpore. Posebno ranljivo skupino predstavljajo samske starejše ženske, ki imajo pogosto nižje dohodke, živijo v energetske neučinkoviteh bivališčih ter imajo šibkejše socialne mreže, zato potrebujejo prilagojene oblike pomoči in podpore.

Potrebo po takšnem pristopu ponazarja tudi primer subvencij Eko sklada za energetske revne gospodinjstva. Pri njihovem izvajanju bi bilo treba redno spremljati socio-demografsko strukturo prejemnikov_ic sredstev. Na podlagi ugotovljenih razlik v dostopu do podpor bi bilo smiselno prilagoditi informiranje, pogoje in načine izvajanja ukrepov, da bi zagotovili enakopravnejšo dostopnost za skupine, ki so energetske revščine bolj izpostavljene, vendar so med prejemniki_cami podpore premalo zastopane.

Podobno je mogoče načelo prilagajanja ukrepov različnim skupinam uporabiti tudi na področju prevozne revščine. Med uporabniki in uporabnicami storitev prevozov na klic za starejše prevladujejo ženske, kar ni zgolj posledica dejstva, da ženske v povprečju živijo dlje in zato

pogosteje ostanejo same v gospodinjstvu, temveč je povezano tudi z družbenimi normami in spolno zaznamovanimi vzorci mobilnosti. Moški so pogosto močnejše navezani na uporabo osebnega avtomobila in lahko uporabo tovrstnih storitev pogosteje dojemajo kot izgubo samostojnosti. Ponudniki storitev bi zato morali prilagoditi načine informiranja, promocije in izvajanja storitev tako, da bi učinkoviteje nagovarjali tudi starejše moške ter poudarjali vlogo teh storitev pri ohranjanju mobilnosti, neodvisnosti in kakovosti življenja v starosti.

4. Izboljšanje informiranja in dostopa do podpornih storitev

Velik del oseb, ki se soočajo z energetske ali prevozne revščine nima zadostnih informacij o vseh možnih alternativah, ne pozna razpoložljivih oblik pomoči, ali pa zaradi različnih ovir do njih ne dostopa. Zato je treba okrepiti informiranje in svetovanje, pri čemer morajo biti komunikacijski kanali prilagojeni potrebam ranljivih skupin.

Posebno priložnost predstavlja tudi krepitev sodelovanja med akterji_kami, ki delujejo na področju energetske in prevozne revščine. Energetski svetovalci_ke, energetski koordinatorji_ke Eko sklada, lokalni koordinatorji_ke prevoznih na klic in drugi strokovni delavci_ke, ki so v neposrednem stiku z ranljivimi skupinami, bi lahko poleg svojega primarnega področja uporabnike_ce informirali tudi o ukrepih in storitvah, ki naslavljajo drugo obliko revščine. Na ta način bi bilo mogoče posameznikom_cam zagotoviti celovitejšo podporo ter jih usmeriti k ukrepom in storitvam, ki naslavljajo tako energetske kot mobilnostne potrebe.

Izkušnje projekta kažejo, da akterji_ke pogosto ostajajo osredotočeni_e predvsem na svoje področje delovanja in redkeje prevzemajo pobudo za usmerjanje uporabnikov_c k storitvam drugih organizacij. Zato bi bilo treba vzpostaviti mehanizme, ki bi takšno povezovanje olajšali in spodbujali, na primer z jasnimi protokoli sodelovanja, skupnimi usposabljanji, izmenjavo informacij ali vzpostavitvijo mreže kontaktnih oseb. S tem bi se okrepila proaktivna vloga akterjev_k pri usmerjanju gospodinjstev do ustreznih oblik podpore ter spodbudili bolj celostni pristopi k obravnavi energetske in prevozne revščine.

5. Krepitev podatkovne podlage za oblikovanje vključujočih politik

Za učinkovito zmanjševanje energetske in prevozne revščine je potrebno redno spremljanje obeh pojavov ter njunega medsebojnega prepletanja. Pri tem ni dovolj spremljanje zgolj objektivnih kazalnikov, temveč je treba vključevati tudi subjektivne vidike, kot so občutek dostopnosti storitev, zadovoljstvo z mobilnostnimi možnostmi, zaznana kakovost bivanja in doživljanje lastnega socialnega položaja. Raziskava je pokazala, da med različnimi družbenimi skupinami obstajajo pomembne razlike med objektivnim in subjektivnim doživljanjem položaja. Moški so na primer kljub objektivno ugodnejšemu gmotnemu položaju pogosteje slabše ocenili svoj položaj, podobne razlike pa so bile zaznane tudi med mladimi.

Za boljše razumevanje teh razlik je nujno vzpostaviti sistematično zbiranje, povezovanje in analiziranje podatkov, razčlenjenih po spolu, starosti, tipu gospodinjstva, kraju bivanja in drugih relevantnih osebnih okoliščinah. Pri tem ni dovolj spremljanje podatkov zgolj na ravni gospodinjstev, temveč je treba, kjer je to mogoče, zagotoviti tudi vpogled v položaj posameznic in posameznikov znotraj gospodinjstev. Takšen pristop bi omogočil boljše razumevanje vpliva spolnih norm, družbenih vlog, ekonomskih neenakosti in drugih dejavnikov na pojav energetske in prevozne revščine ter prispeval k oblikovanju bolj ciljno usmerjenih in pravičnih ukrepov.

Dodatne informacije:

Katjuša Šavc

Focus, društvo za sonaraven razvoj

katjusa@focus.si