Poročilo posveta: Prevozi na klic in prostovoljski prevozi – vloga občin pri prevozu prebivalcev

Ljubljana, 20. 10. 2026

Uvod

Država (MZIE + DUJPP) pripravlja prevoze na klic (PNK) kot del integriranega javnega potniškega prometa, financirane iz Socialnega sklada za podnebje, vendar pilotna območja in kriteriji zanje še niso določeni. Prostovoljski prevozi ostajajo ločena, dopolnjujoča storitev, ki jo najbolj omejujeta pomanjkanje prostovoljcev in sistemskega financiranja njihovih stroškov.

Dogodek *Prevozi na klic in prostovoljski prevozi – vloga občin pri prevozu prebivalcev* je potekal 20. oktobra 2026 v Ljubljani v okviru projekta EUKI *Preobrazba prometa: podnebni ukrepi v službi družbene pravičnosti* (Focus). Namen je bil povezati občine, izvajalce prevozov in pripravljavce ukrepov na državni ravni. Moderirala je Alenka Oblak.

- **1. del:** predstavitve Focus, MZIE, DUJPP, UIRS in MLSKRR ter razprava z vprašanji udeležencev.
- **2. del:** okrogla miza o praksah prostovoljskih prevozov v občinah in vprašanja iz publike.

1. del: predstavitve

Prevozna revščina in projekt EUKI – Katjuša Šavc (Focus) PPT

Projekt povezuje razogljičenje prometa z zmanjševanjem prevozne revščine v Sloveniji in na Češkem: raziskuje, kako občinske prometne strategije upoštevajo ranljive skupine, ozašča in povezuje občine, ministrstva ter izvajalce prevozov.

- **Opredelitev:** prevozna revščina je pojav, ko posameznik ali gospodinjstvo nima ustreznega prevoza do ključnih storitev in dejavnosti ali si ga težko privošči (CRP Mobilnostna revščina v RS).
- **Vzroki:** individualni (oviranost, starost, digitalna nepismenost, slab materialni položaj), družbeno-ekonomski (cene goriva in avtomobila, trg nepremičnin, odvisnost od avtomobila, »skrita« prevozna revščina) in prostorski (razpršena poselitev, slaba mreža JPP, nepovezano prostorsko in prometno načrtovanje).
- **Ranljive skupine:** starejši, otroci in mladi, ženske, ljudje z oviranostmi, Romi in priseljenci, materialno prikrajšani, enostarševske družine, prebivalci podeželja – pogosto s kumulativno ranljivostjo.
- **Posledice:** socialna izključenost, gospodarske, zdravstvene, okoljske in izobraževalne posledice ter odvisnost od dobre volje sorodnikov in sosedov.

Socialni sklad za podnebje – Jošt Šmajdek (MZIE) PPT

Slovenija ima iz Socialnega sklada za podnebje (SNP) skupaj z nacionalnim deležem na voljo do **477,3 mio EUR** za prevozno in energetsko revščino. Ocena za leto 2023: prevozno revnih je 61.534 prebivalcev ob delavnikih (3,5 %), 147.791 ob sobotah (8,3 %) in 161.826 ob nedeljah (9,1 %).

Iz desetih ukrepov raziskovalnega projekta CRP Mobilnostna revščina v RS (monografija, 2025) so izbrani trije:

1. **Subvencija za brezemisijska vozila** – socialni lizing je preoblikovan v nakup 100 vozil (do 20.000 EUR na vozilo) za prostovoljske prevoze na zahtevo (npr. Prostofer, Sopotniki); upravičenci bodo zavodi, društva in občine.



2. **Vavčerji** za spodnjih 20 % prebivalstva po dohodku – med drugim za terminske vozovnice JPP, električna in navadna kolesa ter servis koles (poleg energetskih namenov).
3. **Prevozi na klic, integrirani v JPP** (PNK)– v okviru gospodarske javne službe, s kombiji na e-pogon med zbirnimi mesti. Uvedba postopna: 1. leto pilotno do 15 enot, 2. leto 50 enot, od 3. leta 250 enot (+19 rezervnih). Vključuje nakup vozil in polnilnic, aplikacijo, klicni center, voznike/promotorje ter podporo občinam (RCM in DUJPP). **Država se je zavezala, da bo prevoze ohranila tudi po koncu sklada.**

Stanje: vlada je osnutek socialnega načrta potrdila 9. 4. 2026, Evropski komisiji je bil oddan 24. 4. 2026, odziv EK je prišel konec junija, sledijo popravki in pogajanja.

Merjenje prevozne revščine – Simon Koblar (UIRS) PPT

Leta 2025 je imelo **393.597 prebivalcev** nezadovoljiv dostop do JPP (206.551 brez JPP, 187.046 z nezadovoljivo dostopnostjo). Med njimi je 45.956 ljudi pod pragom tveganja revščine in 42.408 mladih (10–19 let) – skupaj **88.365 prevozno revnih ob delavnikih (4,6 %)**, ob sobotah 8,5 % in ob nedeljah 9,3 %. Najvišji delež ob delavnikih ima posavska regija (9,5 %), sledita pomurska in primorsko-notranjska (po 7,7 %); najnižji osrednjeslovenska (1,9 %). Predstavil je karto občin s prevozno revnimi in identifikacijo območij za organizacijo PNK, ki bo izhodišče za izbor pilotov.

Prevozi na klic v integriranem JPP – Jasna Žgajnar Pečjak (DUJPP) PPT

Primer iz Golobinjka: Marija (72) in Jože (87) živita 3,7 km od središča, a imata različni potrebi – eni ustreza prevoz na klic, drugemu prostovoljski prevoz. **Oblika prevoza se mora prilagoditi potrebi posameznika; obe storitvi se na istem območju lahko dopolnjujeta.**

Pravna podlaga je 57.b člen ZPCP-2: PNK se izvaja v okviru GJS javnega linijskega prevoza; z dovoljenjem organa JPP ga lahko izvaja in financira tudi lokalna skupnost. Lahko poteka po vnaprej določenem ali prilagodljivem voznem redu. Predviden je tam, kjer JPP ne zadošča, do zbirnih mest, prestopnih točk na JPP ali točk s ključnimi storitvami. Rezervacija je obvezna. **PNK bo dostopen vsem pod enakimi pogoji, ne bo pa rešil vseh prevozov.**

	Prevoz na klic	Prostovoljski prevoz
Komu	vsem pod enakimi pogoji	predvsem starejšim in ranljivim

	Prevoz na klic	Prostovoljski prevoz
Namen	dopolnitev JPP	odprava socialne prikrajšanosti
Pot	od točke do točke	od vrat do vrat
Voznik	poklicni voznik	prostovoljec
Vožnja	vnaprej določen vozni red	individualno dogovorjena
Cena	tarifni sistem JPP	praviloma brezplačno
Storitev	prevoz	prevoz s spremstvom in pomočjo

Obstoječi občinski prevozi se razlikujejo po organizaciji, naročanju, pogojih in rezervacijah. **Integracija ne pomeni še enega kombija**, ampak odgovor na pet vprašanj potnika: kje izvem, kako naročim, ali povezava počaka, kako plačam (cilj je enoten tarifni sistem JPP) in ali je to ena pot v načrtovalniku poti.

- **Znano:** namen je dopolnitev JPP na območjih z nezadovoljivo ponudbo, storitev se aktivira z rezervacijo, integrirana bo v IJPP.
- **Še nedoločeno:** konkretna območja, relacije, režimi, podrobna pravila in operativna organizacija.
- **Vloga občin je nepogrešljiva:** so prvi stik z občani in že vedo, katera naselja so slabo povezana, kje bi PNK napajal avtobus ali vlak, katere potrebe že pokrivajo prostovoljski prevozi in katere podatke lahko zagotovijo. RCM prispevajo širšo, medobčinsko sliko.
- **Merilo uspeha ni število vozil**, ampak ali ima prebivalec uporabno, povezano pot – in ali smo dosegli ljudi, ki prevoz najbolj potrebujejo. PNK bo uspešen le, če ga bodo prepoznali vsi deležniki.

1. del: razprava z vprašanji udeležencev (SLIDO)

Večina odgovorov MZIE in DUJPP potrjuje, da so podrobnosti PNK (območja, kriteriji, vloga obstoječih izvajalcev) še odprte in da si ministrstvo želi sodelovanja z občinami. Vprašanja so združena po temah; kjer odgovor v zapiskih ni zabeležen, je to navedeno.

Pilotna območja in analiza potreb

Ali so pilotna območja že izbrana? Ne. Piloti še niso izbrani, tudi kriteriji za izbor še niso dodelani.

Kako se določijo območja (občine) za pilote – ali obstaja matrika, ki se prilagaja posebnostim območja? Izhodišče bo zemljevid prevozne revščine S. Koblarja (UIRS). Upoštevali bodo tudi relief, da ne bodo vsa pilotna območja izbrana v enakih pogojih.

Rečeno je bilo, da bo pilotov več – zakaj sta zdaj samo dva v dveh regijah? Po predstavitvi MZIE je v prvem letu predvidenih do 15 enot PNK.

Ali bo narejena poglobljena analiza potreb po PNK po regijah in občinah? Da, analiza bo zagotovo narejena, vendar po funkcionalnih območjih in ne omejena na meje regij ali občin. S. Koblar je dodal, da so njegove analize preliminarne; slika se hitro zaplete (npr. zaradi cestne mreže, geografskih značilnosti), zato je pred določanjem linij in območij nujno, da občine posredujejo svoje informacije. Udeleženka je

opozorila na občinske (OCPS) in regionalne celostne prometne strategije (RCPS), ki že vsebujejo uporabne podatke.

V kolikih občinah PNK že obstaja in ali so na voljo podatki? Natančnega števila zapiski ne navajajo. Kot primer so bile omenjene občine Tolmin, Bovec in Bohinj, kjer lokalna skupnost sama organizira prevoze (vozni red, tarifa); državni PNK v okviru GJS je ločena zgodba.

Vključevanje obstoječih izvajalcev in občin

Zakaj subvencije za vozila niso namenjene tudi obstoječim izvajalcem PNK, ki niso prostovoljske organizacije? Ministrstvo za te izvajalce ni vedelo. Skupaj z RCM bo v začetku naslednjega meseca pripravilo bazo podatkov za vse občine, razpis pa prilagodilo potrebam lokalnih skupnosti, da bodo upravičeni tudi drugi.

Ali bodo v sistem vključeni obstoječi izvajalci z znanjem in izkušnjami? To bo stvar dogovora; DUJPP si sodelovanja želi.

Ali bo pomoč na voljo tudi občinam in regijam, ki so se zaradi nujnosti PNK lotile same (ob nenehnem zamikanju časovnic)? Odvisno od primera. DUJPP že zdaj integrira občinske šolske prevoze, s čimer se je cena za občine znižala; podobno želijo izvesti pri PNK.

Zakaj PNK ne bi uvedli po regijah, kot so razdeljena koncesijska območja GJS, s profesionalnimi izvajalci? Jošt Šmajdek: koncesijska območja se ne ujemajo s statističnimi regijami. Koncesionarji GJS vozijo avtobuse in imajo pomanjkanje voznikov, za kombije pa zadošča kategorija B, kar pomeni drug nabor približno 500 voznikov. Ponekod bo sinergija mogoča.

Kakšna bo vloga RCM? RCM so v stiku z občinami in poznajo njihovo stanje na področju prometa, specifike in geografske značilnosti. Pomagali bodo z informacijami ministrstvu in DUJPP ter odgovarjali na vprašanja občin.

DUJPP: ali v načrte integracije vključujete občinske šolske prevoze? Konkretnih odgovorov še ni; želijo si sodelovanja in integracije, ki bo v obojestransko zadovoljstvo.

Platforma in aplikacija

Ali država razmišlja o enotni platformi za PNK ali bo to prepuščeno občinam (pri 2 milijonih prebivalcev, kot večje EU mesto)? Da. Del sredstev SNP je namenjen vzpostavitvi klicnega centra in aplikacije, ki bo vključena v načrtovalnike poti – nastala bo enotna platforma.

Kako bo aplikacija za naročanje dostopna različnim izvajalcem po Sloveniji? Aplikacija bo imela dve strani: uporabnike in izvajalce. Naročila bodo prihajala prek aplikacije in klicnega centra, izvajalci pa bodo imeli digitalno napravo za sprejem prevoza. Sistem bo prevoze optimiziral.

Oblike storitve in ciljne skupine

Kakšne oblike PNK se bodo izvajale na pilotnih območjih? Ne od vrat do vrat, ampak med določenimi vstopnimi in izstopnimi točkami, npr. avtobusnimi in železniškimi postajami.

Kako bodo urejeni prevozi za osebe z oviranostmi – PNK in ostali JPP? V ukrep so dodana vozila z rampo oziroma klančino. Osebe z manjšimi oviranostmi, ki se lahko presedejo (bergle, hojca), bodo lahko uporabljale vse PNK.

Ali bo PNK imel socialni kriterij – ga bodo lahko uporabljali le materialno prikrajšani in kako bo to preverjeno? Ne. PNK ne bo imel socialne komponente in bo dostopen vsem. Ciljali bodo območja z več socialno ogroženimi, ti pa bodo imeli tudi vavčerje za vozovnice. Ministrstvo ne pričakuje, da bi storitev izkoriščali premožnejši – izkušnje iz JPP kažejo, da je uporaba samoselektivna.

Potrebujemo PNK za starejše, ki jih prostovoljski prevozi ne morejo pokriti, in popoldanske prevoze otrok, ki jih JPP ne pokriva. Se da združiti? V razpravi so bili navedeni trije primeri:

- Občina s tremi prostovoljskimi vozili: aktivni starejši, ki zmorejo JPP, bi uporabljali PNK, s tem pa bi se na Prostoferju sprostila mesta za tiste, ki ga res potrebujejo.
- Popoldanski prevozi otrok so problem: starši so obremenjeni, brez JPP se nekateri otroci popoldanskih dejavnosti ne morejo udeležiti.
- **Kras kot dober primer:** Sopotniki in PNK Toyota GO – starejši dopoldne, otroci popoldne, storitev od vrat do vrat je zapolnjena ves dan.

Financiranje, časovnica in povezava z MLSKRR

Kdaj se bo začelo izvajanje ukrepov iz Socialnega načrta za podnebje, če se ETS2 prestavlja (zdaj že na leto 2028)? Takoj, ko bo sklenjen dogovor z EK. Ukrepi se bodo najprej financirali iz proračuna, nato iz SNP; obdobje zalaganja iz proračuna se bo podaljševalo. Če se sklad ne bi napolnil zaradi zahtev nekaterih EU držav po umiku iz sistema ETS2, nadaljnji potek ni znan.

Kakšno bo sodelovanje med PNK MZIE in PNK na obmejnih območjih MLSKRR? MZIE zaenkrat ne ločuje obmejnih občin; zanima jih, kje so največje vrzeli in potrebe, ne glede na lego občine. Pogosto se to sicer ujema.

Ali in kdaj bodo sofinancerska sredstva na voljo tudi za občine zunaj OPO (npr. Zasavje)? PNK MZIE ni omejen na OPO in bo na voljo vsem občinam. (Razpis MLSKRR je, nasprotno, namenjen samo občinam OPO.)

2. del: Napoved javnega razpisa – Simona Laznik (MLSKRR) PPT

MLSKRR napoveduje javni razpis **izključno za občine na obmejnih problemskih območjih (OPO)**; zaenkrat obstaja le grob osnutek in razpisa ni mogoče razširiti na druge občine, zbirajo pa predloge. Upravičeni bodo prevozi na klic in organizirani prevozi do storitev za starejše, invalide, osebe z omejeno mobilnostjo, mlade in socialno ogrožene. Namen je boljša dostopnost do storitev tam, kjer JPP ni na voljo.

2. del: okrogla miza

Okrogla miza je prikazala raznolikost razmer po občinah. Sodelovali so:

- **Sara Berglez Zajec**, Občina Podvelka
- **Marko Zevnik**, Zavod Sopotniki
- **Metka Šošterič**, MLSKRR

- **Miha Bogataj**, Zlata mreža (Prostofer)

Vsi so se strinjali, da je PNK lahko dobrodošla dopolnitev, ne pa nadomestilo prostovoljskih prevozov od vrat do vrat. Največja ovira slednjih so prostovoljci in sistemsko neurejeno pokrivanje njihovih stroškov.

1. krog: kako prevozi potekajo pri vas

Sara Berglez Zajec (Podvelka)

- Začeli so z dinamičnim načrtom prevozov za vse, ki morajo na nujne poti. Izkazalo se je, da so **potrebe tako velike, da jih z enim vozilom ne zmorejo**.
- Občina meri 104 km² in ima okoli 3.000 prebivalcev v razpršeni poselitvi; povprečen občan ima do postajališča tudi 10 km.
- **Gre za osnovno preživetje**; cilj vsake države bi moral biti, da ohrani kulturno krajino in poseljena obmejna območja.
- Delo sloni na požrtvovalnem koordinatorju, ki se mu je pridružil še drugi. Vozilo mora biti 4 × 4 zaradi terena; vozniki so usposobljeni.
- Koordinatorja usklajujeta urnike z bolnišnicami, voznik osebo počaka pred bolnišnico. Upokojenci niso navajeni vrveža, v bolnišnicah se težko znajdejo in potrebujejo spremstvo.
- JPP je slab: iz središča občine, kjer je tudi vlak, ni mogoče priti v Ljubljano do 9. ure, do bolnišnic pa sploh ne.
- Kritje osnovnih stroškov je za občino velik finančni zalogaj.



Marko Zevnik (Zavod Sopotniki)

- Začeli so kot pobuda na brkinsko-kraškem območju, danes delujejo v **17 občinah, opravijo 13.800 prevozov na leto, storitev aktivno uporablja 2.600 starejših**.
- **Storitev vidijo bolj kot socialno kot mobilnostno.** Starejši so »ujetniki svojih domov« in jih zapuščajo le za res nujne poti.
- Namena vožnje ne preverjajo. Prednost ima zdravstvena oskrba, a enako pomembna je kava s prijateljico – **ne gre le za preživetje, ampak za kakovost življenja**.
- **V večini občin so potrebe podcenili**: ko starejši nimajo več občutka, da so breme svojcem, potreb praviloma naraste.
- Ključen je lokalni koordinator, vpet v okolje.
- Lokalna skupnost storitev sprejme za svojo: prostovoljci dobijo brezplačen zajtrk ali kosilo, podjetja podpirajo storitev (dve večji podjetji iz Idrije sta donirali vozili).
- Prevoze združujejo; koordinatorji usklajujejo termine z zdravstvenimi ustanovami, ki vidijo zasedenost vozil, kar razbremeni tudi zdravstveno osebje.
- Mnogi uporabniki so socialno šibkejši, zato imajo kupone ugodnosti pri nakupu dobrin.

- **Dodatne storitve so mogoče le s kadrom, ki nudi podporo.** Starejši so ranljivi, zato prostovoljce usposabljajo in neprimerne zavrnejo. Kriterij: pripravljenost pomagati starejšim in samozavest v prometu. Ne želijo postati platforma za trženje storitev starejšim.

Metka Šošterič (MLSKRR)

- Na obmejnih problemskih območjih razpršena poselitev in odseljevanje najbolj prizadeneta tiste, ki ostanejo; invalidnost, starost in socialni položaj jim položaj še otežujejo.
- **Glavni cilj strategije regionalnega razvoja je kakovost življenja za vsakogar, ne glede na kraj bivanja.**
- Na 85 OPO ljudje nimajo dostopa do osnovnih storitev, družabno življenje usiha. Ponekod postajališča so, frekvence pa ne; popoldne je dostop do dejavnosti težak.
- Ukrep naj vzpostavi **primerljiv standard dostopnosti**; pri tem imajo pomembno vlogo prostovoljski prevozi. Ali bo storitev od vrat do vrat ali od določenih točk, je še v presoji.

Miha Bogataj (Zlata mreža, Prostofer)

- **Najpogosteje se zatakne pri iskanju prostovoljcev**, ki so gonilo in srce takih storitev; v mestih jih je še težje najti.
- Prostovoljce je treba negovati: **ne plačujejo jih, ampak nagrajujejo.** V več kot polovici občin je prostovoljec na dan vožnje deležen toplega obroka.

Marko Zevnik – stroški in organizacija pri Sopotnikih

- Izkušnje s terena prostovoljec sporoči koordinatorju, ta jih vnese v sistem (npr. da oseba uporablja hojco), prevozi pa se jim prilagodijo.
- Prostovoljci so usposobljeni tudi za prepoznavanje socialnih težav in povezani s CSD; jasno je, kje se njihove naloge končajo.
- **Občina plača Sopotnikom okoli 6.000 EUR na leto**, kar je edini strošek do zavoda; zagotovi še vozilo (pogosto donirano) in potne stroške prostovoljcev. **Največji strošek je zaposlitev koordinatorjev.**

2. krog: financiranje in prostovoljci

Sara Berglez Zajec (Podvelka)

- Ideja je bila uresničena leta 2022 ob močni bazi prostovoljcev; vzdrževanje sistema sloni na požrtvovalnosti. Finančne potrebe so skromne, a denarja za prostovoljce ni dovolj; razmišljajo o pavšalu ali podjemnih pogodbah.
- Večje občine si lahko pomagajo z zavodi, manjše si zaposlitve ne morejo privoščiti. Ustanovitev zavoda bi bila za Podvelko prevelik strošek.
- **Sistemsko je onemogočeno, da bi občina prostovoljcem dobronamerno povrnila stroške.**
- **Prostovoljstvo izgublja smisel zaradi zakonsko zahtevane administracije** – ta ne bi smela presegati 10 % dela prostovoljca. Predlagajo prostovoljske pavšale.
- Prednost je oseben stik prostovoljca s stranko, ki se v večjih sistemih izgubi.

Metka Šošterič (MLSKRR)

- **Ukrep ni sistemska ureditev prevozov**, ampak odziv na zaznane potrebe s terena – za začetek dodaten ukrep k JPP.
- Na poizvedbo po regijah je bilo manj odzivov, kot so si želeli. Zaznali so potrebo po prostovoljcih in pomanjkanje ljudi, ki bi prevoze lahko izvajali – **ne more vsak voziti**.
- Predlog pavšala za prostovoljce so zabeležili. Od občin si želijo primere dobrih praks in informacije o pripravljenosti in organiziranosti.
- Mnogo OPO občin zaradi kapacitet prevozov ne bi zmoglo organizirati samih. Vprašanje občinam brez storitve: **kaj je ovira, da ne pristopite?**
- **MLSKRR ne financira nakupa vozil**, lahko pa stroške in najem. Predlogom bodo skušali priti naproti v okviru zakonodajnih in finančnih možnosti.

3. krog: PNK in prostovoljski prevozi – dopolnjevanje

Sara Berglez Zajec (Podvelka)

- **PNK, kot ga je predstavil DUJPP, v Podvelki skoraj ne bi deloval**; namenjen je bolj zgoščenim območjem. Pokril bi morda dve točki in 3–4 % prebivalcev.
- **Na 70 % območja ni mobilnega signala.**
- Potrebujejo prevoze od vrat do vrat, predvsem za starejše od 75 let, izjemoma za bolne ali ob naravnih nesrečah. Deluje skupnostni sistem, ki temelji na empatiji in prostovoljstvu.
- Združitev z drugo občino ne pride v poštev, ker ne prinese finančnih koristi.
- Vključujejo mlajše prostovoljce (izobraževanja, testne in varne vožnje), a so ti med tednom odsotni. **Ključen bi bil zakon o prostovoljstvu z jasno opredeljenimi nagradami.**

Miha Bogataj (Zlata mreža, Prostofer)

- Odvisno od poslovnega modela, a **PNK je komplementaren in zelo dobrodošel**.
- Pri okoli 150 občinah bi bil **enoten klicni center za vso Slovenijo** cenejši.
- Prostofer vozi od vrat do vrat, nekateri uporabniki pa bi lahko prišli do avtobusne postaje; PNK bi tako razbremenil prostovoljske prevoze.

Marko Zevnik (Zavod Sopotniki)

- Sopotnike so že pred PNK nadgradili z **intermodalnimi prevozi**: sistem je povezan z Googlovimi voznimi redi, osebo lahko pripeljejo do avtobusne ali železniške postaje.
- Za nepokretne so uvedli spremljevalce, kar je dodaten strošek (okoli 5 takih prevozov na leto).
- Na Krasu in v Brkinih so povezani s PNK Toyota GO, ki ga lahko vsak uporabnik Sopotnikov uporablja brezplačno; koordinatorka presodi, kateri prevoz je primernejši. **Lani so na Krasu tretjino dodatnih prevozov izvedli s Toyota GO – sicer bi jih morali zavrniti.**
- **PNK mora biti premišljeno zasnovan**: kaj pomeni od vrat do vrat in kje so zbirne točke.

Vprašanja iz publike

Ali se bodo lahko na razpis MLSKRR prijavili tudi javni zavodi? Ne, samo občine, ker pravne podlage ne omogočajo drugače. Občina lahko zavod najame s pogodbo in mu pokrije stroške. Udeleženec iz javnega zavoda, ki izvaja program Sopotnikov, je pojasnil, da občini izstavljajo mesečne zahtevke. MLSKRR bo postavko za storitev upošteval in jo uskladil z ministrstvom.

Komentar: stroški prostovoljcev niso zanemarljivi – pri 10 prostovoljcih se obroki in prevozi hitro seštejejo.



Ali je Podvelka razmišljala o združevanju z drugimi občinami zaradi stroškov koordinatorja? Sara Berglez Zajec: na regijski ravni se že dlje povezujejo, a zaradi razpršene poselitve skupna storitev ni smiselna. Prostovoljci so povezani v društvu za tretje življenjsko obdobje, ki jih zavaruje, jim zagotovi majice in jopice ter manjši obrok, če so na terenu več kot 4 ure. Več si finančno ne morejo privoščiti.

Ali je pri PNK mišljena tudi digitalizacija – info točke v občinah, digitalizirana postajališča? To ni predmet omenjenih razpisov. Udeleženka je poudarila komunikacijo: denarja naj ne zapravljajo za letake, ampak objavljajo v občinskih glasilih, ki jih starejši radi berejo. Tudi objave v lokalnih medijih so lahko upravičen strošek. Odgovor o digitalizaciji v zapiskih ni zabeležen.

Razpis MLSKRR je za obmejne občine – lahko pričakujemo razpis tudi za druge? Ni na vidiku. MLSKRR skrbi za skladen regionalni razvoj, a gre za ozek program po 24. členu zakona. O razširitvi bodo v prihodnje razmišljali.

Odprta vprašanja

- **PNK in prostovoljski prevozi se dopolnjujeta.** PNK (od točke do točke, za vse) lahko razbremeni prostovoljske prevoze od vrat do vrat, kar kažeta primera Krasa (Sopotniki + Toyota GO) in Prostoferja.
- **Model PNK ne ustreza vsem območjem.** V zelo razpršenih občinah, kot je Podvelka (brez mobilnega signala na 70 % območja), bi pokril le nekaj odstotkov prebivalcev.
- **Prostovoljci so ozko grlo.** Udeleženci predlagajo prostovoljske pavšale, manj administracije in zakonsko urejeno nagrajevanje prostovoljcev.
- **Občine imajo ključno vlogo** pri prepoznavanju vrzeli in posredovanju podatkov (tudi iz OCPS in RCPS); MZIE in DUJPP si želita sodelovanja z njimi in z obstoječimi izvajalci.

3. del: POROČILO DELAVNIŠKEGA DELA

SKUPINA A PROSTOVOLJSKI PREVOZI (povzetek vseh 3 skupin)

Udeleženci delavnice o prostovoljskih prevozih so opozorili na naraščajoče povpraševanje in hkratno pomanjkanje prostovoljcev, zato so potrebne spodbude, da jih privabimo, nagradimo in obdržimo, ter krepitev prostovoljstva kot vrednote, zlasti med mladimi. Prostovoljci potrebujejo usposabljanja iz vožnje, prve pomoči in psihosocialnih vidikov, prevozi pa morajo biti prilagojeni tudi osebam s posebnimi potrebami, kot so slepi, slabovidni, gluhi in naglušni. Za stabilno delovanje je ključna kontinuiteta razpisov z zagotovljenimi sredstvi. Udeleženci predlagajo tudi povezovanje z drugimi sistemi prevozov in vzpostavitev medregijske platforme za koordinacijo.

Financiranje in razpis

1. **Kontinuiteta razpisa:** Občine potrebujejo stalen razpis, da lahko prostovoljske prevoze izvajajo dolgoročno in ne le projektno.

Prostovoljci

2. **Pridobivanje in ohranjanje prostovoljcev:** Prostovoljcev primanjkuje, povpraševanje pa presega zmožnosti občin. Potrebni so mehanizmi, tudi finančni, za privabljanje, nagrajevanje in ohranjanje prostovoljcev. Prostovoljstvo je treba spodbujati kot vrednoto, zlasti med mladimi, saj so prostovoljci danes večinoma starejši.

3. **Usposabljanje prostovoljcev:** Prostovoljci potrebujejo usposabljanja o varni vožnji, prvi pomoči in psihosocialnih vidikih dela z uporabniki. Za to je treba zagotoviti sredstva.



Uporabniki

4. **Prilagoditev za osebe z oviranostmi:** Prostovoljske prevoze je treba prilagoditi osebam z različnimi oviranostmi, kot so slepi, slabovidni, gluhi in naglušni.

Povezovanje in koordinacija

5. **Medobčinsko sodelovanje:** Priporočamo medobčinsko in medregijsko izmenjavo praks, ki občinam olajša reševanje skupnih težav.

6. **Platforma in integracija:** Zaradi vse večjega povpraševanja predlagamo medregijsko platformo z enim koordinacijskim centrom. Prostovoljske prevoze naj se poveže z drugimi sistemi, tudi s prevozi na klic.

Priporočila za razpis MLSKRR

7. **Pavšal za prostovoljce:** Priporočamo, da razpis vključi pavšalni znesek za povračila stroškov in nagrade prostovoljcem v skladu z Zakonom o prostovoljstvu.

8. **Poenostavitev postopkov:** Priporočamo poenostavitev prijave na razpis in poročanja o porabi sredstev, saj administrativne zahteve nesorazmerno obremenjujejo manjše občine z malo zaposlenimi. Obseg dokumentacije naj bo sorazmeren z višino sredstev in zahtevnostjo aktivnosti.

9. **Razmerje med občino in izvajalcem:** Jasno je treba opredeliti razmerje med občino in zavodom, ki izvaja prevoze, ter možne podlage za financiranje, na primer program dela ali pogodbo. Priporočamo razširitev nabora upravičenih stroškov in dopustnih načinov izplačil, da bo podpora dostopna čim več občinam z različnimi organizacijskimi in finančnimi praksami.

SKUPINA B PREVOZI NA KLIC V IJPP (povzetek vseh 3 skupin):

Udeleženci delavnice o vključevanju prevozov na klic v integrirani javni potniški promet (IJPP) so poudarili, da morajo biti ti prevozi časovno usklajeni z odhodi vlakov in avtobusov, točni in kakovostni, uporabniki pa ustrezno obveščeni, tudi tisti, ki niso digitalno vešči, in tudi ob morebitnih zamudah. Za uspešno uvedbo občine potrebujejo jasna pravila iz državne ravni: kdo bo do prevoza upravičen, pod kakšnimi pogoji, na katerih območjih in s katerimi postajališči. Predlagali so, da DUJPP pri vzpostavitvi PNK črpa iz vedenja že obstoječih modelov (Fura Radlje, Torbar Postojna, Lokalno povezani na Krasu, prevozi v občinah Triglavskga narodnega parka, Kočevje), ki so sicer izpostavili sistem od vrat do vrat, se prilagaja uporabniku, ima v ozadju programe, ki optimizirajo prevoze in stremijo k čim večji zasedenosti. Ni nujno, da je najboljša rešitev enotna linija in fiksni urniki. Dober pimer sta tudi valižanski sistem fleccsi in DRT v Flandriji. Ključno vprašanje ostaja financiranje. Primarno je to strošek države, odprto pa je, ali in v kolikšnem deležu bi sodelovale občine, ter ali bi lahko občine na primer kupovale vozovnice za prevoz na klic namesto financiranja ločenih šolskih prevozov. Udeleženci – občine in RCM so izrazili pripravljenost za sodelovanje in deljenje podatkov, tudi o neformaliziranih praksah lokalnih prevozov.

Financiranje in pravila

1. **Financiranje:** Primarna struktura financiranja naj bo državna. Odprto ostaja, kdo bo nosilec storitve ter ali in v kolikšnem deležu jo bodo sofinancirale občine. Sofinanciranja najema in nakupa vozil si večina občin ne more privoščiti.
2. **Jasna pravila:** DUJPP naj občinam da jasna pravila in celoten know-how. Pojasni naj, kdo bo upravičen, pod kakšnimi pogoji, katera območja bodo vključena in po kakšnem ključu ter katera postajališča bodo uporabljena (nova in obstoječa).

Načrtovanje in podatki

3. **Podatki občin:** Občine so pripravljene prispevati podatke in znanje. To so linije šolskih prevozov, mesta, kjer vozila obračajo in ustavljajo, ter potrebe prebivalcev.
4. **Nejasno izvajanje:** Način izvajanja prevozov na klic še ni dovolj jasno opredeljen. Obstaja skrb, da bodo območja z največjimi potrebami zaradi nizke gostote poselitve ostala brez dostopa do storitve.
5. **Obstoječe dobre prakse:** V nekaterih občinah prevozi na klic že delujejo: Fura Radlje, Torbar Postojna, Lokalno povezani na Krasu, prevozi v občinah Triglavskega narodnega parka in Kočevje (Toyota GO). To je lahko dobro izhodišče za DUJPP. Prevoz na klic ne potrebuje nujno ene linije in fiksne ure, lahko je bolj prilagodljiv potrebam prebivalcev.

Šolski prevozi

6. **Vozovnice namesto šolskih prevozov:** Odprto je, ali lahko občina namesto financiranja šolskih prevozov kupi učencem vozovnice za prevoz na klic. Pogoj je, da vsi učenci pravočasno pridejo k pouku, ki se praviloma začne ob isti uri, in domov. Priporočamo, da se preverijo organizacijske možnosti in stroškovna učinkovitost. Kjer prevoz na klic to zanesljivo zagotovi, lahko občine krijejo vozovnice namesto ločenih, dražjih šolskih prevozov.

Povezava z JPP in obveščanje

7. **Točnost in usklajenost:** Prevozi morajo biti časovno usklajeni, točni in kakovostni. Termini naj bodo vezani na odhode vlakov in avtobusov ter usklajeni tudi ob zamudah.
8. **Obveščanje uporabnikov:** Zagotoviti je treba jasno in dostopno obveščanje o poteku prevoza, predvidenem prihodu vozila in zamudah. To velja tudi za potnike, ki so že v kombiju, kadar zamuda ogroža prestop, in za tiste, ki niso digitalno vešči.