

OPREDELITEV PREVOZNE REVŠČINE V SLOVENIJI

dr. Jernej Tiran, dr. David Bole, dr. Matej Gabrovec, dr. Maruša Goluža, dr. Primož Pipan

Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti, Geografski inštitut Antona Melika
jernej.tiran@zrc-sazu.si, david.bole@zrc-sazu.si, matej.gabrovec@zrc-sazu.si, marusa.goluza@zrc-sazu.si

Marjeta Benčina, dr. Lidija Živčič

Focus – društvo za sonaraven razvoj
marjeta@focus.si, lidija@focus.si

Simon Koblar

Urbanistični inštitut Republike Slovenije
simonk@uir.si

DOI: <https://doi.org/10.3986/9789610507673/05>

IZVLEČEK

Opredelitev prevozne revščine v Sloveniji

Prevozna revščina je razmeroma neuveljavljen in slabo artikuliran pojem. V ospredje je stopila v aktualni energetske in podnebni krizi in je vključena v Socialni sklad za podnebje, ki ureja socialno pravičen podnebni prehod. Prispevek povzema prve ugotovitve projekta Mobilnostna revščina v Republiki Sloveniji. Ugotovili smo, da je prevozna revščina kontekstualna, vsebinsko kompleksna in večplasten pojav, ki zavzema številne oblike in ima tudi prostorsko razsežnost. Oblikovali smo definicijo prevozne revščine, prilagojeno slovenskim razmeram, ter metodologijo in nabor kazalnikov za njeno merjenje. Dva od teh kazalnikov, dostopnost javnega prevoza in izdatke za prevoz glede na razpoložljive dohodke, smo tudi podrobneje predstavili in opozorili na regionalne razlike pri dostopu do ustreznega prevoza.

KLJUČNE BESEDE

prevozna revščina, mobilnostna revščina, mobilnost, podnebni prehod, prevozna pravičnost, javni prevoz, dostopnost, Slovenija

ABSTRACT

Definition of transport poverty in Slovenia

Transport poverty is a relatively unstated and poorly articulated concept. It has come to the fore in the current energy and climate crisis and is included in Social Climate Fund, which aims to achieve a socially just climate transition. This paper summarises the first findings of the project Mobility Poverty in the Republic of Slovenia. We found that transport poverty is a contextual, contextually complex and multifaceted phenomenon that takes many forms and has a spatial dimension. We have developed a definition of transport poverty, adapted to the Slovenian context, as well as a methodology and a set of indicators. Two of these indicators, accessibility to public transport and transport expenditure in relation to disposable income, are also presented in more detail, highlighting regional differences in access to adequate transport.

KEY WORDS

transport poverty, mobility poverty, mobility, climate transition, transport justice, public transport, accessibility, Slovenia

1 Uvod

Prevozna revščina je razmeroma neuveljavljen pojem, čeprav je v družbi prisotna že dalj časa. V Evropski uniji je stopila v ospredje v razpravah o podnebni krizi in z njo povezanim zelenim prehodom, natančneje v svežnju predlogov za posodobitev zakonodaje »Pripravljeni na 55«. Na področju trgovanja z emisijami se je Evropski svet dogovoril o vzpostavitvi novega, ločenega sistema za trgovanje z emisijami za sektorja stavb in cestnega prometa, tako imenovani ETS 2 (Evropski svet 2022). To pa bi še povečalo težave ljudi z zadovoljevanjem njihovih osnovnih potreb, saj si zaradi potencialne višje cene nizkoemisijskih vozil številni ne bi mogli privoščiti prehoda na čistejše vire prevoza.

Poleg ETS 2 lahko prinesejo neželene učinke na ranljive dele družbe tudi ostali zakonodajni dokumenti, izhajajoči iz svežnja »Pripravljeni na 55«, ki urejajo obdavčitev energije, obnovljive vire energije, infrastrukturo za alternativna goriva in standarde emisijskih vrednosti CO₂ za nove avtomobile in kombinirana vozila – zadnja denimo vključuje odmevno prepoved prodaje novih vozil z motorjem na notranje zgorevanje od leta 2035 (Evropski zeleni dogovor 2023). Ti ukrepi bi lahko še posebej prizadeli manj premožna gospodinjstva, pri katerih se stroški prevoza bolj zajedajo v njihove prihodke in pogosto nimajo dovolj finančnih sredstev za energetsko učinkovitejša vozila. Tovrstnemu tveganju so bolj podvrženi tudi prebivalci prometno odmaknjenih območij (Lorek in sodelavci 2021; Martiskainen in sodelavci 2021). Obstaja torej resna bojazen, da bodo te politike koristile premožnejšim družbenim slojem ali pa zaradi visoke porabe javnih sredstev zmanjšale sredstva na drugih področjih prometnega sektorja, kot je javni potniški promet, in s tem povečale družbeno neenakost (ACEA 2021).

Vzporedno z navedenim so se v strokovni in politični javnosti razvnele razprave o prevoznih revščinah in ukrepih o njeni omilitvi. Evropski svet in Evropski parlament sta ustanovila Socialni sklad za podnebje, namenjen podpori ranljivim gospodinjstvom, mikropodjetjem in uporabnikom prevoza, ki jih bo nova shema za trgovanje z emisijami še posebej prizadela. Sklad med drugim predvideva, da mora vsaka država članica Evropski komisiji predložiti načrt ukrepov, ki obravnava vpliv cen ogljika na ranljive državljane in bo podlaga za črpanje sredstev sklada. V primeru prometa to pomeni vlaganje v brezogljlično mobilnost, vključno z neposredno dohodkovno podporo ranljivim skupinam, in s tem omilitev težav pri mobilnosti oziroma prevozu (Uredba (EU) ... 2023).

Po drugi strani pa je iz izjav nekaterih akterjev, kot je Avto-moto zveza Slovenije, ki prevozno oziroma mobilnostno revščino enačijo s starostjo osebnih avtomobilov in stroški njihovega vzdrževanja (Evropski parlament potrdil ... 2023), razbrati, da pojem vsebinsko še ni povsem dorečen. Vsekakor pa je za Slovenijo zelo aktualen. Glede na visok delež poti, opravljenih z osebnimi vozili, visok delež izdatkov za mobilnost (Kazalci okolja 2022) in visok delež prebivalcev na redko poseljenih območjih, ki otežkoča učinkovit javni prevoz (Tiran in sodelavci 2022), lahko sklepamo, da bo ta pojav močno prizadel tudi Slovenijo, a ne vseh družbenih skupin in območij v enaki meri.

Namen članka je opredelitev prevozne revščine v slovenskem kontekstu. Uvodoma so predstavljene obstoječe definicije prevozne revščine in sorodnih pojmov ter lastna definicija prevozne revščine v slovenskem kontekstu; navedene so tudi njene oblike in dejavniki, ki jo povzročajo. V nadaljevanju je podana metodologija za merjenje prevozne revščine na podlagi nabora ključnih kazalnikov, nekateri od njih so izračunani in prikazani na različnih prostorskih ravneh. V sklepnem poglavju smo se zazrli v prihodnost in navajamo potencialne ukrepe za omilitev prevozne revščine.

2 Teoretska opredelitev prevozne revščine

2.1 Teoretska izhodišča

V literaturi obstaja veliko konceptov, ki obravnavajo neenakost, prikrajšanost ali revščino z vidika mobilnosti ali prevoza. Večinoma se prekrivajo, so pa med njimi tudi pomembne razlike. Če se omejimo

na pojma prevozne in mobilnostne revščine, ki sta v kontekstu pravičnega zelenega prehoda trenutno v ospredju razprav v evropskih institucijah, lahko razločimo dve osnovni konceptualizaciji.

Prva, »prevozna revščina« (ang. *transport poverty*), izhaja iz koncepta prevozne pravičnosti ter združuje socialno in prevozno prikrajšanost. O njej govorimo, ko posameznik nima na voljo prevoza, ki ustreza njegovemu fizičnemu stanju in zmožnostim. Pojem je širok in obsega več oblik – mobilnostno revščino, dostopnostno revščino, cenovno dostopnost prevoza in izpostavljenost prometnim eksternalijam. V tej konceptualizaciji je mobilnostna revščina zgolj ena od oblik oziroma podmnožic prevozne revščine in pomeni sistemsko pomanjkanje prevoza, ko posameznik nima osebnega avtomobila ali na območju, kjer živi ali dela, ni povezav javnega prevoza. Druge oblike prevozne revščine obsegajo primere, ko obstoječe možnosti prevoza ne dosegajo zelene destinacije ali pa posamezniku povzročajo visoke izdatke za mobilnost, kar ga pahne pod prag revščine. V nekaterih primerih mora veliko časa nameniti potovanju ali pa so pogoji potovanja nevarni ali nezdravi (Lucas in sodelavci 2016).

Druga konceptualizacija, »mobilnostna revščina« (ang. *mobility poverty*), izhaja iz koncepta sposobnosti premikanja (ang. *motility*) ter izpostavlja ovire, ki posamezniku omejujejo ali preprečujejo, da bi se lahko svobodno gibal glede na svoje potrebe in tako uresničeval svojo pravico do mobilnosti v sodobni hiper mobilni družbi. Namesto prevozne pravičnosti, ki v ospredje postavlja dostop do ključnih človekovih potreb, izhaja iz pravice do mobilnosti. Izpostavlja številne ranljive skupine, ki so zaradi različnih notranjih in zunanjih dejavnikov manj mobilne, kot so ženske, otroci in mladostniki, starostniki, ljudje z nizkimi dohodki, osebe z oviranostmi, begunci in priseljenci (Kuttler in Moraglio 2020a). S tega vidika so ravno tako pomembna tudi posamezna območja (mestna središča, obmestja, podeželje), ki imajo glede mobilnosti svoje posebnosti in ovire.

Evropska unija je maja 2023 po uspešnih pogajanjih Evropskega parlamenta in Evropskega sveta v uredbi o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje sprejela pojem prevozne revščine, ki pomeni, da »posamezniki in gospodinjstva ne morejo kriti stroškov zasebnega ali javnega prevoza oziroma jih krijejo s težavo, ali da nimajo dostopa oziroma imajo le omejen dostop do prevoza, ki jim omogoča dostop do osnovnih socialno-ekonomskih storitev in dejavnosti, ob upoštevanju nacionalnega in prostorskega okvira« (Uredba (EU) ... 2023, 10).

2.2 Lastna definicija

Definicija prevozne revščine v Socialnem skladu za podnebje je oblikovana na evropski ravni v kontekstu zelenega prehoda in služi predvsem kot podlaga za ukrepe, ki bi ta pojav omilili. Zato se je v projektu pokazala potreba po oblikovanju lastne definicije prevozne revščine, ki bi bila krajša in prilagojena slovenskim razmeram. Pri tem smo se naslonili na evropsko definicijo in prevozno revščino opredelili kot »pojav, ko posameznik ali gospodinjstvo nima ustreznega prevoza do zanj ključnih storitev in dejavnosti, ali si ga težko privoščiči«.

Prevozna revščina je rezultat človeku (ali gospodinjstvu) lastnih in zunanjih značilnosti, na katere pa praviloma nima vpliva. Definicija v ospredje postavlja ustrezen dostop do lokacij, kjer posameznik zadovoljuje svoje temeljne potrebe, kot so delo, nakupovanje, izobraževanje, zdravstvena oskrba in rekreacija. S tem se razlikuje od tistih pojmovanj, ki poudarjajo mobilnost kot eno pomembnejših vrednot sodobne družbe ali celo človekovih pravic (Kuttler in Moraglio 2020b). Definicija izhaja iz koncepta prevozne pravičnosti (ang. *transport justice*) in obsega več oblik prevozne revščine. Najpomembnejša je slaba prostorska in prometna dostopnost. Pogosto so za ljudi pomembne lokacije od njihovih bivališč zelo oddaljene, do njih pa ni mogoče enostavno dostopati s prevoznim sredstvom, ki ga imajo na voljo. Najbolj ranljiva skupina so posamezniki, ki živijo na območju brez ustrezne dostopnosti javnega prevoza ali drugih oblik mobilnosti in brez lastnega osebnega avtomobila, kar vodi v manjšo mobilnost (Kuttler in Moraglio 2020c), ta pa pogosto v socialno izključenost (Lucas 2012) in slabšo kakovost življenja (Churchill in Smyth 2019).

Stroški za prevoz najbolj prizadenejo tiste z nižjimi dohodki. To vodi v zmanjšano mobilnost in odrekanje nekaterim dejavnostim ali v materialno revščino zaradi prisiljenega lastništva avtomobila

(Mattioli 2017) in večjih izdatkov za gorivo. S pojmom »ustrezen prevoz« definicija vključuje tudi časovne stroške. Ti nastanejo zaradi časovne nekonkurenčnosti javnega prevoza in vodijo v tako imenovano časovno revščino (Turner in Grieco 2000).

Definicija vključuje tako posameznike kot gospodinjstva, saj je prevozno revščino smiselno obravnavati in reševati na obeh ravneh. Raven posameznika osvetljuje prevozne težave posameznih članov gospodinjstva in ranljivih skupin, na primer žensk, ki so zaradi močno družbeno ukoreninjenih vrednot in prepričanj v slabšem ali podrejenem družbeno-ekonomskem položaju (Borgato in sodelavci 2020), ali oseb z oviranostmi, pri katerih je mobilnost že tako ali tako omejena (Reis in Freitas 2020a). Raven gospodinjstva pa je pomembna z vidika oblikovanja ustreznih ukrepov za omilitev prevozne revščine, povezanih z gospodinjstvom. Gospodinjstvo je zaradi prepletenosti in soodvisnosti njegovih članov, tudi z vidika lastništva avtomobila in razdelitve dohodkov, in drugih enakih pogojev med njimi (na primer lokacija bivališča) dojeto kot osnovna družbena enota.

Razmerje med pojmom mobilnostna in prevozna revščina je zaradi različnih izhodišč avtorjev in predlagateljev definicije v Socialnem skladu za podnebje precej zapleteno. Iz zapisnikov razprav na to temo v evropskih institucijah je na primer razvidno, da se vsebina pojma ni bistveno spreminjala, se pa je spreminjalo njegovo poimenovanje (Predlogi sprememb ... 2022). Do razlik je prihajalo tudi v predlogih prevodov uredbe v nacionalnih jezikih. Avtorji prispevka menimo, da je mobilnostna revščina, ki bi jo sicer lahko poimenovali tudi mobilnostna prikrajšanost, širši pojem od prevozne revščine: v ospredje postavlja manjšo mobilnost in ne zgolj pomanjkanje prevoza, obsega pa tudi neustrezno infrastrukturo za hojo oziroma hodljivost prostora. Prevozna revščina je tako zgolj ena od oblik mobilnostne revščine. Ena od pomanjkljivosti izraza mobilnostna revščina pa je dejstvo, da je pojem mobilnosti v rabi prometnih strokovnjakov ožji in se nanaša zgolj na prostorsko mobilnost – gibanje ljudi iz kraja v kraj, praviloma na dnevni ravni. Vendar obstajajo tudi druge oblike mobilnosti, kot sta stanovanjska ali družbena mobilnost.

Zaradi naštetih vzrokov je izraz prevozna revščina, ki je neposredni prevod izraza *transport poverty*, v primerjavi z mobilnostno revščino pomensko ustrežnejši, tudi z vidika podnebnega prehoda, zato jo uporabljamo v nadaljevanju prispevka.

2.3 Dejavniki prevozne revščine

Dejavniki, ki posameznika ali gospodinjstvo privedejo do prevozne revščine, lahko razvrstimo na notranje (individualne) in zunanje (družbeno-ekonomske), pri čemer sta obe skupini med seboj pogosto tesno povezani.

Med individualnimi dejavniki je največkrat v ospredju materialni položaj, ki revnejšim posameznikom preprečuje dostop do storitev mobilnosti in posredno do pomembnih storitev in aktivnosti za zadovoljevanje temeljnih potreb (Simcock in sodelavci 2021; Shi in sodelavci 2022). Stroški za mobilnost lahko zavzemajo velik delež proračuna in s tem odžirajo denar za druge, za človeka prav tako pomembne dejavnosti (Borgato, Maffii in Bosetti 2020a). Vodi tudi v tako imenovano prisiljeno lastništvo avtomobila, ki opisuje gospodinjstva z enim ali več avtomobili kljub omejenim finančnim virom (Mattioli 2017). Pomembne so tudi fizične in kognitivne ovire, ki zmanjšujejo mobilnost posameznikov, zlasti z vidika ranljivih skupin. To so osebe z oviranostmi, ki imajo zaradi svojih okvar (vidne, slušne, gibalne ali duševne) ali bolezenskih stanj težave z mobilnostjo. Največ jih je med starejšo populacijo, zlasti nad 75 let (Reis in Freitas 2020a, 2020b). Nepoznavanje jezika in nepismenost ovirajo mobilnost beguncev in priseljencev (Egmond, Kuttler in Wirtz 2020). Prevozna revščina je tudi subjektiven pojav in jo na primer povzroča primerjanje lastne mobilnosti in destinacij z drugimi; to je še zlasti pomembno v kontekstu tako imenovane hipermobilnosti, ki je v sodobni družbi postala ena od pomembnih vrednot (Kuttler in Moraglio 2020a).

Družbeno-ekonomski dejavniki so številčnejši in raznovrstnejši. Med ekonomskimi izstopajo visoki stroški prevoza, zlasti goriva (Churchill in Smyth 2019), kar je na primer v Evropski uniji še posebej aktualno ob nedavnih podražitvah in načrtovanem zelenem podnebnem prehodu. Ponekod je za neka-

tere ranljive skupine problem tudi drag javni prevoz (Egmond, Kuttler in Wirtz 2020). Pomembne so tudi razmere na nepremičninskem trgu: gentrifikacija manj premožne posameznike odvrča od nakupa zelenega stanovanja in jih sili v nakup cenejših nepremičnin na prometno slabše dostopnih lokacijah (Kuttler 2020a). Ne gre zanemariti tudi družbenih norm in vrednot, ki ljudi »silijo« v opravljanje dejavnosti z avtomobilom, prizadenejo nekatere ranljive družbene skupine, kot so ženske, ki so zaradi neenakega položaja v gospodinjstvu ali na trgu dela manj mobilne (Borgato in sodelavci 2020).

Družbeni vzorci vedenja so tesno povezani s prostorskim in prometnim načrtovanjem. Razpršena poselitev povečuje tveganje za prevozno revščino, saj imajo takšne lokacije slabo prometno dostopnost, majhna gostota prebivalstva pa onemogoča vzpostavitev konkurenčnega javnega prevoza (Churchill in Smyth 2019; Kuttler 2020b). Inovativne prometne rešitve skoraj vedno ostajajo v urbanem kontekstu, izven katerega ne dosegajo potrebne kritične mase (Borgato, Maffii in Chiffi 2020). Na avtomobilskemu prevozu temelječ sistem vodi v osiromašeno ponudbo mobilnostnih možnosti in nekonkurenčen javni prevoz, kar še posebej prizadene ljudi, ki zaradi različnih razlogov ne uporabljajo avtomobila. Nekateri avtorji zato govorijo o socialni izključenosti od zgoraj navzdol (Preston in Rajé 2007).

3 Kazalniki prevozne revščine

Ker je prevozna revščina v domači in tuji literaturi še razmeroma slabo uveljavljen pojem, se tudi kazalniki za prepoznavanje, merjenje in preučevanje tega pojava uveljavljajo bolj počasi. Izmed evropskih držav ima uradno sprejet kazalnik za spremljanje prevozne revščine zaenkrat samo Francija, kjer je gospodinjstvo prevozno revno, če delež prihodkov, namenjenih za prevoz, doseže dvakratnik mediane (Indicateurs ... 2015). Pregled literature je pokazal, da so vidiki prevozne revščine zelo različni, na primer prostorski in časovni, finančni in družbeno-kulturni. Ta delitev nam lahko služi tudi za razlikovanje med skupinami kazalnikov.

Prostorski in časovni kazalniki prevozne revščine so med seboj tesno povezani. Temeljijo na predpostavki, da naj bi imeli posamezniki enakovreden dostop do dela, dejavnosti in storitev z javnim prevozom v razumnem časovnem okviru. To pomeni, da potovalni čas z javnim prevozom ne bi smel biti bistveno daljši od prevoza z osebnim avtomobilom. S prostorskimi in časovnimi kazalniki ugotavljamo predvsem dostopnost javnega prevoza in njegovo kakovost (Lucas in sodelavci 2016; Martens in Bastiaanssen 2019; Kuttler 2020b).

Finančni kazalniki lahko posredno ali neposredno kažejo na prevozno revščino prebivalstva. Posredno lahko prevozno revščino ugotavljamo iz podatkov o dohodkih prebivalstva in iz deleža prebivalstva pod pragom revščine (Borgato in sodelavci 2020). Neposredno lahko prevozno revščino ugotavljamo iz izdatkov, ki jih gospodinjstva namenjajo za mobilnost, na primer za gorivo, nakup in vzdrževanje avtomobila ter za javni prevoz. V primeru, da gospodinjstva namenijo nesorazmerno visok delež razpoložljivega dohodka za avtomobil, lahko sklepamo, da gre v določenih primerih za tako imenovano prisilno lastništvo avtomobila (Churchill in Smith 2019; Lowans in sodelavci 2021). Smiselno je upoštevati kombinacijo več kazalnikov. Zgolj na podlagi deleža razpoložljivih sredstev, ki jih posamezniki ali gospodinjstva namenijo za nakup in vzdrževanje avtomobila, namreč ne moremo sklepati, ali gre za prisilno lastništvo ali za zavestno odločitev za nakup nesorazmerno dragega avtomobila, čeprav tudi v zadnjem primeru lahko govorimo o prevozni revščini.

Družbeni in kulturni kazalniki prevozne revščine se nanašajo predvsem na problematiko neenakosti različnih družbenih skupin in na njihovo (ne)zmožnost samostojnega prevažanja. Nekateri avtorji na primer izpostavljajo kazalnika lastništvo osebnega avtomobila in imetništvo vozniškega dovoljenja. Ocenjujejo, da so v slabšem položaju predvsem ženske, ki pogosteje nimajo vozniškega izpita ali niso lastnice avtomobila (Lucas in sodelavci 2016; Borgato in sodelavci 2020). Analiza podatkov iz registra voznikov za leto 2013, ki so bili tega leta edinkrat javno objavljeni, kažejo, da je v Sloveniji tovrstna neenakost med spoloma prisotna predvsem pri starejših od šestdeset let. Pri mlajših sta deleža približno

enaka, okrog 90 % (OPSI 2013). Družbena skupina s povečanim tveganjem za prevozno revščino so tudi otroci, ki so odvisni od (šolskega) javnega prevoza ali (osebnega) prevoza staršev ali drugih skrbnikov (Borgato, Maffii in Bosetti 2020b), kar lahko vodi v socialno izključenost (Gabrovec in Razpotnik Visković 2018). Reis in Freitas (2020a; 2020b) izpostavljata tudi problematiko izgube zmožnosti samostojne mobilnosti zaradi zdravja, starosti ter drugih kognitivnih ali fizičnih ovir. Kazalnikov, s katerimi bi ugotavljali družbene in kulturne vidike prevozne revščine, avtorji eksplicitno ne predlagajo. Raziskave se morajo zato pri ugotavljanju družbenih in kulturnih vidikov prevozne revščine opirati predvsem na ankete, ki jih bodisi občasno izvajajo uradne statistične službe na bolj ali manj omejenem vzorcu anketirancev, ali pa morajo raziskovalci sami zasnovati raziskavo te problematike.

Pri opredelitvi kazalnikov prevozne revščine smo izhajali iz pregleda literature, dostopnih podatkov ter iz stanja in značilnosti na področju mobilnosti v Sloveniji. Pri javnem prevozu je treba poudariti, da je v Sloveniji cenovno dobro dostopen za vse skupine prebivalstva. Upokojeanci, starejši od 65 let, invalidi in vojni veterani (če niso zaposleni, samostojni podjetniki ali poslovodne osebe gospodarskih družb) so upravičeni do brezplačne vozovnice za medkrajevni javni prevoz, večinoma je za njih brezplačen tudi mestni promet. Šolarji in študenti so upravičeni do subvencioniranih vozovnic za medkrajevne in mestne prevoze. V mestnih občinah Velenje, Ptuj in Nova Gorica ter v Občini Postojna je uporaba mestnega prometa za vse potnike brezplačna. Obenem je večina zaposlenih v Sloveniji upravičena do povračila stroškov prevoza na delo in z dela, bodisi v znesku cene javnega prevoza bodisi kot pavšal za vsak prevožen kilometer. V Sloveniji je problem finančne dostopnosti mobilnosti zaradi teh ugodnosti manj prisoten, ne moremo pa ga popolnoma izključiti. Večji problem predstavlja kakovost javnega prevoza, ki ponekod v Sloveniji ni dovolj frekventen ali pa časovno konkurenčen avtomobilu, zlasti v času zunaj prometnih konic (Tiran, Hrvatini in Gabrovec 2021). Na podlagi teh izhodišč smo zasnovali tri skupine kazalnikov za ugotavljanje in analiziranje prevozne revščine v Sloveniji oziroma tveganja zanjo (preglednice 1–3).

4 Primera kazalnikov prevozne revščine

Za potrebe spremljanja in vrednotenja pojava prevozne revščine smo iz kazalnikov, predlaganih v 3. poglavju, izdelali in prikazali dva kazalnika. Izbor je temeljil na razpoložljivosti vhodnih podatkov in uporabnosti kazalnika.

4.1 Dostopnost javnega prevoza

Dostopnost javnega prevoza je pomembna za opravljanje poti do ciljev, do katerih je razdalja za hojo in kolesarjenje predolga, ali pa ni na voljo ustrezne infrastrukture za varno hojo ali kolesarjenje. Za odločitev o uporabi javnega prevoza sta med pomembnejšimi dejavniki bližina postajališča in pogostnost voženj na postajališču.

Dostopnost javnega prevoza smo merili na ravni posamezne hišne številke, za katero smo preverili, ali ima v zračni razdalji do 500 m, ki ustreza dobrim petim minutam hoje, na voljo postajališče javnega prevoza, ter koliko dnevni povezav je na teh postajališčih. Analizo smo izvedli za delovni dan v letu 2021 v času šolskega pouka, ko je na voljo največ voženj. Podatke o voznih redih za medkrajevni avtobusni promet, železnice in mestni promet v Murski Soboti smo pridobili iz nacionalnega voznega reda (NCUP 2023), za mestni promet pa pri avtobusnih prevoznikih. Podatke o številu prebivalcev smo pridobili iz Centralnega registra prebivalstva (2021), pri čemer smo kot kraj bivanja upoštevali običajno prebivališče. Bližnja postajališča smo pred začetkom analize združili (za več podrobnosti glej Koblar in sodelavci 2022). Postajališča smo po zgledu Gabrovca in Boleta (2006) razdelili v tri razrede glede na pogostnost voženj: neprimerna pogostnost (manj kot 8 parov voženj), zadovoljiva pogostnost (8 do 22 parov voženj) in primerno pogostnost (23 ali več parov voženj) ter izračunali dostopnost po

Opredelitev prevozne revščine v Sloveniji

Preglednica 1: Predlagani kazalniki prostorskega in časovnega vidika prevozne revščine.

KAZALNIK	OPIS	PODATKI
delež prebivalcev s slabšim dostopom do javnega prevoza	izračun na podlagi razdalje od prebivališč do postajališč javnega prevoza (po možnosti tudi z upoštevanjem pogostnosti voženj)	<ul style="list-style-type: none"> • hišni naslovi, • lokacije postajališč, • prebivalci po naslovih, • starost, prebivalcev
delež prebivalcev s slabšim dostopom do dela in storitev splošnega pomena z javnim prevozom	izračun trajanja potovanj prebivalcev na delo in do izbranih storitev z javnim prevozom (na primer zaposlitvena središča, zdravstvene storitve, varstvene in izobraževalne ustanove)	<ul style="list-style-type: none"> • frekventnost voženj javnega prevoza, • čas potovanj z javnim prevozom, • lokacije delovnih mest in storitev

Preglednica 2: Predlagani kazalniki finančnega vidika prevozne revščine.

KAZALNIK	OPIS	PODATKI
delež gospodinjestev, ki si ne morejo privoščiti avtomobila	ugotavljanje deleža ljudi, ki so odvisni od uporabe in kakovosti javnega prevoza	posedovanje izbranih dobrin (anketa SURS)
delež gospodinjestev, ki ima nesorazmerno velike izdatke za prevoz (avtomobil, javni prevoz) glede na status tveganja revščine	ugotavljanje deleža gospodinjestev, ki so pod pragom revščine in zaradi stroškov prevoza ne morejo ali težko poravnajo druge življenjske stroške (na primer elektrika, hrana)	podatki ne obstajajo ali niso javno objavljeni. Potrebne so dodatne raziskave

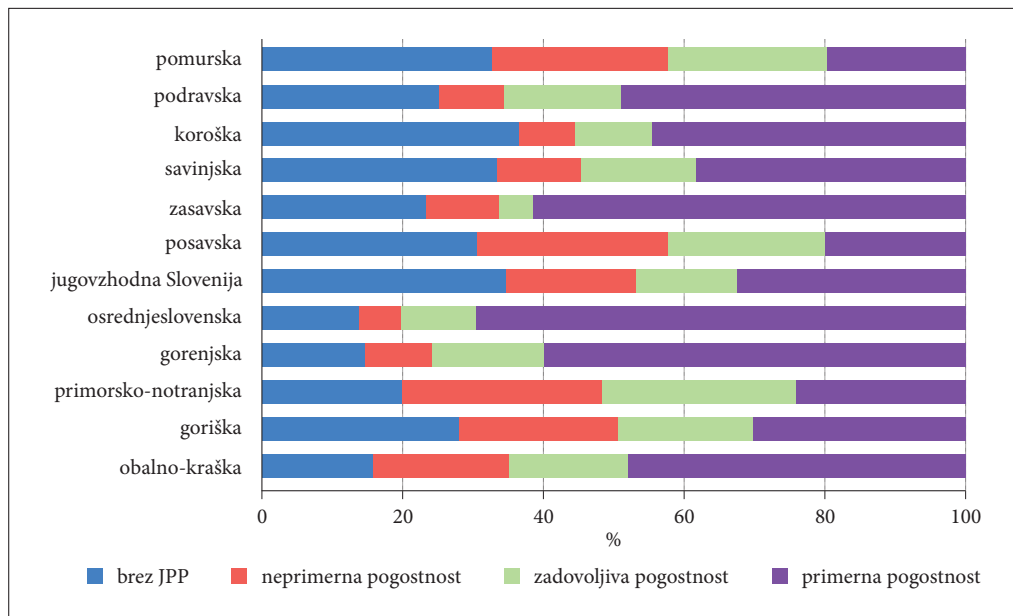
Preglednica 3: Predlagani kazalniki družbenega in kulturnega vidika prevozne revščine.

KAZALNIK	OPIS	PODATKI
število imetnikov voznškega dovoljenja po spolu in starosti	ugotavljanje odvisnosti od uporabe javnega prevoza in morebitnih razlik med družbenimi skupinami	register voznikov
lastništvo vozil po spolu, starosti in občini	ugotavljanje morebitnih razlik v lastništvu vozil med družbenimi skupinami	evidenca registriranih vozil
razlogi za neuporabo javnega prevoza	ugotavljanje potovalnih navad ljudi in razlogov zanje	anketa SURS: Razlogi prebivalcev Slovenije (15–84 let), da niso dnevno uporabljali javnih prevoznih sredstev, po starostnih razredih (v %), Slovenija
dostopnost ustreznega prevoza za različne družbene skupine (invalidi, starejši, migranti ...)	ugotavljanje možnosti in omejitve pri dostopanju do dela in storitev ključnega pomena za različne družbene skupine	podatki ne obstajajo, potrebne so dodatne raziskave

občinah in statističnih regijah. Uporabljena metoda nam omogoča primerljivost s starejšimi raziskavami (Gabrovec in Bole 2006; Gabrovec in sodelavci 2019; Tiran in sodelavci 2022).

Med regijami so največje razlike z vidika primerne pogostnosti voženj (slika 1). Dostopnost je najboljša v regijah z večjimi mesti, v katerih je organiziran mestni javni prevoz, ali pa je poselitev skoncentrirana ob glavnih koridorjih javnega prevoza, kot na primer v zasavski regiji. Najvišji delež prebivalcev na območju s primerno pogostnostjo javnega prevoza je v osrednjeslovenski regiji (70 %), kar je predvsem posledica visokega deleža prebivalcev Ljubljane. Najnižji delež je v pomurski regiji (20 %). Iz slike 2, ki prikazuje delež prebivalcev v območju primerne pogostnosti voženj po regijah in občinah so dobro vidne razlike med regijami, prav tako pa tudi razlike med občinami znotraj regije. V osrednjeslovenski regiji imata le Ljubljana in Trzin višji delež kot regijsko povprečje. Tudi v obalno-kraški regiji je opazen velik razkorak med obalnimi občinami (z izjemo Ankarana) in občinami na Krasu.

Na sliki 3 je prikazan delež prebivalstva, ki v 500-metrski oddaljenosti od doma nima postajališča javnega prevoza. Najmanj teh prebivalcev živi v gorenjski, osrednjeslovenski in obalno-kraški regiji (okrog 15 %), največ pa v regiji jugovzhodna Slovenija ter pomurski, koroški in posavski regiji (30–40 %). Delež prebivalstva brez javnega prevoza v 500-metrskem polmeru je še večji v posameznih občinah, ponekod je takšnega več kot 40 % prebivalstva. Izstopajo predvsem manjše občine v Zgornji Savinjski dolini in obpanonskih gričevnatih pokrajinah, na primer Občina Sveti Jurij v Slovenskih goricah s 75-odstotnim deležem. Po drugi strani so tudi znotraj osrednjeslovenske regije, kjer je dostopnost postajališč javnega prevoza najboljša, občine, kjer več kot 40 % prebivalcev ne živi v ustrezni oddaljenosti od postajališča (Komenda, Moravče, Šmartno pri Litiji, Lukovica in Velike Lašče).

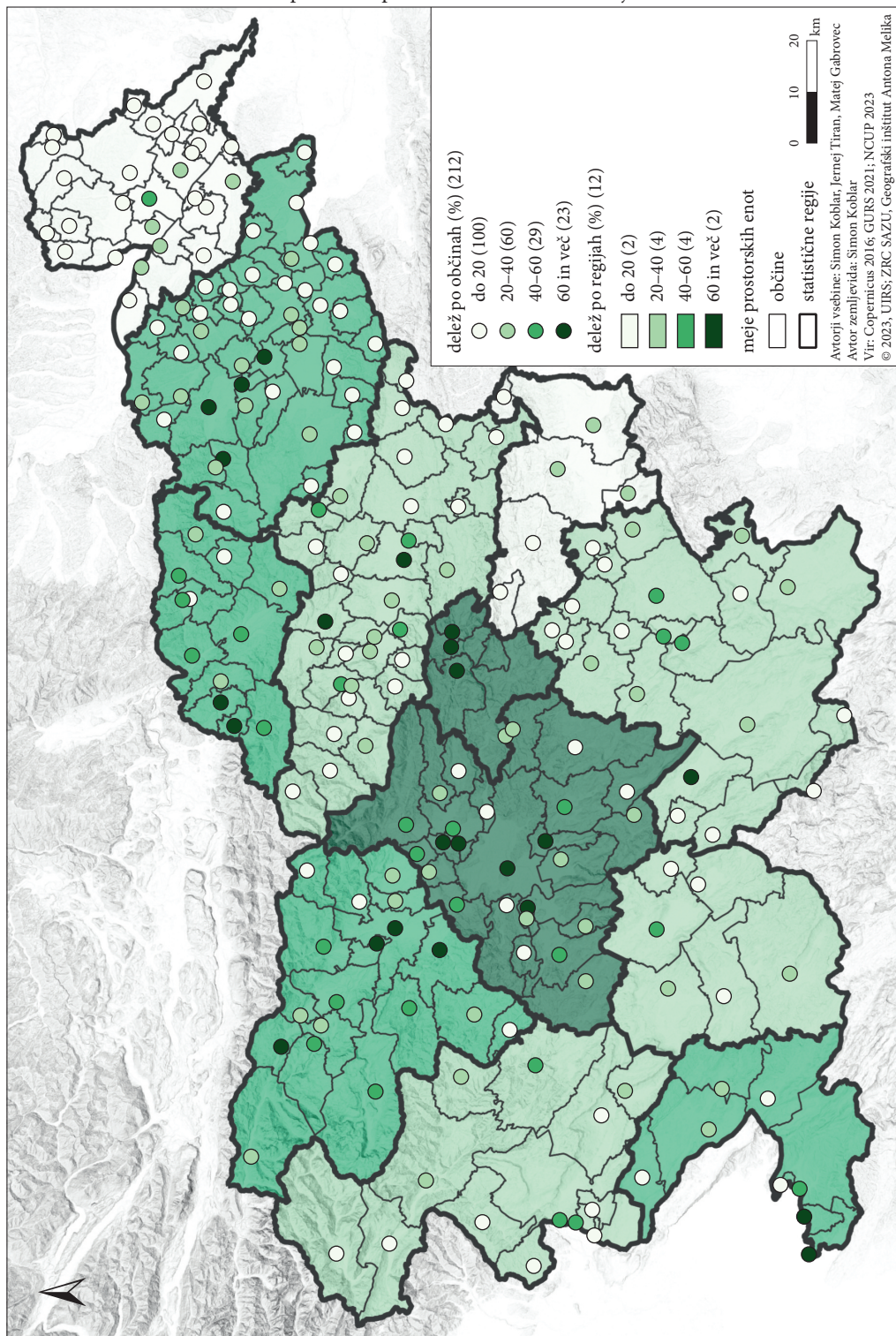


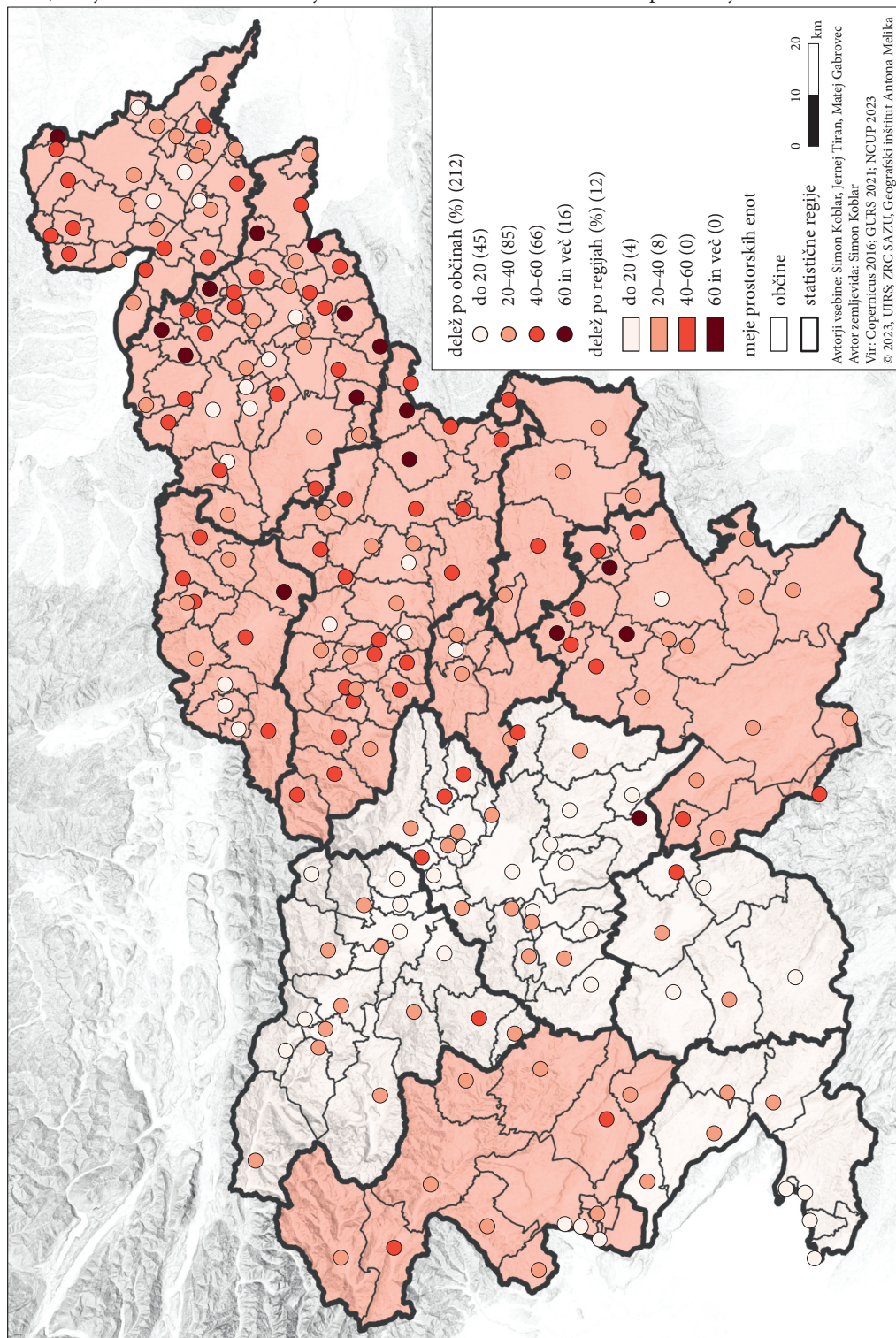
Slika 1: Delež prebivalstva glede na razred dostopnosti javnega prevoza po statističnih regijah (v razdalji do 500 m).

Slika 2: Delež prebivalstva s primerno pogostnostjo voženj javnega prevoza po občinah in statističnih regijah (v razdalji do 500 m). ►

Slika 3: Delež prebivalstva, ki živi od postajališča javnega prevoza oddaljen več kot 500 m, po občinah in statističnih regijah. ► str. 80

Opredelevanje prevozne revščine v Sloveniji



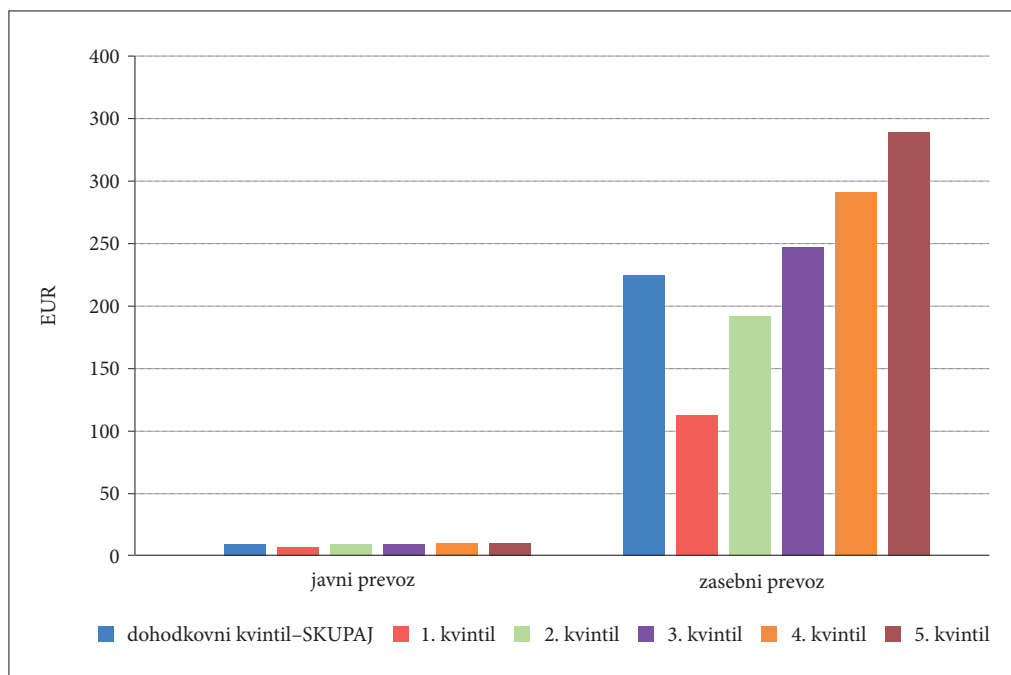


4.2 Izdatki za mobilnost glede na materialni položaj

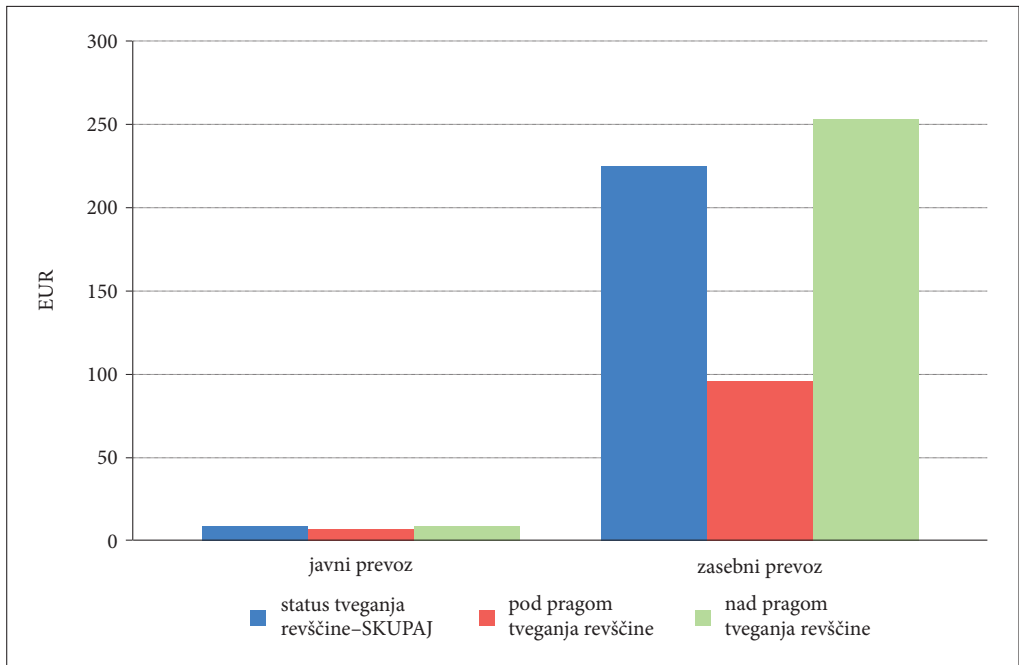
Na portalu SiStat smo pregledali podatke o izdatkih slovenskih gospodinjstev za javni in zasebni prevoz v običajnem mesecu glede na dohodkovni kvintilni razred, zbrane v letu 2020 (slika 4). Podatki so v evrih in ne v deležih, zato je možno primerjati le izdatke med posameznimi dohodkovnimi kvintili. Ugotavljamo, da so izdatki za javni prevoz (upoštevajo se izdatki za potniški železniški prevoz, potniški prevoz z avtobusom, taksi, najem šoferja in avtomobila) nizki, povprečno devet evrov na mesec, kar je posledica večmesečnega neobratovanja javnega prevoza v letu 2020 in se ujema z nizkim deležem potniških kilometrov, opravljenih s sredstvi javnega prevoza na nacionalni ravni. Pri izdatkih za javni prevoz ni večjih razlik med prvim in petim dohodkovnim kvintilom, le tri evre na mesec.

Glede na to, da je večina potniških kilometrov opravljenih z osebnim avtomobilom, se je smiselno poglobiti v izdatke za zasebni prevoz, kamor sodijo izdatki za avtomobil ali druga prevozna sredstva, na primer izdatki za gorivo, registracijo vozila in zavarovanje, redni servis, redno vzdrževanje in popravila; izdatki za prevoz s sodelavci, prijatelji, souporabo vozil, najem koles, skirojev. Izdatki za zasebni prevoz naraščajo s kvintilnimi razredi – višji dohodkovni razred pomeni višje izdatke. Medtem ko povprečen posameznik iz prvega kvintila (20 % z najnižjimi dohodki) za zasebni prevoz porabi 113 evrov mesečno, pa tisti iz petega kvintila mesečno za zasebne prevoze nameni v povprečju 339 evrov. Višji kot je dohodek, višji delež prebivalci namenijo za osebni prevoz. Predvidevamo, da je to posledica izdatkov za nakup vozil višjega cenovnega razreda, hkrati pa lahko pomeni, da ti prebivalci porabijo več goriva in opravijo večji delež potniških kilometrov ter so zato bolj mobilni.

Podobno nam prikazuje tudi kazalnik izdatkov gospodinjstev v običajnem mesecu glede na izbrane življenjske potrebščine in status tveganja revščine, izmerjen leta 2020 (slika 5). Povprečna oseba iz gospodinjstva, kjer je ekvivalentni dohodek pod pragom tveganja revščine, je na mesec zapravila sedem



Slika 4: Izdatki gospodinjstev (v EUR) v običajnem mesecu glede na izbrane življenjske potrebščine in dohodkovni kvintilni razred, Slovenija, 2020 (SUR5 2020a).



Slika 5: Izdatki gospodinjstev (v EUR) v običajnem mesecu glede na izbrane življenjske potrebnosti in status tveganja revščine, Slovenija, 2020 (SURS 2020b).

evrov za javni prevoz in 96 evrov za zasebni prevoz. Povprečna oseba, ki živi v gospodinjstvu, kjer je ekvivalentni dohodek nad pragom tveganja revščine, je na mesec zapravila devet evrov za javni prevoz in 253 evrov za zasebni prevoz. Ta kazalnik lepo pokaže, da prebivalci, ki živijo pod pragom revščine, namenijo občutno manj denarja za prevoze, kar je morda znak njihove manjše mobilnosti. Njihova varčnost pri prevozih sicer ne pomeni, da ne morejo opraviti vseh obveznih poti po opravkih, saj imamo lahko primer osebe z izredno nizkimi dohodki, ki gre lahko po vseh dnevnikih opravkih zaradi njihove bližine peš ali s kolesom.

Oba kazalnika kažeta, da stroški za mobilnost linearno rastejo z dohodkom. Ljudje z višjimi dohodki torej več denarja namenijo za osebno mobilnost. Lahko sklepamo na njihovo večjo mobilnost in večjo možnost izbire prevozov, vendar tega ne moremo z gotovostjo potrditi le s tema kazalnikoma, kot tudi ne, da so manj mobilni prebivalci prevozno revni. Anketa za pridobitev podatkov je bila opravljena v letu 2020, ko je bil močno omejen javni prevoz in tudi osebna mobilnost (prepoved prečkanja občinskih meja). Za boljšo sliko stanja bo potrebno počakati na naslednji zajem podatkov.

5 Sklep

Prevozna revščina je kontekstualen, vsebinsko kompleksen in večplasten pojav, ki zavzema številne oblike in ima tudi prostorsko razsežnost. Opredelili smo jo kot pojav, ko posameznik ali gospodinjstvo nima ustreznega prevoza do zanj ključnih storitev in dejavnosti ali si ga težko privoščiti. Ocenjujemo, da je oblikovana definicija primerna tudi v slovenskem kontekstu, ki ga označuje velik delež prebivalstva, živečega na redkeje poseljenem podeželju z nezadovoljivo dostopnostjo javnega prevoza in veliko odvisnostjo od osebne avtomobila. Slovenija ima namreč drugi največji delež izdatkov za mobilnost

v Evropski uniji, zaradi česar je v kontekstu prihodnjih sprememb, ki se dotikajo mobilnosti (podnebni prehod, visoke cene goriva) zelo ranljiva.

V prispevku smo opredelili tudi osem kazalnikov za merjenje prevozne revščine, ki obsegajo prostorsko-časovne, finančne in družbeno-kulturne vidike. Dva kazalnika, dostopnost javnega prevoza in izdatke za mobilnost, smo na primeru Slovenije tudi izmerili, prvega tudi na regionalni in občinski ravni. Pri tem se je potrdila domneva, da se stopnja tveganja prevozne revščine med območji razlikuje, manj premožni prebivalci zapravijo manj denarja za mobilnost, vendar je te izdatke težko ovrednotiti brez podatkov o njihovem deležu za posameznikov proračun. Ob tem ugotavljamo, da tako v Sloveniji kot v drugih evropskih državah še ni uveljavljenih kazalnikov za spremljanje in analizo tega pojava, nekatere oblike prevozne revščine pa je mogoče preučiti zgolj s kvalitativnimi raziskavami.

Vzporedno z zelenim podnebnim prehodom je pričakovati, da bo prevozna revščina v družbi čedalje bolj prisotna in nesorazmerno prizadela najbolj ranljive skupine, zato je treba razmisliti tudi o ukrepih za njeno omilitve. V nedavno ustanovljenem Socialnem skladu za podnebje je tako predvideno, da bo vsaka država članica Evropski komisiji predložila načrt ukrepov za blaženje prevozne revščine. Predlagani ukrepi naj bi bili tako sistemske narave kot ciljno usmerjeni na točno določene uporabnike oziroma ranljive skupine, med katere sodijo tudi mikropodjetja. Ukrepi morajo biti geografsko prilagojeni, saj je mobilnost na otokih, redko poseljenih obrobni ali gorskih območjih povsem drugačna od tiste na gosto poseljenih urbaniziranih območjih. Med sistemskimi ukrepi bo zagotovo v ospredju spodbujanje cenovno ugodnega in dostopnega javnega prevoza. Na urbanih in gosteje poseljenih suburbaniziranih območjih so smiselni še ukrepi za zagotavljanje mobilnosti kot storitve (ang. *MaaS*), storitve skupne mobilnosti (souponaba in deljenje prevoza) in aktivne mobilnosti (kolesarjenje in hoja). Na obrobni in redkeje poseljenih območjih pa bodo najbrž v ospredju prilagojeni ukrepi. Ti se lahko gibljejo vse od subvencioniranja okoljsko sprejemljivega prevoza za najbolj ogrožene skupine prebivalcev, za katere se javni ali skupni prevozi ne morejo organizirati, do davčnih spodbud oziroma podpor za njih. Slednje je zelo pomembno, saj sprejeta uredba o socialnem skladu omenja neposredno dohodkovno podporo, ki pa ne sme financirati netrajnostnega mobilnostnega obnašanja.

Ukrepi bi morali privedi do zmanjšanja števila prevozno revnih gospodinjstev in mikropodjetij, brez da bi se povečale emisije toplogrednih plinov. Hkrati pa je pri reševanju te problematike treba gledati celovito, saj zgolj ukrepi v prometnem sektorju ne bodo dovolj. Prevozna revščina je tudi posledica nepremišljenega prostorskega in urbanističnega načrtovanja, načrtovanja infrastrukture in nenazadnje sodobnega življenjskega sloga, ki temelji na hipermobilnosti. Vse to zahteva širše gledanje in ukrepe, usmerjene tudi v izobraževanje, ozaveščanje, spreminjanje življenjskega sloga in medinstitucionalno povezovanje.

6 Zahvala

Prispevek je nastal v okviru projekta Mobilnostna revščina v Republiki Sloveniji (V6-2251) v okviru ciljnega raziskovalnega programa, ki ga financirajo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ministrstvo za naravne vire in prostor ter Javna agencija za znanstvenoraziskovalno in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije, in raziskovalnega programa Geografija Slovenije (P6-0101), ki ga financira Javna agencija za znanstvenoraziskovalno in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije.

7 Viri in literatura

ACEA 2021: Fit for 55: a much-needed reality check for EU policy and decision makers to keep mobility accessible. Medmrežje: <https://www.acea.auto/message-dg/fit-for-55-a-much-needed-reality-check-for-eu-policy-and-decision-makers-to-keep-mobility-accessible/> (26. 10. 2022).

- Borgato, S., Maffii, S., Bosetti, S. 2020a: People on low income and unemployed persons. Re-thinking Mobility Poverty. London, New York.
- Borgato, S., Maffii, S., Bosetti, S. 2020b: Children and young people. Re-thinking Mobility Poverty. London, New York.
- Borgato, S., Maffii, S., Chiffi, C. 2020: The rural arena. Re-thinking Mobility Poverty. London, New York.
- Borgato, S., Maffii, S., Malgieri, P., Chiffi, C. 2020: Women and gender-related aspects. Re-thinking Mobility Poverty. London, New York.
- Centralni register prebivalstva 2021: Podatki o številu prebivalcev po hišnih številkah: stanje na dan 31. 12. 2020.
- Churchill, S. A., Smyth, R. 2019: Transport poverty and subjective wellbeing. Transportation Research Part A: Policy and Practice 124. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.03.004>
- Copernicus 2016: EU-DEM v1.1. Medmrežje: <https://land.copernicus.eu/imagery-in-situ/eu-dem/eu-dem-v1.1> (14. 7. 2023).
- Egmond, P., Kuttler, T., Wirtz, J. 2020: Migrants, ethnic minorities and mobility poverty. Re-thinking Mobility Poverty. London, New York.
- Evropski parlament potrdil prepoved prodaje avtomobilov na dizel in bencin od leta 2035. Medmrežje: <https://www.rtvsl.si/evropska-unija/evropski-parlament-potrdil-prepoved-prodaje-avtomobilov-na-dizel-in-bencin-od-leta-2035/657859> (13. 7. 2023).
- Evropski svet 2022: »Pripravljeni na 55«. Medmrežje: <https://www.consilium.europa.eu/sl/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/> (15. 11. 2022).
- Evropski zeleni dogovor 2023. Medmrežje: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sl
- Fragkos, P., Fragkiadakis, K., Sovacool, B., Paroussos, L., Vrontisi, Z., Charalampidis, I. 2021: Equity implications of climate policy: Assessing the social and distributional impacts of emission reduction targets in the European Union. Energy 237. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.energy.2021.121591>
- Gabrovec, M., Bole, D. 2006: Dostopnost do avtobusnih postajališč. Geografski vestnik 78-2.
- Gabrovec, M., Razpotnik Visković, N. 2018: Dostopnost do javnega potniškega prometa kot pogoj za socialno vključenost dijakov. Geografski vestnik 90-2.
- Gabrovec, M., Razpotnik Visković, N., Bole, D., Hrvatina, M., Repolusk, P., Tiran, J., Volk Bahun, M. 2019: Analiza dostopnosti javnega potniškega prometa s prepoznavanjem glavnih vrzeli v njegovi ponudbi. Elaborat, Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU. Ljubljana.
- GURS 2021: Javni geodetski podatki, register prostorskih enot.
- Indicateurs de la stratégie de développement durable 2015. Medmrežje: <http://www.donnees.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/lesessentiels/indicateurs/e36.html> (12. 12. 2022).
- Kazalci okolja 2022: Izdatki za osebno mobilnost. Medmrežje: <http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/izdatki-za-osebno-mobilnost-2> (25. 4. 2023).
- Koblar, S., Tiran, J., Razpotnik Visković, N., Gabrovec, M. 2022: Vpliv izbora metode na izračun dostopnosti postajališč javnega potniškega prometa. GIS v Sloveniji. Ljubljana. DOI: https://doi.org/10.3986/9789610506683_13
- Kuttler, T. 2020a: The urban arena. Re-thinking Mobility Poverty. Routledge.
- Kuttler, T. 2020b: The spatial dimension of mobility poverty. Re-thinking Mobility Poverty. Routledge.
- Kuttler, T., Moraglio, M. 2020a: Unequal mobilities, network capital and mobility justice. Re-thinking Mobility Poverty. Routledge.
- Kuttler, T., Moraglio, M. 2020b: Introduction. Re-thinking Mobility Poverty. London, New York.
- Kuttler, T., Moraglio, M. 2020c: Findings and conclusions. Re-thinking Mobility Poverty. London, New York.
- Lorek S., Gran, C., Barth, J., Lavorel, C., Tomany, S., Oswald, Y. 2021: Equitable 1.5-Degree Lifestyles – How socially fair policies can support the implementation of the European Green Deal. Medmrežje: https://zoe-institut.de/wp-content/uploads/2021/12/ZOE_1-5-Degree_Policy_Equitable_Lifestyles_WEB_211221_2.pdf (26. 10. 2022).

- Lowans, C., Furszyfer Del Rio, D., Sovacool, B. K., Rooney, D., Foley, A. M. 2021: What is the state of the art in energy and transport poverty metrics? A critical and comprehensive review. *Energy Economics* 101. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2021.105360>
- Lucas, K. 2012: Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy* 20. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., Guzman, A. 2016: Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport* 169-6. DOI: <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>
- Martens, K., Bastiaanssen, J. 2019: An index to measure accessibility poverty risk. *Measuring Transport Equity*. Amsterdam. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814818-1.00003-2>
- Martiskainen, M., Sovacool, B. K., Lacey-Barnacle, M., Hopkins, D., Jenkins, K. E. H., Simcock, N., Mattioli, G., Bouzarovski, S. 2021: New Dimensions of Vulnerability to Energy and Transport Poverty. *Joule* 5-1. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.joule.2020.11.016>
- Mattioli, G. 2017: 'Forced Car Ownership' in the UK and Germany: Socio-Spatial Patterns and Potential Economic Stress Impacts. *Social Inclusion* 5-4. DOI: <https://doi.org/10.17645/si.v5i4.1081>
- NCUP 2023: Podatki o voznihih redih za medkrajevni avtobusni promet, železnice in mestni promet v Murski Soboti.
- OPSI 2013: Register voznikov – presek stanja. Medmrežje: <https://podatki.gov.si/dataset/register-voznikov-presek-stanja> (23. 4. 2023).
- Predlogi sprememb 43–419. Vzpostavitev Socialnega sklada za podnebje. Evropski parlament, Odbor za promet in turizem, 2022. Medmrežje: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-AM-719781_SL.pdf (13. 7. 2023).
- Preston, J., Rajé, F. 2007: Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography* 15-3. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002>
- Reis, V., Freitas, A. 2020a: The predicaments of European disabled people. *Re-thinking Mobility Poverty*. London, New York.
- Reis, V., Freitas, A. 2020b: Impacts on mobility in an ageing Europe. *Re-thinking Mobility Poverty*. London, New York.
- Shi, K., Yang, Y., De Vos, J., Zhang, X., Witlox, F. 2022: Income and commute satisfaction: On the mediating roles of transport poverty and health conditions. *Travel Behaviour and Society* 29.
- Simcock, N., Jenkins, K. E. H., Lacey-Barnacle, M., Martiskainen, M., Mattioli, G., 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. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.erss.2021.102351>
- SURS 2020a: Izdatki gospodinjstev (EUR) v običajnem mesecu glede na izbrane življenjske potrebe in dohodkovni kvintilni razred, Slovenija, 2020. Medmrežje: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/0878707S.px> (25. 4. 2023).
- SURS 2020b: Izdatki gospodinjstev (EUR) v običajnem mesecu glede na izbrane življenjske potrebe in status tveganja revščine, Slovenija, 2020. Medmrežje: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/0878708S.px/> (25. 4. 2023).
- Tiran, J., Hrvatina, M., Gabrovec, M. 2021: Časovna konkurenčnost medkrajevnega javnega potniškega prometa v Sloveniji. *Geografski vestnik* 93-2. DOI: <https://doi.org/10.3986/GV93201>
- Tiran, J., Razpotnik Visković, N., Gabrovec, M., Koblar, S. 2022: Prostorska analiza dostopnosti javnega potniškega prometa v Sloveniji. *Urbani izziv* 33-1. DOI: <https://doi.org/10.5379/urbani-izziv-2022-33-01-04>
- Turner, J., Grieco, M. 2000: Gender and Time Poverty: The Neglected Social Policy Implications of Gendered Time, Transport and Travel. *Time & Society* 9-1. DOI: <https://doi.org/10.1177/0961463X00009001007>
- Uredba (EU) 2023/955 Evropskega parlamenta in sveta z dne 10. maja 2023 o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje in spremembi Uredbe (EU) 2021/1060. Uradni list Evropske unije.