ALTERNATOR
Misliti znanost.

Prevozna revščina je tudi mestni problem

12. 2. 2026

Number: 03/2026

Authors:

- Kaja Primc
- Miha Dominko
- Renata Slabe Erker



Foto: Arne Hodalič

Prevozna revščina, opredeljena kot pojav, ko ljudje nimajo ustreznega ali cenovno dosegljivega prevoza do zanje ključnih storitev in dejavnosti (Gabrovec idr. 2025 (https://doi.org/10.3986/9789610509387%20)), je pogosto razumljena predvsem kot podeželski izziv, vendar v resnici predstavlja velik in premalo raziskan problem tudi v evropskih mestih. Več deset milijonov prebivalcev evropskih mest ima resne težave pri dostopu do javnega prevoza. Ta prispevek osvetljuje posebnosti urbane prevozne revščine, ki se razlikuje od podeželske. Kljub razširjenemu prepričanju o dobri povezanosti v mestih se številna območja soočajo z razdrobljenimi sistemi javnega prevoza, visokimi stroški prevoza in zapuščino načrtovanja mest po meri avtomobilov, ki omejuje enakopraven dostop vsem prebivalcem. Najbolj prizadete so marginalizirane skupine, zlasti gospodinjstva z nizkimi dohodki in ženske, ki se srečujejo z različnimi nevarnostmi na poti in omejenimi prevoznimi možnostmi.

Problem, ki ostaja v ozadju

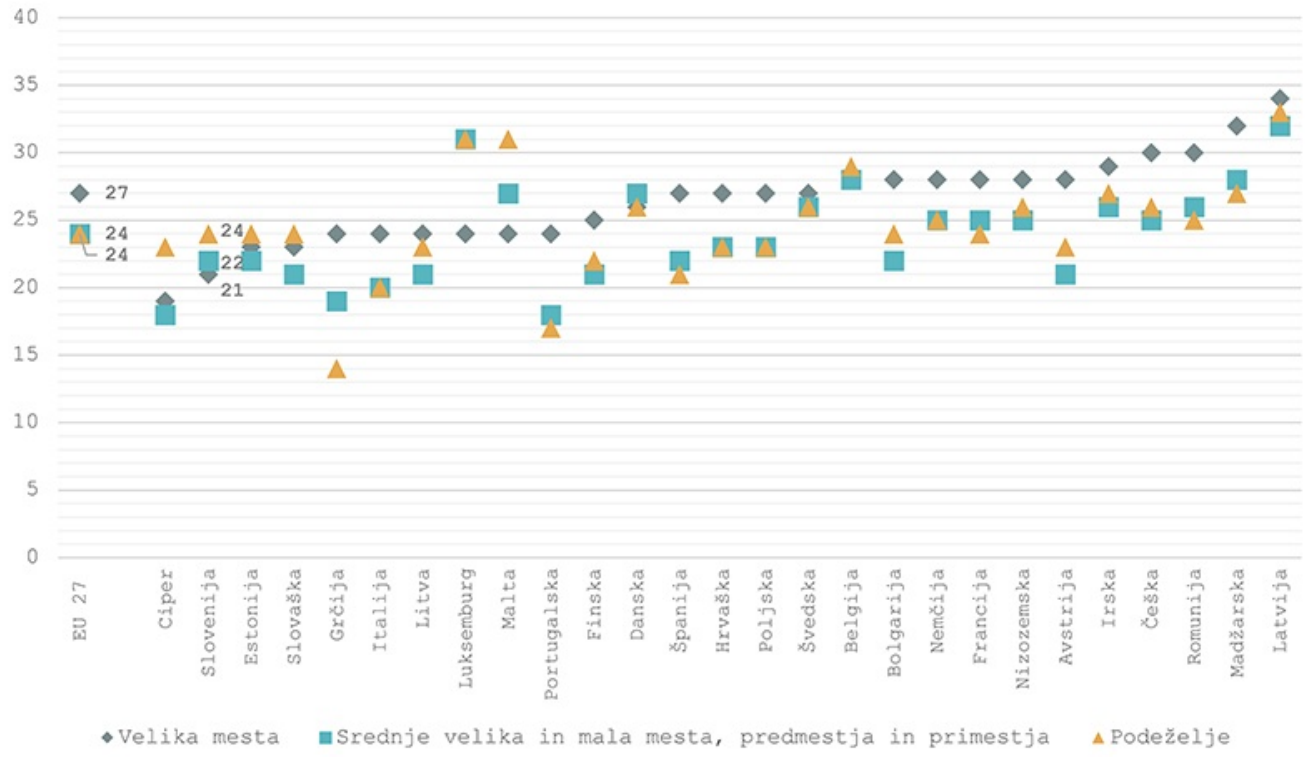
Zadnja leta so v središču javne razprave politična polarizacija, inflacija, vojne ter podnebne in zdravstvene krize. Med omenjenimi krizami oz. izzivi pa ostaja prevozna revščina tistim, ki je ne doživljajo neposredno, pogosto nevidna. To se odraža tudi v zastarelih ali manjkajočih evropskih statistikah, kar kaže na pomanjkanje sistematične pozornosti tej obliki revščine. Zadnji razpoložljivi podatki o cenovni dostopnosti javnega prevoza iz leta 2014 kažejo, da si 2,4 % vseh prebivalcev Evropske unije (EU) in 5,8 % oseb, izpostavljenih tveganju za revščino, ne more privoščiti redne uporabe

javnega prevoza. Za primerjavo, v Sloveniji je ta delež med najnižjimi v EU in znaša 0,5 % (med osebami z najnižjimi dohodki pa 1,4 %). Vendar pa je prevozna revščina bistveno bolj kompleksen pojav. Ne zajema le cenovne dostopnosti prevoznih sredstev, temveč tudi dostopnost v fizičnem smislu, mobilnost, prometno varnost in izpostavljenost prometnemu onesnaženju, pri čemer so razlike med kraji lahko zelo velike (Lucas idr. 2016 (https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073)).

Dostopnost mestnega prometa pogosto velja za samoumevno (Verhorst idr. 2023 (https://doi.org/10.1186/s12544-023-00596-z)), kar vodi v zanemarjanje pravičnega prometnega načrtovanja. Na splošno je pri prebivalcih z nizkimi dohodki v mestnem okolju, kjer so dobre pešpoti, delovna mesta in storitve v bližini ter je na voljo javni prevoz, tveganje za to, da bi živeli na robu družbe, manjše. Kljub temu zadnji razpoložljivi podatki na ravni EU kažejo, da je imelo leta 2012 10 % mestnih prebivalcev težave z dostopom do javnega prevoza. Ker približno tri četrtine prebivalstva EU živi na urbanih območjih, je prevozna revščina v teh predelih resen sistemski problem in ne le izziv podeželja (Eurostat 2026 (https://ec.europa.eu/eurostat/data/database)).

Avtomobilskemu prometu prilagojeno načrtovanje je skozi desetletja v številnih velikih mestih ustvarilo prostorske vzorce, ki omejujejo svobodo gibanja tistih, ki se premikajo peš ali s kolesom (Verhorst idr. 2023 (https://doi.org/10.1186/s12544-023-00596-z)). Ta trend je bil posebno izrazit v povojnem obdobju, v 60. in 70. letih prejšnjega stoletja, vendar se je njegov nadaljnji razvoj med mesti razlikoval. V nekaterih mestih, kot je Amsterdam (https://www.theguardian.com/cities/2015/may/05/amsterdam-bicycle-capital-world-transport-cycling-kindermoord) , so od poznih 70. let dalje uvajali ukrepe in strategije, ki so postopoma zmanjševali avtomobilsko prevlado ter krepili kolesarjenje in druge trajnostne oblike mobilnosti. V Ljubljani se je sistematično preusmerjanje urbanističnega in prometnega načrtovanja v smer trajnostne mobilnosti začelo bolj izrazito uveljavljati po letu 2010, in sicer z jasno strateško usmeritvijo k hoji, kolesarjenju in javnemu prevozu, ki jo je Mestna občina Ljubljana formalizirala v *Prometni politiki Mestne občine Ljubljana* (PP MOL) iz leta 2012, s katero so opredelili trajnostno smer razvoja prometa in si zadali spremembe potovalnih navad ljudi. Takšen premik nagovarja ne samo k infrastrukturnim spremembam, ampak tudi k bolj celostnemu razumevanju dostopnosti.

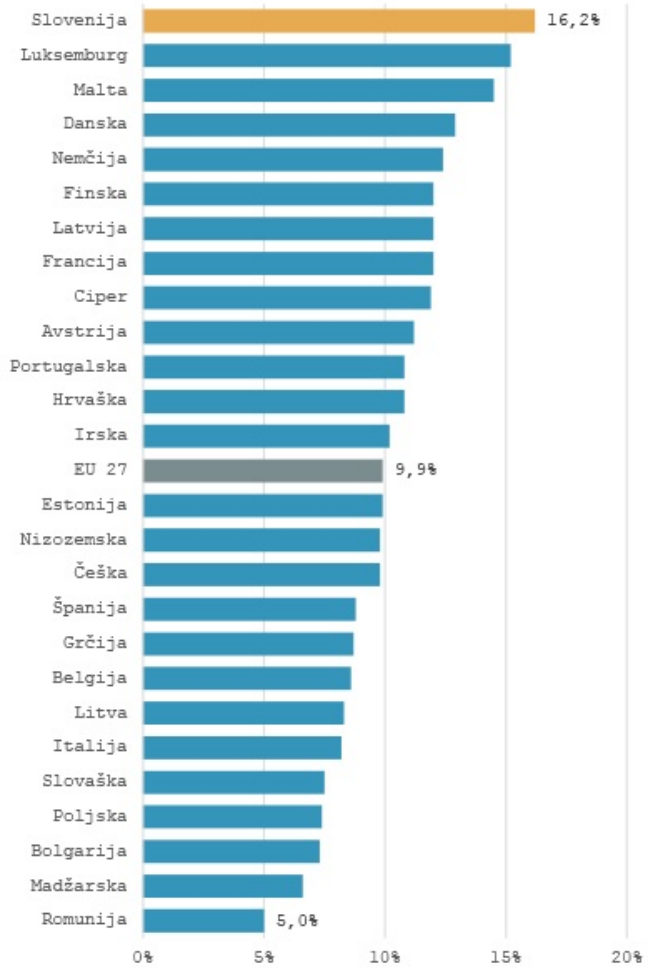
Vzemimo primer iz tujine: v mestu Malmö na Švedskem so kolesarji svojo dostopnost do ključnih storitev ocenili višje kot uporabniki avtomobila ali javnega prevoza, kar kaže, da subjektivna percepcija dostopnosti ne sledi vedno objektivnim kazalnikom, kot sta čas in razdalja (Lättman idr. 2018 (https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.06.002)). Prav zato je koristno preučiti več dimenzij dostopnosti.



Slika 1: Povprečno število minut, ki jih zaposleni porabijo za pot v službo, glede na kraj bivanja (2019). Vir: Eurostat 2026

(https://ec.europa.eu/eurostat/data/database)

Povprečni čas, ki ga zaposleni porabijo za pot na delo, se razlikuje glede na stopnjo urbanizacije kraja bivanja (Slika 1). Na ravni EU je vzorec precej jasen: prebivalci mest imajo praviloma dalj časa trajajoče poti, saj je bilo v letu pred pandemijo COVID-19 povprečje EU 27 za prebivalce mest 27 minut, za ostale pa 24 minut. V večini držav to odraža kombinacijo večjih razdalj v mestih, zastojev, prostorske razpršenosti in neenakomerne dostopnosti delovnih mest, zato je razkorak med mestom in podeželjem praviloma večji kot pri nas. V Sloveniji so časi potovanja na delo med prebivalci mest, predmestij in podeželja razmeroma izenačeni, pri čemer prebivalci mest v povprečju porabijo celo najmanj časa, kar se na prvi pogled lahko kaže kot dobra dostopnost. Vendar je pri razlagi treba upoštevati širši kontekst: v Sloveniji je avtomobil izrazito prevladujoče prevozno sredstvo, javni prevoz pa ima le majhen delež, npr. po podatkih Statističnega urada RS je bilo leta 2025 več kot dve tretjini dnevnih poti opravljenih z avtomobilom, z javnim prevozom pa manj kot 5 % poti (SURS 2026 (https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/14062)). To stanje samo po sebi ne pomeni prevozne revščine, temveč kaže na odvisnost od avtomobila kot sistemski problem, ki ima lahko socialne učinke, kadar so druge možnosti mobilnosti slabe ali odsotne in posamezniki nimajo realnih alternativ (Mattioli 2021 (https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2021.06.004)). V takšnih okoliščinah so ranljive skupine pogosto prisiljene imeti avtomobil zato, da sploh dosežejo osnovne cilje poti, kar povečuje stroške potovanj in lahko poglobi socialno neenakost. Velik delež lastništva avtomobilov se jasno odraža tudi v strukturi porabe gospodinjstev v Sloveniji (Slika 2): medtem ko je povprečni delež izdatkov za prevoz v EU okoli 10 % celotne porabe mestnih gospodinjstev, v Sloveniji dosega približno 16 %, kar jo uvršča med države z najvišjim deležem tovrstnih izdatkov v EU. To pomeni, da slovenska gospodinjstva za mobilnost namenjajo večji delež svojih proračunov kot v povprečju EU.



Slika 2: Delež izdatkov za prevoz v strukturi porabe mestnih gospodinjstev (leto 2020). Vir: Eurostat 2026 (https://ec.europa.eu/eurostat/data/database)

Poleg omejene ponudbe prevoznih storitev in visokih stroškov je prevozna revščina v mestih tesno povezana še s tremi pomembnimi vidiki. Prvi je okoljska pravičnost. Marginalizirane skupnosti pogosteje živijo v bližini glavnih cest in industrijskih con, na območjih s slabo kakovostjo zraka in visoko stopnjo onesnaženosti. Raziskava, ki je bila izvedena v Torontu, kaže, da so v mestih prometnemu onesnaženju zraka najbolj izpostavljene skupnosti z nizkim dohodkom ter rasne in etnične manjšine (Xu idr. 2024 (https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2024.170947)), kar se kaže tudi na njihovem zdravju. Onesnaženost zraka namreč v mestih in ob glavnih prometnih povezavah pogosto večkratno presega ravni na primestnih in podeželskih območjih (Falasca in Curci 2018 (https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2018.05.048)). Najbolj obremenjena so območja z obsežnimi industrijskimi conami, gostim tovornim prometom in večpasovnimi cestami. Takšne soseske, pogosto v bližini letališč, železniških vozlišč, avtocest in logističnih centrov, so hkrati zaznamovane s socialno

neenakostjo, prevozno revščino in visoko ravnjo prometnega onesnaženja (Xu idr. 2024 (https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2024.170947)).

Drugi pomemben vidik je javna varnost. Pomanjkljive prevozne možnosti lahko posameznike prisilijo, da hodijo ali kolesarijo v nevarnih razmerah, kar povečuje tveganje za prometne nesreče in osebno ogroženost zaradi statistično večje izpostavljenosti določenim oblikam kriminala. Takšne razmere ljudi odvračajo od aktivne mobilnosti in jim otežujejo dostop do osnovnih storitev. Čeprav študije opozarjajo na določena tveganja aktivne mobilnosti, kot so izpostavljenost UV-sevanju, onesnaženemu zraku in prometnim nesrečam, ugotovitve kažejo, da koristi hoje in kolesarjenja presegajo te nevarnosti (Lozzi in Monachino 2021 (https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.101006)).

Tretji vidik so razlike v mobilnosti med spoloma. Ženske se pogosto soočajo s posebnimi izzivi, povezanimi s skrbstvenimi obveznostmi, omejenim dostopom do zanesljivih prevoznih možnosti in varnostjo. Podatki kažejo, da so ženske in mladi, zlasti študenti, glavni uporabniki javnega prevoza (Minelgaitė idr. 2020 (https://doi.org/10.3390/su12219154)). Ženske, ki se na poti vsakodnevno soočajo s tveganji, so pogosto dodatno stigmatizirane, kadar postanejo žrtev nadlegovanja ali drugih oblik nasilja v prometnem sistemu. To še povečuje njihovo ranljivost in kaže na nujnost varnejše in bolj vključujoče prometne politike.

Prevozna revščina kot izhodišče za načrtovanje mestne prihodnosti

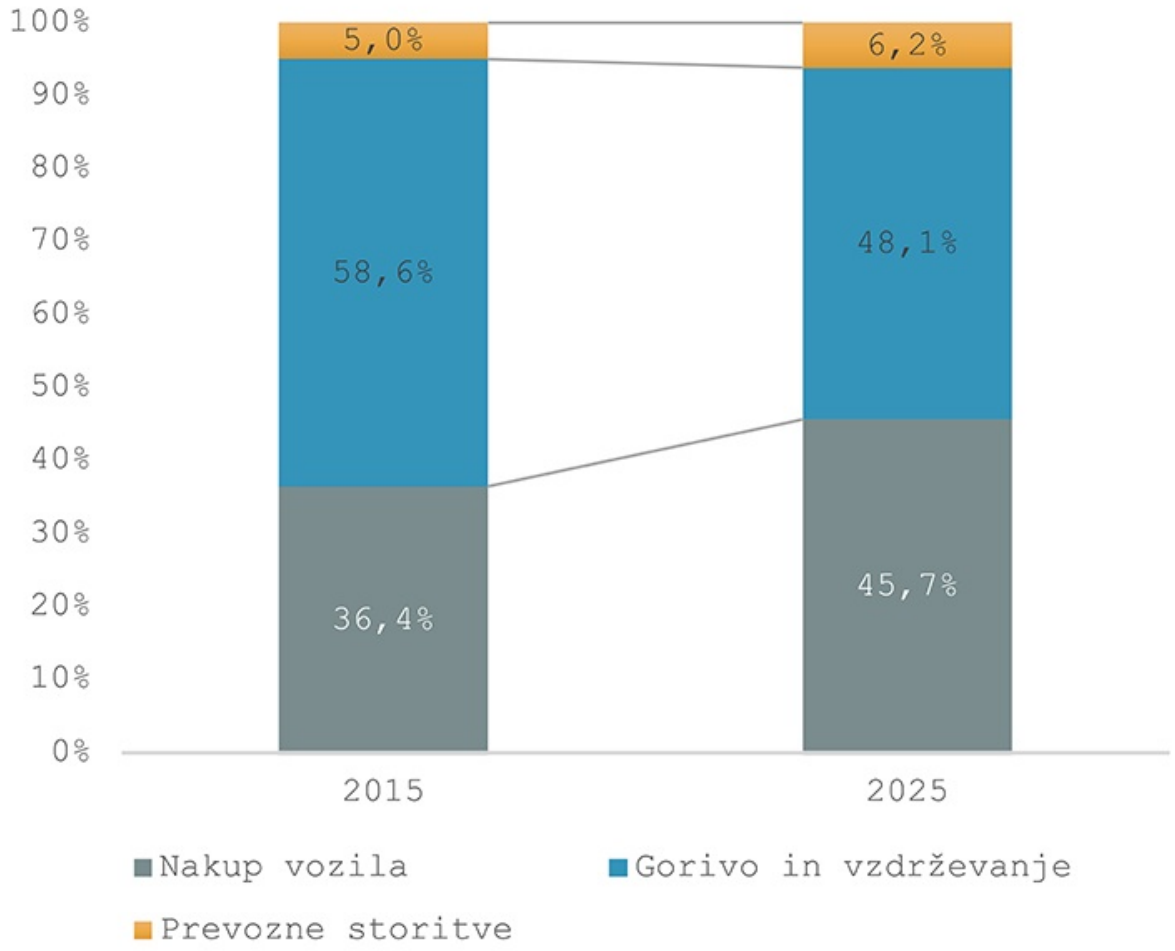
Prevozna revščina za zdaj ostaja zunaj političnih prioritet. Sklepamo lahko, da njeno odpravljanje zahteva temeljne strukturne spremembe, ki pogosto trčijo ob obstoječe gospodarske in politične interese. Prometna in prostorska politika je sicer ključna, a pogosto ne prinaša hitrih političnih točk, saj zahteva obsežne in drage infrastrukturne posege. Poleg tega gre za kompleksen in večplasten problem, ki se ga je težko lotiti z enostavnimi in poceni rešitvami. Razumevanje preobrazbe urbane mobilnosti ter njenih posledic za trajnostnost in pravičnost je tudi v strokovni literaturi še vedno omejeno in razdrobljeno (Payakkamas idr. 2023 (https://doi.org/10.3390/su15021328)).

Do pravičnega in varnega prehoda v trajnostno mobilnost vodi več poti. Prvič, kljub napredku na sorodnem področju energetske revščine, kjer je Evropska komisija pred leti uvedla uradno definicijo na ravni EU in sistematično spremljanje kazalnikov za njeno merjenje, je operacionalizacija prevozne revščine še vedno šibka. Nujna je uveljavitev ustrezne terminologije, izbor ključnih kazalnikov in redno zbiranje podatkov, saj so to temelji zanesljivega in preglednega sistema za merjenje, napovedovanje in določanje ciljnih vrednosti boja proti prometni revščini. Pri tem ima pomembno vlogo tudi Socialni sklad za podnebje, ki lahko prispeva k vzpostavitvi takšnega sistema, tako v smislu financiranja naložb kot tudi poročanja o učinkih izvedenih politik. Ko bodo temelji enkrat postavljeni, bo mogoče učinkoviteje izvajati kombinacijo kratkoročnih ukrepov, predvsem na področju socialne politike, in dolgoročnih ukrepov, usmerjenih v krepitev trajnostne infrastrukture. Podobno pot smo prehodili tudi pri obravnavi energetske revščine.

Drugič, izboljšanje varnosti v mestih zahteva prilagoditve prometne infrastrukture, zlasti za ranljive uporabnike prometa v slabo dostopnih soseskah. Pri načrtovanju novih linij javnega prevoza, ki bi bolje povezale slabo dostopne soseske, je treba posebno pozornost nameniti razsvetljavi, saj ta bistveno prispeva k občutku in dejanski varnosti vseh uporabnikov. Ker so takšna območja pogosto povezana z večjo kriminaliteto, je kakovostna razsvetljava eden ključnih elementov urbanističnega načrtovanja. K večji varnosti prispevajo tudi območja z omejitvijo hitrosti na 30 km/h, ki so v številnih evropskih mestih (npr. Pariz, Bilbao, Bruselj) že zelo razširjena, zlasti v okolici šol in goste stanovanjske pozidave (Aldred idr. 2018 (https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.03.003)). Takšni ukrepi poleg večje varnosti in manjših izpustov tudi zmanjšujejo hrup, s čimer se izboljšuje kakovost mestnega okolja. Enako pomembne so izboljšave zasnov kolesarskih stez, prehodov in pločnikov, ki morajo upoštevati potrebe različnih starostnih skupin (Davern idr. 2020 (https://doi.org/10.3390/ijerph17207685)).

Tretjič, območja, kjer ima javni prevoz prednost pred osebnimi vozili, praviloma ponujajo več zelenih površin in dosledneje uveljavljajo omejitve hitrosti. Takšne urbanistične odločitve zmanjšujejo onesnaženost zraka in hrup, ustvarjajo več priložnosti za družbeno interakcijo in prispevajo k manjšemu številu prometnih nesreč (Lozzi in Monachino 2021 (https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.101006)). Da bi urbanistični ukrepi družbi dolgoročno koristili, sta ključni natančno spremljanje in napovedovanje kakovosti zraka, hrupa, prometnih tokov in varnostnih tveganj (Nuterman idr. 2021 (https://doi.org/10.5194/acp-21-11099-2021)).

Nenazadnje je za učinkovito odpravljanje prevozne revščine pomembno tudi sodelovanje javnega sektorja z zasebnimi ponudniki prevoznih rešitev. Stroške mobilnosti ljudi znižujejo zlasti storitve delitvene ekonomije, saj se stroški nakupa, vzdrževanja in zavarovanja vozil porazdelijo med več uporabnikov. Brez ciljno usmerjene politike in spodbud obstaja tveganje, da bodo nove tehnologije še povečale neenakost, saj se bodo osredotočale predvsem na premožnejša območja. Trenutni trend namreč kaže, da se sodobne oblike prevoznih rešitev, kot so prevozi na zahtevo (npr. Uber, Bolt, Lyft) in storitve mikromobilnosti, denimo izposoja koles in e-skirojev, večinoma zgoščajo v predelih mest, kjer je dobiček večji, medtem ko ostajajo ostala območja slabše pokrita (Beirigo idr. 2020 (https://doi.org/10.1007/978-3-030-59747-4_32)).



Slika 3: Struktura izdatkov za prevoz v gospodinjstvih, ki živijo v mestih, v letih 2015 in 2020. Vir: Eurostat 2026 (https://ec.europa.eu/eurostat/data/database)

Predlagane poti razvoja vplivajo tudi na slovenski prostor, kjer se tveganje pogosto izraža kot (prisilna) odvisnost od avtomobila (Slika 3), ki ni toliko posledica izbire kot pomanjkanja zanesljivih alternativ, zlasti zunaj najbolje pokritih urbanih središč. *Študija ekonomskih in političnih vplivov na trenutno in prihodnje stanje prevozne revščine* (2025 (https://focus.si/publikacija/studija-ekonomskih-in-politicnih-vplivov-na-trenutno-in-prihodnje-stanje-prevozne-revscine)) namreč opozarja, da k prevozni revščini v Sloveniji pomembno prispevajo visoki stroški (prisilnega) lastništva avtomobila in nezadostna dostopnost javnega prevoza v nekaterih predelih države, kjer so frekvence voženj ob vikendih, praznikih in šolskih počitnicah še posebno nizke. Problem je zlasti izrazit v vzhodni kohezijski regiji. Prav zato bodo morali prihodnji ukrepi, tudi v okviru Socialnega sklada za podnebje, bolj ciljno obravnavati prevozno revščino in zagotoviti, da so podporni mehanizmi usmerjeni na območja in skupine z najmanj alternativami. To odpira jasne usmeritve za izboljšave: poleg vlaganja v infrastrukturo je ključno povečati zanesljivost in časovno razpoložljivost javnega prevoza tudi izven konic ter preprečiti, da bi se razvoj prometnih rešitev osredotočal predvsem na že tako dobro pokrita in ekonomsko privlačna območja.

https://www.alternator.science/en/long/prevozna-revscina-je-tudi-mestni-problem/