



PREVOZNA REVŠČINA V SLOVENIJI

Študija ekonomskih in
političnih vplivov
na trenutno in
prihodnje stanje

Naslov:

Študija ekonomskih in političnih vplivov na trenutno in prihodnje stanje prevozne revščine

Naročnik in založnik:

Focus, društvo za sonaraven razvoj
Ljubljana, marec 2025

Avtorji: Marjeta Benčina, Lidija Živčič, Miha Dominko, Renata Slabe Erker, Kaja Primc

Oblikovanje naslovnice: neAGENCIJA, Katja Pirc

Spletna publikacija: <https://focus.si/publikacija/studija-ekonomskih-in-politichnih-vplivov-na-trenutno-in-prihodnje-stanje-prevozne-revschine>

Projekt Prevozna revščina in prometne politike je financiran s strani European Climate Foundation.

Brezplačna publikacija

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

COBISS.SI-ID 227937539

ISBN 978-961-96933-0-8 (PDF)

POVZETEK

Prevozna revščina je kompleksen pojav, ki vpliva na dostop do osnovnih storitev, zaposlitvenih možnosti in socialno vključenost prebivalcev. Na mednarodni ravni se prevozna revščina opredeljuje skozi tri ključne dimenzije: razpoložljivost, dostopnost in cenovno dostopnost prevoznih storitev. Slovenija se po nekaterih kazalnikih, kot na primer dostop do javnega prevoza v javnih območjih, uvršča nad povprečje EU, vendar so na podežlju izzivi primerljivi z drugimi evropskimi državami, kjer slabša dostopnost sili gospodinjstva v odvisnost od osebnih avtomobilov. V nadaljevanju študija osvetljuje pomembne razlike v prevozni revščini med dohodkovnimi skupinami in kohezijskima regijama. Gospodinjstva z nižjimi dohodki namenijo sorazmerno večji delež svojih dohodkov za stroške prevoza v primerjavi z gospodinjstvi z višjimi dohodki. V vzhodni kohezijski regiji je problem še bolj izrazit, verjetno na račun slabše dostopnosti javnega prevoza. Rezultati namreč kažejo, da so gospodinjstva v tej regiji pogostejše prisiljena v lastništvo avtomobilov. To povečuje njihovo finančno breme in izpostavljenost cenovnim šokom, kot so povišanja cen goriv. Simulacijska analiza kaže, da bi naraščajoče cene goriv nesorazmerno prizadele najranljivejše skupine prebivalstva, pri čemer bi lahko delež izdatkov za prevoz v njihovih dohodkih znatno narasel, v določenih primerih celo za več kot polovico.

SUMMARY

Transport poverty is a complex phenomenon that affects access to basic services, employment opportunities, and social inclusion. On an international level, transport poverty is defined through three key dimensions: availability, accessibility, and affordability of transport services. While Slovenia ranks above the EU average in some indicators, such as access to public transport in urban areas, challenges in rural areas are comparable to those in other European countries, where limited accessibility often forces households to rely on private cars. The study further highlights significant differences in transport poverty across income groups and cohesion regions. Low-income households allocate a disproportionately larger share of their income to transport costs compared to higher-income households. In the Eastern cohesion region, the problem is even more pronounced, likely due to poorer access to public transport. The findings suggest that households in this region are more frequently compelled to own cars, which increases their financial burden and vulnerability to price shocks, such as rising fuel costs. A simulation analysis reveals that rising fuel prices would disproportionately impact the most vulnerable population groups, with the share of transport expenses in their income potentially increasing significantly – in certain cases by more than half.

KAZALO VSEBINE

Povzetek	1
Summary	2
Kazalo slik.....	4
Kazalo preglednic	4
1 UVOD.....	5
2 SLOVENIJA V PRIMERJAVI Z EVROPO.....	7
3 ANALIZA PREVOZNE REVŠČINE V SLOVENIJI	15
3.1 Analiza prevozne revščine po dohodkovnih kvintilih.....	16
3.2 Analiza prevozne revščine po kohezijski regiji.....	23
4 SIMULACIJSKA ANALIZA UČINKOV POVEČANJA CENE GORIV NA IZDATKE ZA PREVOZ	28
4.1 Učinki povečanja cene goriv po dohodkovnih kvintilih.....	28
4.2 Učinki povečanja cene goriv na gospodinjstva, ki namenijo za gorivo več kot 6 % vseh izdatkov.....	30
5 Sklep.....	32
6 Viri in literatura	34

KAZALO SLIK

Slika 1: Koncept prevozne revščine	8
Slika 2: Delež prebivalstva z visoko ali zelo visoko stopnjo težavnosti dostopa do javnega prevoza po stopnji urbanizacije (2012).....	10
Slika 3: Povprečno število minut, ki jih zaposleni porabijo za prevoz v službo po stopnji urbanizacije (2019)	11
Slika 4: Delež prebivalstva, ki si ne more privoščiti osebnega avtomobila (2023).....	13
Slika 5: Delež prebivalstva, ki si ne more privoščiti redne uporabe javnega prevoza (2014)	14
Slika 6: Delež izdatkov za prevoz (2021)	15
Slika 7: Povprečni dohodek in povprečni ekvivalentni dohodek po dohodkovnih kvintilih (2022)	17
Slika 8: Povprečni izdatki za prevoz in mediana izdatkov za prevoz po dohodkovnih kvintilih (2022)	18
Slika 9: Delež izdatkov za prevoz v dohodkih gospodinjstev po dohodkovnih kvintilih (2022) ..	19
Slika 10: Struktura izdatkov za prevoz po dohodkovnih kvintilih (2022)	20
Slika 11: Dostopnost osebnega avtomobila po dohodkovnih kvintilih (2022)	21
Slika 12: Delež izdatkov za prevoz v dohodkih gospodinjstev po dohodkovnih kvintilih glede na dostopnost osebnega avtomobila (2022)	22
Slika 13: Število osebnih avtomobilov na dan 31. 12. po vrsti goriva (2022)	22
Slika 14: Povprečni izdatki za posamezno vrsto goriva po dohodkovnih kvintilih (2022).....	23
Slika 15: Povprečni dohodek in povprečni ekvivalentni dohodek po kohezijski regiji (2022)	24
Slika 16: Povprečni izdatki za prevoz in mediana izdatkov za prevoz po kohezijski regiji (2022)	25
Slika 17: Delež izdatkov za prevoz v dohodkih gospodinjstev po kohezijski regiji (2022)	25
Slika 18: Struktura izdatkov za prevoz po kohezijski regiji (2022)	26
Slika 19: Dostopnost osebnega avtomobila po kohezijski regiji (2022)	27
Slika 20: Povprečni izdatki za posamezno vrsto goriva po kohezijski regiji (2022)	28
Slika 21: Povprečni izdatki za goriva ob različnih stopnjah povečanja cen goriv po dohodkovnih kvintilih	29
Slika 22: Delež izdatkov za goriva v celotnih dohodkih ob različnih stopnjah rasti cen goriv po dohodkovnih kvintilih	30
Slika 23: Delež gospodinjstev, ki več kot 6 % vseh izdatkov za življenjske potrebščine namenijo za gorivo ob različnih stopnjah rasti cen goriv	31
Slika 24: Delež gospodinjstev, ki več kot 6 % vseh izdatkov za življenjske potrebščine namenijo za gorivo ob različnih stopnjah rasti cen goriv po kohezijski regiji.....	32

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1: Delež prebivalcev po statističnih in kohezijskih regijah in na državni ravni, živeč v kilometrski oddaljenosti od postajališč JPP (po zračni razdalji), glede na pogostnost voženj ob delavnikih s šolskim poukom v novembru 2024	9
Preglednica 2: Število in delež prebivalcev leta 2023 po statističnih regijah, ki v 45 minutah niso mogli dostopati do centralnih naselij z javnim prevozom.....	12

1 UVOD

Prevozna revščina (ang. *transport poverty*) je kompleksen in večplasten pojav, ki je v zadnjih letih postal pomemben predmet raziskovanja zaradi svoje povezanosti s socialno-ekonomskimi razmerami, okoljskimi politikami in trajnostnim razvojem. V splošnem gre za stanje, ko posameznikom ali gospodinjstvom ni omogočen dostop do ustreznih prevoznih storitev zaradi finančnih, prostorskih, infrastrukturnih ali socialnih omejitev. Prevozna revščina, ki je še posebej izrazita med ranljivimi skupinami prebivalstva, kot so osebe z nizkimi dohodki, starejši, invalidi, ženske, v kolikor imajo znotraj gospodinjstva podrejen položaj, begunci in migranti ter prebivalci oddaljenih podeželskih območij (Gabrovec in drugi, 2025), ima lahko resne posledice na njihovo socialno vključevanje, dostop do osnovnih storitev, zaposlitvenih možnosti in splošno kakovost življenja (Lucas in drugi, 2016). Kljub njenemu pomenu ostaja konceptualno in metodološko slabo artikulirana, kar predstavlja oviro pri njenem merjenju in učinkovitem naslavljanju z javnimi politikami. Na področju prevozne revščine je le malo kazalnikov, ki bi omogočali spremljanje, in še ti niso redno posodobljeni. Na primer, kazalnik deleža prebivalstva z visoko ali zelo visoko stopnjo težavnosti dostopa do javnega prevoza po stopnji urbanizacije vključuje zadnje razpoložljive podatke šele iz leta 2012.

Raziskovalna prizadevanja na področju prevozne revščine so v zadnjih letih pripeljala do oblikovanja različnih konceptov, kot so dostopnostna revščina (ang. *accessibility poverty*), cenovna dostopnost prevoza (ang. *transport affordability*), razpoložljivost prevoza (ang. *transport availability*) in mobilnostna revščina (ang. *mobility poverty*)¹. Karen Lucas in sodelavci (2016) so prevožno revščino opredelili kot krovni pojem, ki vključuje omejitve pri dostopanju do osnovnih storitev zaradi neustreznih prevoznih možnosti, visokih stroškov mobilnosti ali nevarnih pogojev potovanja. Po drugi strani avtorji, kot sta Kuttler in Moraglio (2020), opozarjajo na problematiko mobilnostne revščine ter z njo povezanih ovir, kot so dostopnost, veščine in kognitivno dožemanje, ki omejujejo gibanje posameznika ali gospodinjstva ter posegajo v uresničevanje ene od temeljnih človekovih pravic. Ti vidiki poudarjajo, da je prevozna revščina kompleksen in večplasten pojav, ki zahteva večdimenzionalen pristop k razumevanju in naslavljanju. Poleg tega pa prevozna revščina pogosto sovpada tudi z drugimi oblikami prikrajšanosti, kot so energetska revščina, socialna izključenost in časovna revščina (Aitken in drugi, 2024; Martiskainen in drugi, 2021)². Gospodinjstva, ki se soočajo s prevožno revščino, pogosto razvijajo alternativne strategije, npr. sopotništvo (Churchill in drugi, 2023), vendar te strategije ne morejo nadomestiti strukturnih sprememb, potrebnih za zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov in izboljšanje dostopnosti storitev. V tem kontekstu je nujno razviti celovite politike, ki bodo naslavljalje temeljne vzroke prevozne revščine in ne zgolj njenih simptomov.

Na nedavnem političnem dogovoru med predstavniki evropskih institucij o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje (SCF) je bila sprejet krovni koncept prevozne revščine, ki se

¹ Koncepti – dostopnost, cenovna dostopnost in razpoložljivost prevoza – so vključeni v krovni koncept prevozne revščine in podrobno opisani v drugem poglavju.

² Časovna revščina se povezuje s predolgim časom za doseganje ciljev (Cludius in drugi, 2024).

izkazuje kot jasnejša in z vidika pravičnega podnebnega prehoda ustrežnejša od mobilnostne revščine (Uredba (EU) 2023/955 in sprememba Uredbe (EU) 2021/1060). V tej študiji je prevozna revščina opredeljena na podlagi definicije, razvite v okviru ciljnega raziskovalnega projekta z naslovom Mobilnostna revščina v Republiki Sloveniji (Gabrovec in drugi, 2025). Po tej definiciji gre za pojav, ko posameznik ali gospodinjstvo nima ustreznega prevoza do ključnih storitev in dejavnosti ali si ga težko privošči. Ta konceptualizacija služi kot podlaga za oblikovanje kazalnikov, merjenje razsežnosti tega pojava in pripravo predlogov za javne politike, usmerjene v zmanjševanje prevozne revščine.

Na evropski ravni je prevozna revščina pridobila na večjem pomenu šele z vključitvijo v politične dokumente, kot so SCF, Evropski steber socialnih pravic (ESSP) ter zakonodajni predlogi v okviru svežnja "Pripravljeni na 55". Evropska komisija je v zadnjih letih prepoznala nujnost naslavljanja prevozne revščine kot dela pravičnega podnebnega prehoda, saj lahko ambiciozne okoljske politike nesorazmerno prizadenejo socialno šibkejšje skupine. Vzpostavitev ločenega sistema trgovanja z emisijami za cestni promet (in stavbe) (ETS2) je le eden od ukrepov, ki zahteva skrbno spremljanje in razvoj kompenzacijskih mehanizmov, da se preprečijo regresivni učinki. ETS2 je pomemben instrument za zmanjšanje emisij iz cestnega prometa, saj uvaža oz. zvišuje ceno na emisije iz fosilnih goriv, kot sta bencin in dizelsko gorivo, kar, po eni strani, spodbuja prehod na brezemisijske tehnologije in uporabo javnega prevoza, po drugi strani pa izpostavlja pomembne izzive na področju socialne pravičnosti. Tako bo uporaba prihodkov iz naslova trgovanja z emisijami ključna za uravnoteženje med zelenimi investicijami in socialnimi kompenzacijami, saj lahko neučinkovita porazdelitev poveča finančno breme za skupine z nizkimi dohodki (Pahle, 2023).

SCF, ki spremlja ETS2, je zasnovan za zmanjšanje teh negativnih učinkov in vključuje direktno finančno podporo ranljivim gospodinjstvom ter financiranje investicij, kot sta infrastruktura za polnjenje električnih vozil in javni prevoz. Raziskave kažejo, da bi kompenzacija vseh gospodinjstev v spodnji polovici dohodkovne porazdelitve zahtevala več kot 30 % prihodkov iz naslova obdavčitve cen ogljika (Görlach in drugi, 2022). Dodatni izzivi pa vključujejo vzpostavitev jasnih meril za identifikacijo ranljivih gospodinjstev in razvoj administrativne infrastrukture za učinkovito distribucijo pomoči. ETS2 in SCF zato ne predstavljata le priložnosti za pravičen prehod, temveč tudi opozorilo, kako pomembno je premišljeno oblikovanje politik, ki združujejo socialno pravičnost in okoljske cilje.

V Sloveniji raziskave na področju prevozne revščine šele pridobivajo zagon. Ugotovitve kažejo, da k prevozni revščini prispevajo predvsem visoki stroški (prisilnega) lastništva avtomobilov in slaba dostopnost javnega prevoza v nekaterih predelih Slovenije (npr. obmejnih območjih), z izredno nizkimi frekvencami javnega prevoza predvsem ob sobotah, nedeljah ter šolskih počitnicah. Pri tem je potrebno upoštevati tudi širše družbene spremembe, kot so staranje prebivalstva, prostorska segregacija in spremembe vrednot, ki dodatno vplivajo na potovalne vzorce (Gabrovec in drugi, 2025).

Pričujoča študija se osredotoča na preučitev ekonomskih in političnih dejavnikov, ki vplivajo na trenutno in prihodnje stanje prevozne revščine v Sloveniji. Prevozna revščina bo analizirana na osnovi mikropodatkov gospodinjstev, pri čemer se bo osredotočila na izdatke za prevoz (v absolutnih zneskih in relativno glede na dohodek) ter njihovo strukturo glede na dohodkovne kvintile. Analiza bo vključevala pregled uporabe pogonskega goriva, kar bo omogočilo

vpogled v (ne)trajnostne vzorce mobilnosti. Prav tako bo izvedena simulacijska analiza učinkov povečanja cen goriv na izdatke za prevoz, s čimer bo ocenjena občutljivost različnih socialno-ekonomskih skupin na spremembe v prevoznih stroških. Rezultati študije bodo lahko služili kot podlaga za oblikovanje učinkovitih politik, namenjenih zmanjševanju prevozne revščine in spodbujanju trajnostne mobilnosti v Sloveniji.

2 SLOVENIJA V PRIMERJAVI Z EVROPO

Najnovejše poročilo Evropske komisije »Transport poverty: Definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies« (Cludius et al., 2024) poudarja, da prevozna revščina temelji na treh ključnih dimenzijah: razpoložljivost (ang. *availability*), dostopnost (ang. *accessibility*) in cenovna dostopnost (ang. *affordability*) (Slika 1). Poleg tega upošteva medsektorske elemente, povezane z ustreznostjo (t.j., da prometni sistem izpolnjuje osnovne potrebe uporabnikov, npr. varnost, informacije, ne-oviranost potovanja), socialno-ekonomskimi razsežnostmi (npr. dohodek, spol, starost, zaposlenost) in prostorskimi razsežnostmi (npr. ruralno okolje, urbano okolje). V naši študiji bomo izhajali iz omenjenega konceptualnega okvira.

Razpoložljivost se nanaša na prisotnost prevoznih možnosti, javnih ali zasebnih, in težave nastanejo, ko teh možnosti ni na voljo ali so omejene. Pri javnem prevozu vključuje razpoložljivost bližino postajališč, zanesljivost in pogostost storitev, medtem ko se pri zasebnem prevozu pogosto povezuje z lastništvom avtomobila in dostopom do cestne ali polnilne infrastrukture. Razpoložljivost je tesno povezana s prometno infrastrukturo in grajenim okoljem, ki omogoča različne načine prevoza, kot so hoja, kolesarjenje, javni prevoz ali osebni avtomobil.

Razpoložljivost pa sama po sebi ne pove, ali te možnosti prevoza omogočajo dostop do osnovnega blaga in storitev, ki so potrebni za zadovoljitev dnevnih potreb, kot so zaposlitev, zdravstvene storitve, varstvo otrok. Govorimo o dimenziji dostopnosti, ki se nanaša na dostop do osnovnih dobrin in storitev. Dimenzija dostopnosti prometne revščine se lahko kaže kot nezmožnost ali izjemne težave pri doseganju ključnih ciljev ali predolg čas, potreben za doseganje teh ciljev (Cludius in drugi, 2024). Slaba dostopnost lahko resno omeji posameznikovo zmožnost sodelovanja v družbi. Zato gre pri zagotavljanju dostopnosti predvsem za povezljivost prometnega sistema in obsega, v katerem ta spodbuja socialno vključenost (Martens in Bastiaanssen, 2019).

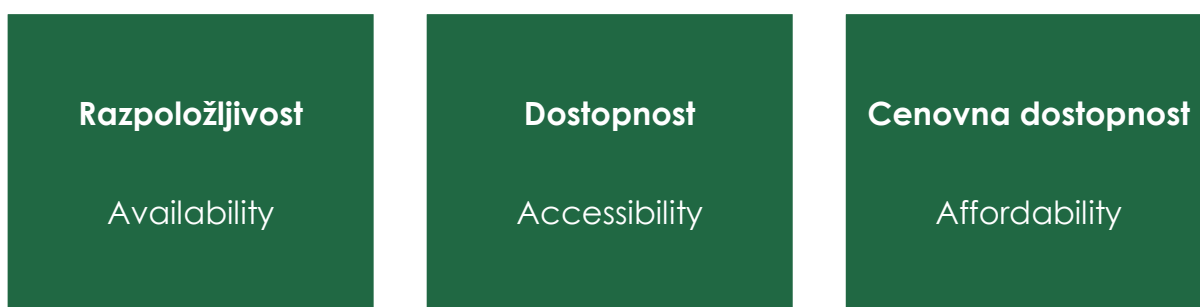
Cenovna dostopnost se nanaša na zmožnost posameznika ali gospodinjstva, da pokrije stroške prevoza glede na svoj dohodek. Težave nastanejo, ko so ti stroški previsoki ali presegajo finančne zmožnosti, kar se lahko izraža kot:

- i. *visoki izdatki za prevoz glede na dohodke*: ta situacija je lahko ključna pri lastništvu avtomobila, zlasti v predmestjih, primestjih in na podeželju, kjer zaradi pomanjkanja javnega prevoza ali slabe dostopnosti gospodinjstva pogosto potrebujejo avtomobile za zadovoljitev osnovnih življenjskih potreb (Mattioli, 2017) ali
- ii. *kompromisi pri drugih postavkah proračuna gospodinjstva, kar pogosto vodi v zadolževanje*: ta situacija pomeni nezmožnost opravljanja nujnih potovanj, kot je vožnja v službo ali šolo brez omejevanja drugih osnovnih potreb (Carruthers in drugi, 2005). Opredelitev nujnih potovanj pri tem je subjektivna in povezana s kompromisi v gospodinskem proračunu, kot so na primer stanovanjski stroški. Cenovne

nedosegljivosti prevoza torej ne moremo vedno opazovati le prek dejanskih izdatkov. Kadar imajo gospodinjstva neobičajno nizke izdatke za prevoz, je to mogoče povezati s »skrito prevozno revščino«, kar pomeni, da posamezniki zaradi stroškov omejujejo svojo mobilnost, kljub dejanskim potrebam (Eisfeld in Seebauer, 2022).

Cenovna dostopnost prevoza je v času globalnih kriz, ki smo jim vse pogostejše priča v današnjem času, in ob naraščajočih življenjskih stroških ključnega pomena za gospodinjstva. Povezana je tudi z zelenim prehodom, saj ukrepi, kot je ETS2, lahko povečajo energetske in prometne stroške ter dodatno obremenijo ranljive skupine z nizkimi dohodki.

Slika 1: Koncept prevozne revščine



Vir: Prevzeto od Cludius in drugi, 2024.

Naslednji dve sliki naslavljata dimenziji prevozne revščine – razpoložljivost in dostopnost, ki sta močno pogojeni s stopnjo urbanizacije. Dimenzijo razpoložljivosti je mogoče meriti s kazalnikom Delež prebivalstva z visoko ali zelo visoko stopnjo težavnosti dostopa do javnega prevoza po stopnji urbanizacije (mesta, predmestja in primestja ter podeželska naselja)³ v letu 2012, ki je prikazan na Sliki 2. Novejših podatkov za ta kazalnik ni na voljo, vendar ga kljub temu smatramo za ustreznega, saj gradnja infrastrukture zahteva daljše časovno obdobje. V mestih (zeleni rombi na Sliki 2) so deleži prebivalstva z velikimi težavami dostopa do javnega prevoza relativno nizki, običajno pod 10 %, pri čemer se Slovenija z deležem 7,4 % uvršča med države z nadpovprečno nizkim deležem (povprečje za EU-27 je 9,9 %). V naseljih in predmestjih (rumena kvadratna oznaka na Sliki 2) so na splošno ti deleži nekoliko višji; v Sloveniji je približno 23 % prebivalstva z visoko ali zelo visoko stopnjo težavnosti dostopa do javnega prevoza v naseljih in predmestjih, kar je enako povprečju EU27. Na podeželju (rdeči trikotniki na Sliki 2), so deleži najvišji, pri čemer Slovenija dosega 35,4 %, kar je zopet blizu povprečja EU27 (36,8 %). Če povzamemo, se **Slovenija glede na delež prebivalstva z velikimi težavami dostopa do javnega prevoza v mestih uvršča med države z nadpovprečno dobrim položajem v primerjavi z drugimi članicami EU. Na podeželju ter v naseljih in predmestjih pa je ta delež blizu ali na ravni povprečja EU-27.** Omejen dostop do javnega prevoza na podeželju sili prebivalce v večjo

³ Mesto je gosto poseljeno območje, kjer vsaj 50 % prebivalcev živi v mestnih središčih. Naselja in predmestja so območja s srednjo gostoto poselitve, kjer vsaj 50 % prebivalcev živi v urbanih naseljih, ki pa niso opredeljena kot mesta. Podeželska območja pa so redko poseljena območja, kjer vsaj 50 % prebivalcev živi v podeželskih mrežnih celicah (Eurostat, 2016).

odvisnost od osebnih avtomobilov, kar zaradi daljših razdalj in višjih stroškov prevoza dodatno obremenjuje gospodinjstva in pogloblja prevozno revščino.

Dostop do javnega prevoza v Sloveniji je bil podrobneje obravnavan v okviru projekta CRP Mobilnostna revščina v RS. Merjena je bila dostopnost postajališč javnega prevoza po zračni razdalji in prometnem omrežju. V analizi dostopnosti javnega prevoza (JPP) so upoštevali delež prebivalcev v oddaljenosti enega kilometra od najbližjega postajališča, razdeljenega po različnih frekvencah voženj. V primerjavi z analizo po zračni razdalji pa je dostopnost prebivalstva merjena po prometnem omrežju slabša (Gabrovec in drugi, 2025).

Postajališča javnega prevoza, so bila v analizi (Koblar in Gabrovec, 2024) razdeljena v tri razrede glede na dnevno pogostnost voženj: primerna pogostnost (več kot 23 parov voženj dnevno), zadovoljiva pogostnost (8–22 parov voženj dnevno) in nezadovoljiva pogostnost (manj kot 8 parov voženj dnevno). V preglednici 1 je zajet delež prebivalcev v oddaljenosti do enega kilometra zračne razdalje od postajališča z vsaj 8 pari voženj na dan v delavniku s šolskim poukom. V tem primeru gre za obdobje z najbolj pogostimi vožnjami. V obdobjih med vikendi, prazniki in šolskimi počitnicami je pogostnost voženj javnega prevoza veliko slabša.

Glede na preglednico 1 opazamo najslabšo situacijo v statističnih regijah; Posavska, Primorsko notranjska, Pomurska in JV Slovenija, najboljšo pa v Osrednjeslovenski in Gorenjski regiji. Glede na kohezijske regije, je stanje v Vzhodni Sloveniji (75,7 %)v povprečju slabše kot v Zahodni Sloveniji (88,6 %).

Preglednica 1: Delež prebivalcev po statističnih in kohezijskih regijah in na državni ravni, živeč v kilometrski oddaljenosti od postajališč JPP (po zračni razdalji), glede na pogostnost voženj ob delavnikih s šolskim poukom v novembru 2024

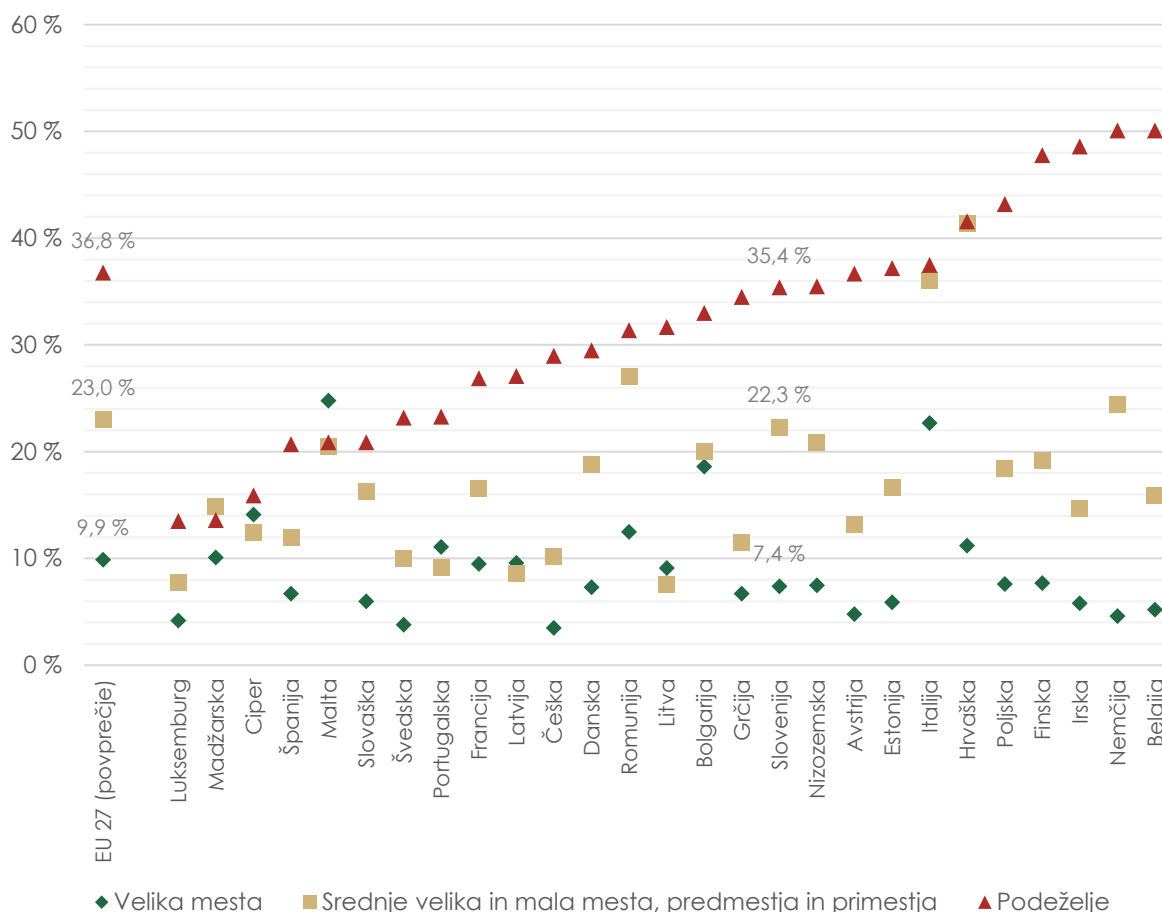
Statistična regija	Vsaj zadovoljiva pogostnost voženj (vsaj 8 parov na dan)
Pomurska	68,3 %
Podravska	84,6 %
Koroška	77,6 %
Savinjska	75,0 %
Zasavska	79,3 %
Posavska	65,0 %
Jugovzhodna Slovenija	68,7 %
Osrednjeslovenska	91,9 %
Gorenjska	90,7 %
Primorsko-notranjska	66,8 %
Goriška	72,0 %
Obalno-kraška	85,5 %
Slovenija	81,8 %
Vzhodna Slovenija	75,7 %
Zahodna Slovenija	88,6 %

Vir: Koblar in Gabrovec, 2024.

Med državami, ki imajo najvišje deleže prebivalstva z visoko ali zelo visoko stopnjo težavnosti dostopa do javnega prevoza, so predvsem Belgija, Nemčija in Finska, kjer so vrednosti za podeželje blizu ali celo presegajo 50 %. V naseljih in predmestjih izstopata pri težavnosti dostopa do javnega prevoza zlasti Hrvaška (41,6 %) in Italija (37,5 %). Malta, Italija in Bolgarija so države

z najvišjimi deleži prebivalstva z visoko ali zelo visoko stopnjo težavnosti dostopa do javnega prevoza v mestih (24,8 %, 22,7 % in 20%). Na drugi strani pa države, kot sta Luksemburg in Madžarska, izkazujejo nizke deleže prebivalstva z visokimi ali zelo visokimi stopnjami težavnosti dostopa do javnega prevoza, pri čemer je Luksemburg posebej izstopajoč zaradi nizkih vrednosti v vseh kategorijah urbanizacije.

Slika 2: Delež prebivalstva z visoko ali zelo visoko stopnjo težavnosti dostopa do javnega prevoza po stopnji urbanizacije (2012)



Opomba: Stopnja urbanizacije (DEGURBA) je klasifikacija, ki označuje značaj območja. DEGURBA združuje velikost populacije in pragove gostote prebivalstva za določitev treh medsebojno izključujočih se razredov: velika mesta; srednje velika in mala mesta, predmestja in primestja; podeželje.

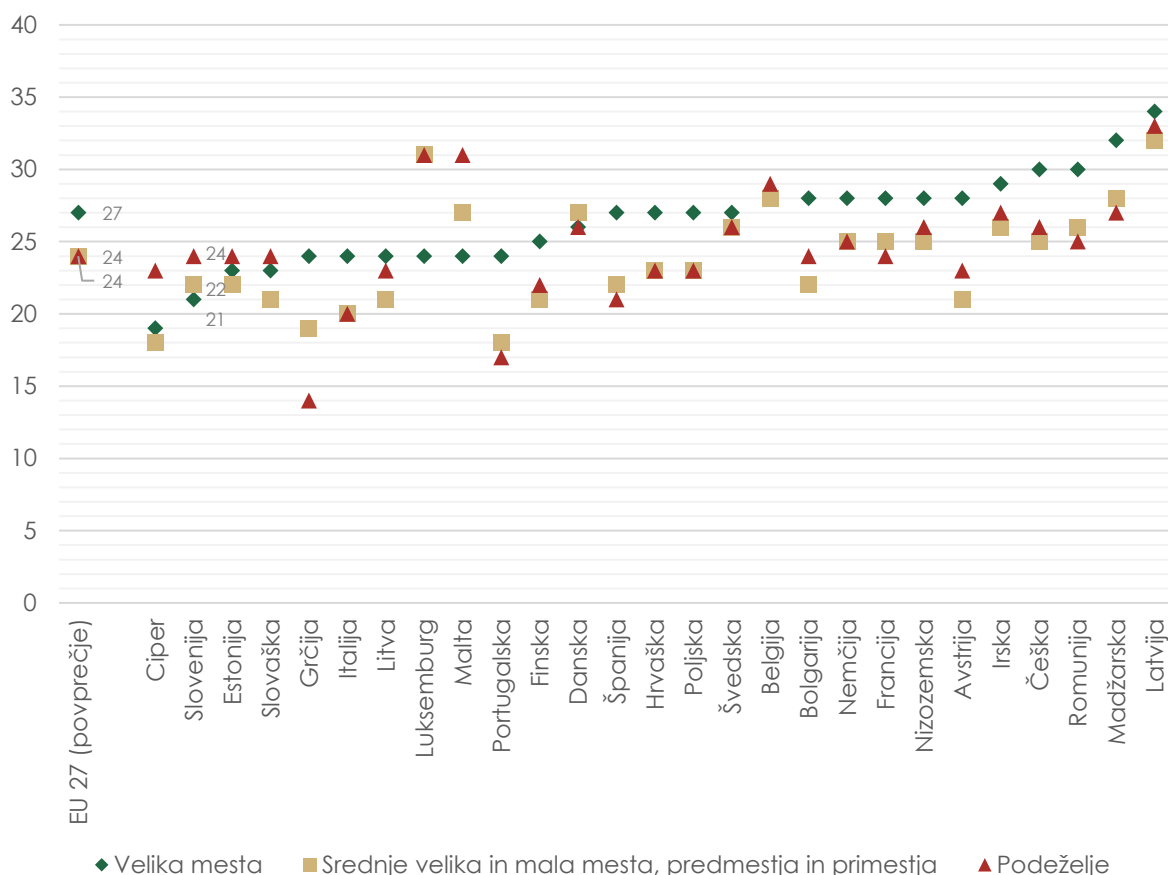
Vir: Eurostat, 2024.

Slika 3 se dotika dimenzije dostopnosti. Prikazuje kazalnik Povprečno število minut, ki jih zaposleni porabijo za prevoz v službo po stopnji urbanizacije kraja bivanja (mesta, predmestja in primestja, podeželje). Slovenija dosega povprečno število minut, ki jih zaposleni porabijo za pot na delo, med 21 in 24 minutami za vse tri kategorije izhodiščne lokacije (velika mesta 21 minut, srednje velika in mala mesta, predmestja in primestja 22 minut ter podeželska naselja 24 minut). **Slovenija je torej glede porabljenega časa za pot na delo v boljšem položaju od povprečja EU27** (27 minut za prebivalce velikih mest ter 24 minut za prebivalce srednje velikih in malih mesta ter predmestij, primestij in podeželja), **časi so primerljivi in relativno kratki. Podobni časi**

ne glede na stopnjo urbanizacije izhodišča so redkost v primerjavi z drugimi državami, kjer so razlike med urbani in ruralnimi območji izrazitejše.

Med državami z najnižjim povprečjem izstopajo Grčija, Portugalska in Ciper, kjer zaposleni na podeželju in v mestih za prevoz v službo porabijo manj časa (manj kot 20 minut). Na drugi strani pa v Latviji, na Madžarskem in v Romuniji prebivalci, zlasti v mestih, za prihod v službo porabijo več kot 30 minut.

Slika 3: Povprečno število minut, ki jih zaposleni porabijo za prevoz v službo po stopnji urbanizacije (2019)



Opomba: Stopnja urbanizacije (DEGURBA) je klasifikacija, ki označuje značaj območja. DEGURBA združuje velikost populacije in pragove gostote prebivalstva za določitev treh medsebojno izključujočih se razredov: velika mesta; srednje velika in mala mesta, predmestja in primestja; podeželje.

Vir: Eurostat, 2024.

Za Slovenijo je zanimiv še en podatek, in sicer, da je **v večini držav pot v službo daljša za prebivalce mest, medtem ko je v Sloveniji daljša za podeželsko prebivalstvo, kar odpira vprašanja o posebnostih slovenskega prostora in prometne organizacije.** Razlog bi lahko bil v razpršeni poselitvi in koncentraciji delovnih mest v urbanih središčih, kot so Ljubljana, Maribor in Koper, kar sili prebivalce podeželskih naselij v daljše dnevne migracije. Podeželska območja so pogosto slabše povezana z mesti, javni prevoz je omejen, zato so prebivalci odvisni od osebnih avtomobilov. Nasprotno pa slovenska mesta, ki so predvsem srednje velika in majhna, omogočajo krajše razdalje med domom in lokacijami vsakodnevnih dejavnosti in storitev ter

boljšo dostopnost alternativnih oblik mobilnosti, kot so javni prevoz, kolesarjenje in hoja, kar mestnim prebivalcem skrajša čas prevoza.

Analiza časovne dostopnosti glede na različne dele dneva in različne dneve je razkrila, da imajo prebivalci, ki potrebujejo prevoz izven koničnih ur, bistveno slabše storitve kot tisti, ki potujejo v času prometnih konic (Preglednica 2). Ta razlika je še posebej izrazita v večernih urah. Posledično je prihod na delo otežen za zaposlene, ki delajo tudi ob večerih in vikendih, na primer v gostinstvu, turizmu, zdravstvu in trgovini. Slaba ponudba v tem času dodatno omejuje uporabo javnega prevoza za prostočasne dejavnosti. Razporeditev centralnih naselij in omrežje JPP večini prebivalcev omogočata dostop do najbližjega središča v 45 minutah. Kljub temu ostajajo nekatera bolj oddaljena območja, kjer je sicer JPP na voljo, vendar potovalni čas presega 45 minut. Med takšna območja sodijo Bohinj, Jezersko in Zgornja Savinjska dolina (Gabrovec in drugi, 2025).

Preglednica 2: Število in delež prebivalcev leta 2023 po statističnih regijah, ki v 45 minutah niso mogli dostopati do centralnih naselij z javnim prevozom

Statistična regija	Sreda		Sobota		Nedelja	
Pomurska	22.145	19 %	69.646	61 %	60.777	53 %
Podravska	60.488	18 %	133.292	40 %	137.571	41 %
Koroška	19.112	27 %	24.479	34 %	25.902	36 %
Savinjska	74.266	28 %	110.927	42 %	129.092	49 %
Zasavska	10.740	19 %	16.115	28 %	19.143	33 %
Posavska	21.359	28 %	45.872	59 %	47.222	61 %
Jugovzhodna Slovenija	41.826	28 %	72.230	49 %	71.081	48 %
Osrednjeslovenska	52.625	9 %	91.859	16 %	105.045	18 %
Gorenjska	25.209	12 %	44.181	21 %	60.939	29 %
Primorsko-notranjska	7781	14 %	23.639	44 %	18.059	33 %
Goriška	29.852	25 %	51.837	43 %	50.253	42 %
Obalno-kraška	15.382	13 %	43.093	35 %	41.664	34 %
Slovenija	380.785	18 %	727.170	34 %	766.748	36 %

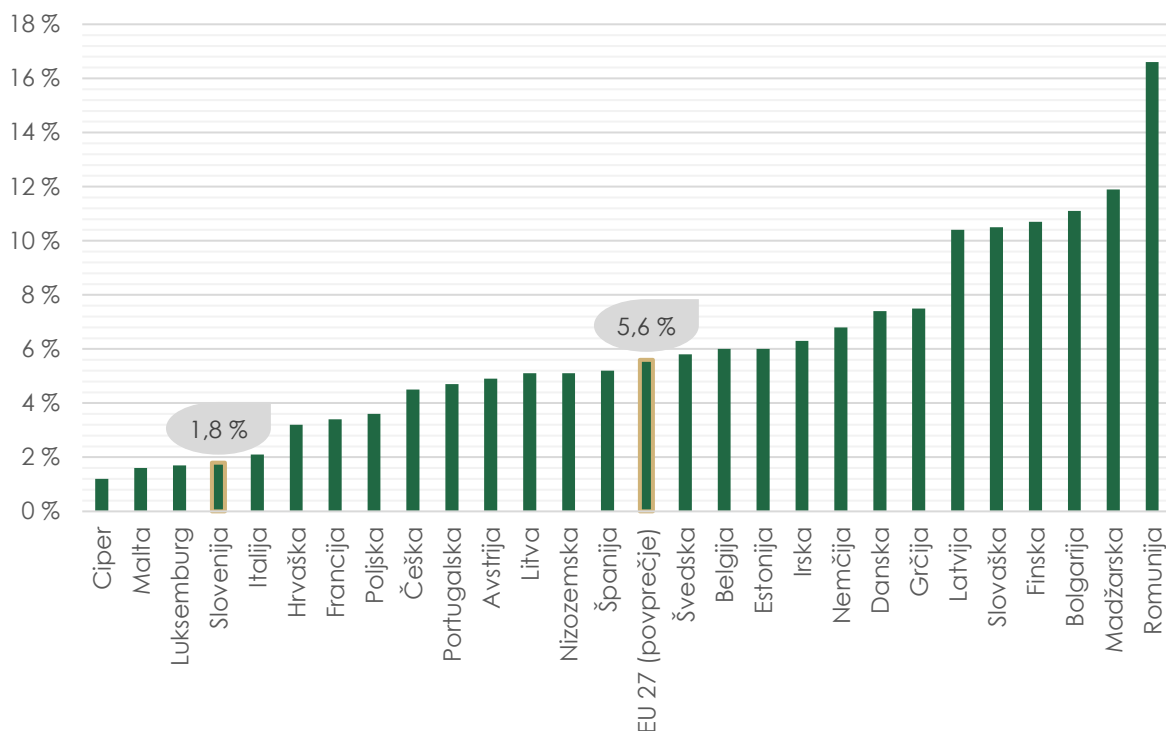
Vir: Gabrovec in drugi, 2025.

Slovenski primer poudarja, da je pri razumevanju dnevnih migracij ključnega pomena upoštevati prostorske specifičnosti in družbeno-ekonomske razmere. Rešitve, kot so boljši javni prevoz na podeželju in ustvarjanje delovnih mest bližje prebivališčem, bi lahko skrajšale čas potovanja ter izboljšale kakovost življenja številnih prebivalcev. Naslednje tri slike naslavlajo dimenzijo cenovne dostopnosti prevozov. Slika 4 prikazuje delež prebivalstva v državah EU-27, ki si ni mogel privoščiti osebnega avtomobila v letu 2023, in razkriva velike razlike med posameznimi državami. **Slovenija z deležem 1,8 % izstopa kot ena izmed držav, kjer si najmanjši delež prebivalstva ne more privoščiti osebnega avtomobila**, kar jo uvršča na četrto mesto, takoj za Ciprom, Malto in Luksemburgom. To je precej nižji delež od povprečja EU27, ki znaša 5,6 %. Slovenija se tako ponaša z eno najboljših situacij glede dostopnosti avtomobilov za prebivalce, kar kaže na relativno visoko raven ekonomske blaginje v povezavi z mobilnostjo.

Tudi sosednje države, zlasti Italija in Hrvaška beležita nizke deleže prebivalstva, ki si ne more privoščiti osebnega avtomobila (2,1 % oziroma 3,2%), in tudi Avstrija beleži podpovprečen delež, to je 4,9 %. Na drugem koncu lestvice sta Madžarska in Romunija, kjer si kar 12 % oziroma

16 % prebivalstva ne more privoščiti avtomobila. Tudi Bolgarija se sooča s podobnim problemom. Te visoke številke kažejo na širšo energetska in splošno revščino, ki vplivata tudi na dostopnost do osnovnih prevoznih sredstev.

Slika 4: Delež prebivalstva, ki si ne more privoščiti osebnega avtomobila (2023)



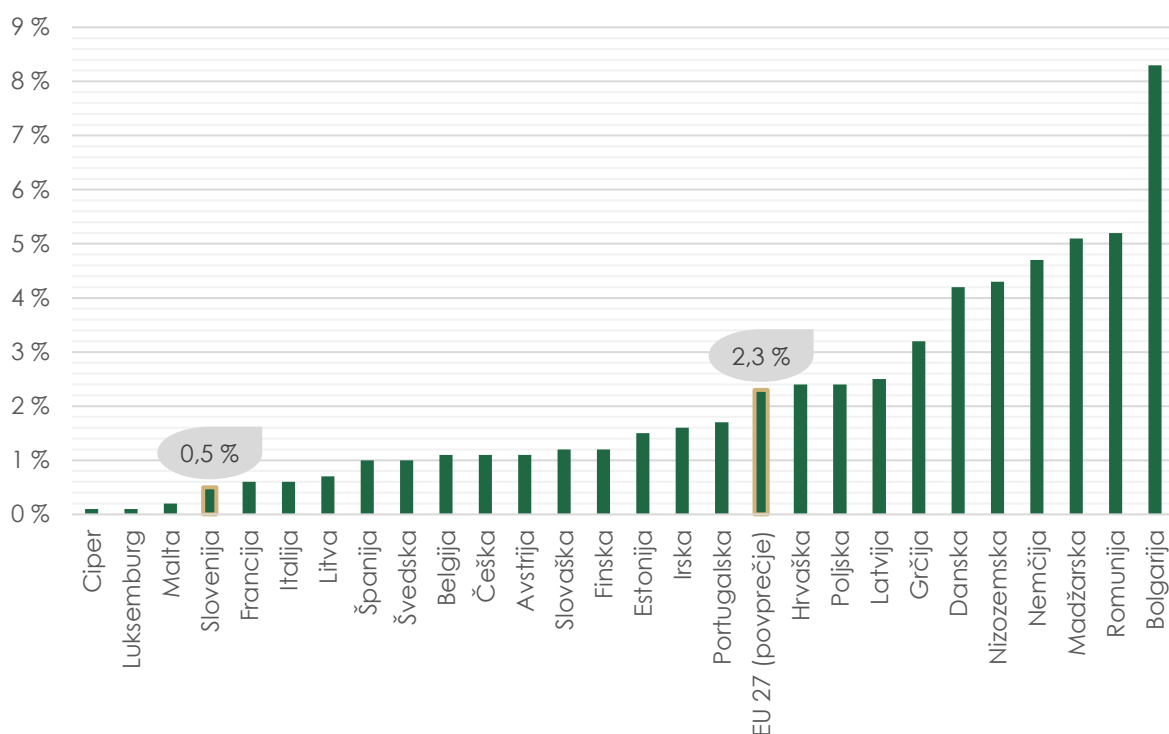
Vir: Eurostat, 2024.

Slovenska prometna politika in individualna gradnja hiš sta prispevali k temu, da so Slovenci postali izrazito avtomobilsko naravnani narod. Avtomobil ni le primarno prevozno sredstvo, temveč tudi simbol prestiža, kar se kaže v močni navezanosti na avtomobilске znamke, pomanjkanju iskanja alternativnih načinov prevoza ter dojemljanju prometnih regulacij kot posega v osebne pravice (Kovač, 2023). Ta odnos do avtomobilov pojasnjuje tudi nizek delež prebivalstva, ki si lastništvo vozila ne more privoščiti. Če je avtomobil kulturno pomembna dobrina, lahko sklepamo, da mu gospodinjstva pri razporejanju izdatkov dajejo prednost.

Kolikšen delež prebivalstva v državah EU si leta 2014 ni mogel privoščiti redne uporabe javnega prevoza, razkriva Slika 5. **Slovenija ponovno izstopa z izjemno nizkim deležem, le 0,5 %, kar je več kot štirikrat nižje od povprečja EU, ki znaša 2,3 %.** Ta podatek kaže na cenovno dostopnost javnega prevoza pri nas. Podobna situacija je v sosednji Italiji (delež 0,6 %) in Avstriji (delež 1,1 %), medtem ko je delež tistih, ki si ne morejo privoščiti redne uporabe javnega prevoza na Hrvaškem in Madžarskem, nadpovprečen.

Razlike med državami odražajo cenovno dostopnost storitev, kupno moč prebivalstva in različne stopnje razvoja javnega prevoza. Bolgarija, z najvišjim deležem prebivalstva, ki si ne more privoščiti redne uporabe javnega prevoza (8,3 %), se sooča z izzivi pri zagotavljanju cenovno sprejemljivega javnega prevoza in povečanja kupne moči prebivalstva. Nasprotno pa nizki deleži (0,1 %) v državah kot sta Luksemburg in Ciper, nakazujejo na boljše pogoje dostopa do javnega prevoza in višji življenjski standard.

Slika 5: Delež prebivalstva, ki si ne more privoščiti redne uporabe javnega prevoza (2014)

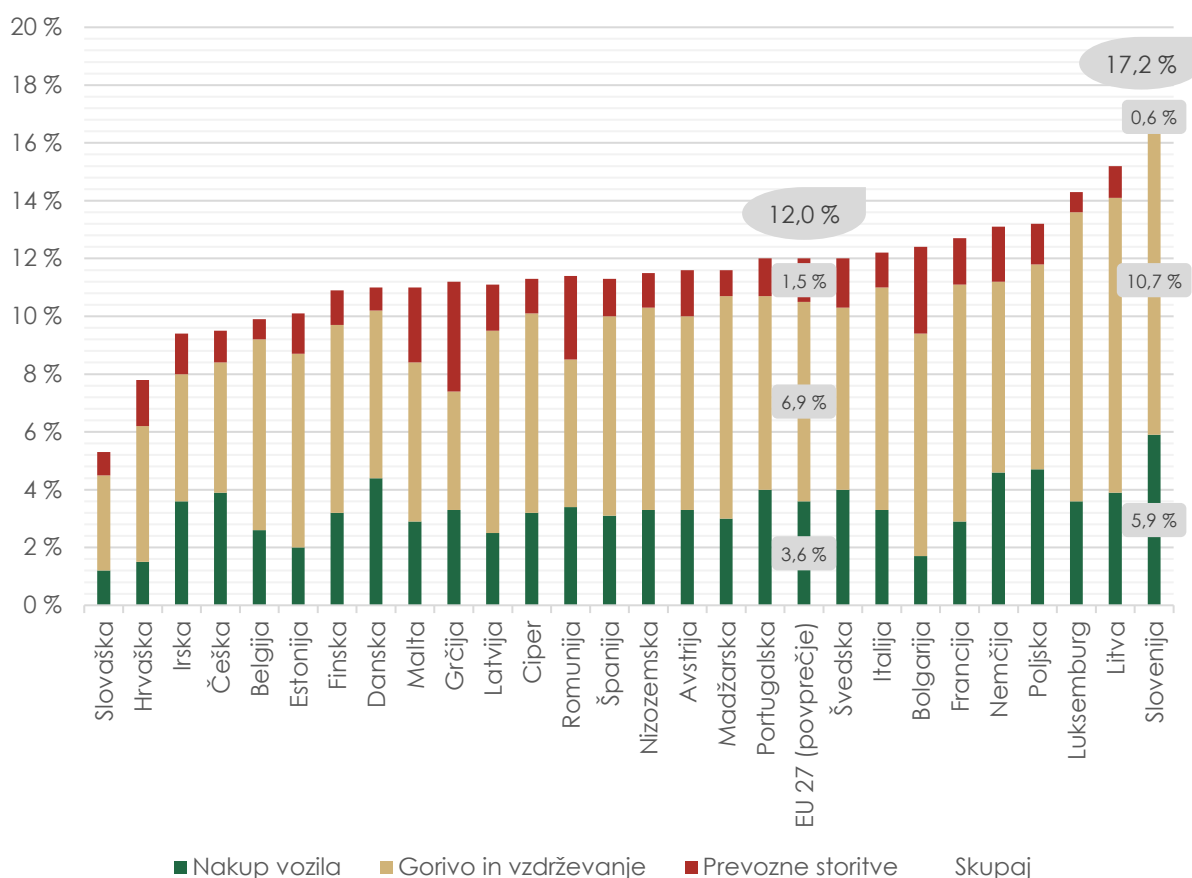


Vir: Eurostat, 2024.

Kako so gospodinjstva v državah EU leta 2021 razporejala izdatke za mobilnost po kategorijah: nakup vozil, stroški za gorivo in vzdrževanje ter prevozne storitve in kolikšen del celotnih izdatkov je to predstavljajo, razkrivajo podatki v Sliki 6. **Slovenija ima najvišji skupni delež izdatkov za prevoz, ki znaša 17,2 %, kar je opazno več od povprečja EU (12 %).** Izdatki za prevoz v Sloveniji so skoraj izključno povezani z gorivom in vzdrževanjem (10,7 %), medtem ko je delež izdatkov namenjen za prevozne storitve zelo majhen in podpovprečen (0,6 %), delež izdatkov za nakup vozil pa skoraj 6 %, kar je spet veliko v primerjavi s povprečjem EU (3,6 %). To nakazuje na manj ekonomično porabo, zlasti pogonskega goriva, ali drugačne prioritete gospodinjstev, povezane s prevozom oziroma prevoznimi navadami. Na drugi strani pa nizek delež izdatkov za prevozne storitve lahko pomeni manjšo uporabo javnega prevoza, kar bi lahko bila posledica premajhne dostopnosti ali privlačnosti teh storitev.

Najvišji delež izdatkov za prevoz v skupnih izdatkih gospodinjstev poleg Slovenije beležita še Litva (15,2 %) in Luksemburg (14,3 %). V sosednjih državah so izdatki za prevoz blizu EU povprečja, to je 12,2 % v Italiji ter 11,6 % v Avstriji in na Madžarskem. Na Hrvaškem pa je delež izdatkov za prevoz med najnižjimi, in sicer 7,8 % (nižjega ima le še Slovaška 5,3 %), kar morda odraža nižje cene storitev ali drugačne potrošniške navade.

Slika 6: Delež izdatkov za prevoz (2021)



Vir: Eurostat, 2024.

Spomnimo se, le 1,8 % Slovencev trdi, da si ne more privoščiti avtomobila, kar Slovenijo uvršča med države z najboljšo dostopnostjo vozil v EU (Slika 4). A dejansko visoki izdatki za gorivo, vzdrževanje in nakup novih vozil (Slika 6) razkrivajo drugo plat zgodbe – avtomobil je v Sloveniji nujna, ne razkošje. Razpršena poselitev in omejena mreža javnega prevoza prebivalce silita v odvisnost od osebnih vozil, kar povečuje finančno breme gospodinjstev. Posledice pa niso le finančne; visoke emisije, prostorsko postratna cestna infrastruktura, prometne nesreče in zastoji pomenijo, da je brez trajnostnih rešitev težava dolgoročno nevzdržna. Ta rezultat odraža tudi neskladje med anketnimi podatki in dejanskim stanjem. Zato je ključnega pomena vključevati različne kazalnike in vire podatkov pri analizi posameznih dimenzij prevozne revščine.

3 ANALIZA PREVOZNE REVŠČINE V SLOVENIJI

Za analizo prevozne revščine v Sloveniji s poudarkom na cenovni dosegljivosti so bili uporabljeni mikropodatki (individualni podatki) iz statističnega raziskovanja Poraba gospodinjstev (APG) za referenčno leto 2022 (SURS, 2022). Enoto opazovanja predstavlja gospodinjstvo, ki je lahko enočlansko ali veččlansko, definirano pa je kot skupnost oseb, ki skupaj stanujejo in skupaj porabljajo svoje dohodke za poravnavanje osnovnih življenjskih potreb (stanovanje, hrana in drugo), ne glede na to, ali vsi člani stalno živijo v kraju, v katerem je gospodinjstvo, ali pa nekateri od njih zaradi dela, šolanja ali iz drugih vzrokov dalj časa živijo drugje v Sloveniji ali v tujini. Osnovo za vzorčni okvir ankete predstavlja Centralni register prebivalstva (CRP). Vzorec

je dvostopenjski stratificiran. Stratumi so določeni glede na 12 statističnih regij in 6 tipov naselij. Vzorčne enote na prvi stopnji so sestavljene iz enega ali več manjših prostorskih okolišev, v vsaki izbrani vzorčni enoti na drugi stopnji pa je bilo izbranih po 6 oseb (Weindorfer, 2024). Skupno število opazovanj znaša 2.474 gospodinjstev.

3.1 Analiza prevozne revščine po dohodkovnih kvintilih

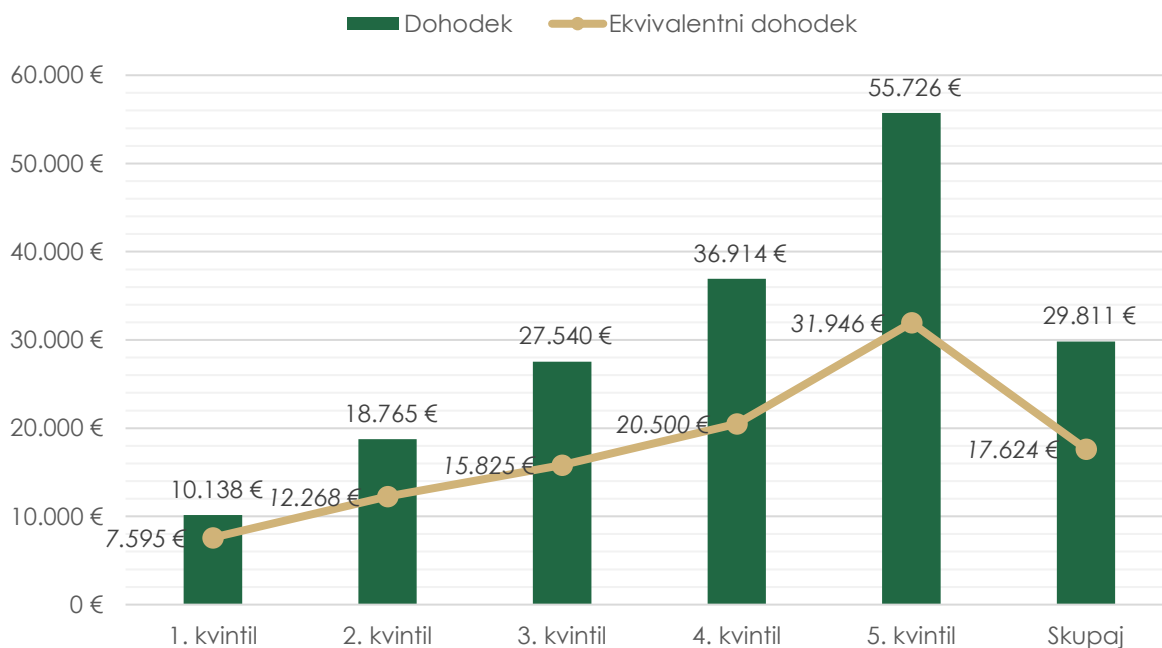
Dohodkovna neenakost med gospodinjstvi močno vpliva na življenjske pogoje, pri čemer je ekvivalentni dohodek uporabno orodje za razumevanje dejanskega življenjskega standarda gospodinjstev, saj upošteva prilagoditev dohodka glede na sestavo in velikost gospodinjstva (odrasli – otroci in število članov)⁴. Zato je v Sliki 7 poleg povprečnega neto dohodka prikazan tudi povprečni ekvivalentni dohodek gospodinjstev po dohodkovnih kvintilih. V vsakem kvintilnem razredu je 20 % gospodinjstev, pri čemer je v najnižjem (prvem) kvintilu 20 % gospodinjstev z najnižjimi dohodki, v najvišjem (petem) kvintilu pa 20 % gospodinjstev z najvišjimi dohodki.

V najnižjem dohodkovnem kvintilu znaša povprečni razpoložljiv dohodek 10.138 EUR, medtem ko je ekvivalentni dohodek le nekoliko nižji in znaša 7.595 EUR (Slika 7). Majhna razlika med povprečnim in ekvivalentnim dohodkom nakazuje, da so v tej skupini bolj prisotna manjša gospodinjstva. S premikom proti višjim kvintilom se povprečni dohodek znatno povečuje, pri čemer v 5. kvintilu doseže kar 55.726 EUR, kar je skoraj šestkrat več kot v prvem kvintilu.

Povprečni ekvivalentni dohodek gospodinjstev v 5. kvintilu (31.946 EUR) je približno štirikrat višji od ekvivalentnega dohodka gospodinjstev v 1. kvintilu (7.595 EUR), kar razkriva globoko ekonomsko neenakost.

⁴ Ekvivalentni dohodek upošteva velikost in sestavo gospodinjstva ter izravnava razlike v potrebah in stroških glede na število članov. Pri izračunu se uporablja ekvivalenčna lestvica OECD: prvi član ima utež 1, vsak dodatni član, starejši od 14 let, 0,5, otroci do 14 let pa 0,3. Celotni dohodek vseh članov gospodinjstva se sešteje in nato deli s številom ekvivalentnih odraslih članov v gospodinjstvu.

Slika 7: Povprečni dohodek in povprečni ekvivalentni dohodek po dohodkovnih kvintilih (2022)

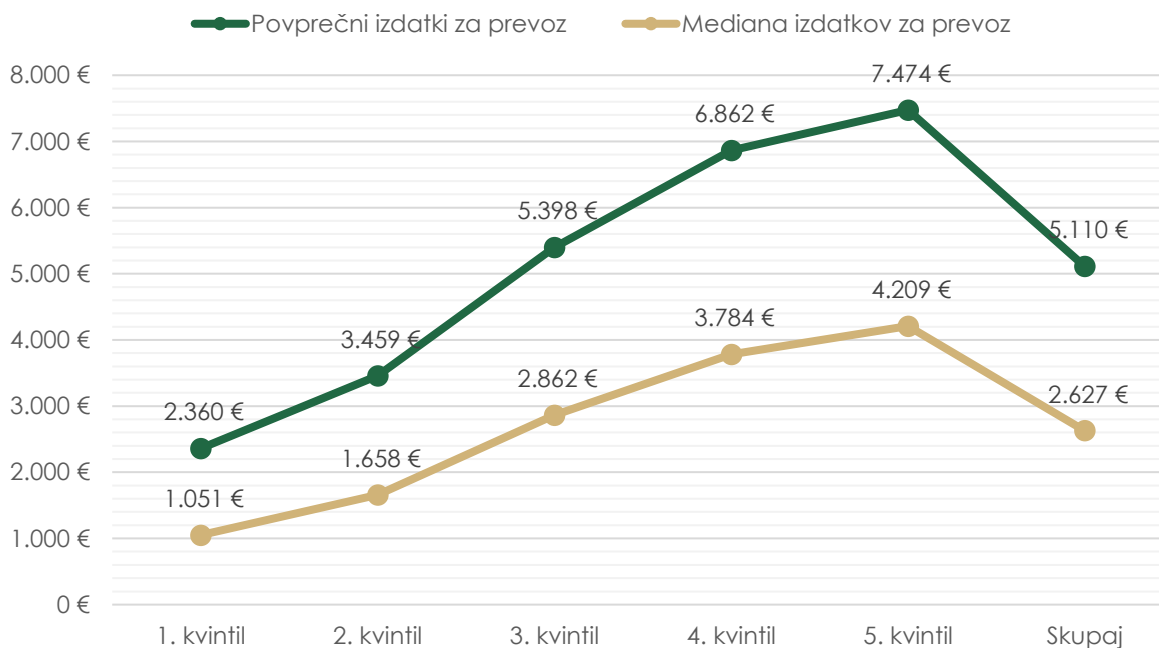


Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

Slika 8 prikazuje povprečne izdatke za prevoz in mediane izdatkov po dohodkovnih kvintilih v letu 2022, pri čemer so razlike med kvintili in obema meriloma zelo očitne. Povprečni izdatki za prevoz naraščajo od 2.360 EUR v prvem kvintilu do 7.474 EUR v petem kvintilu. Skupno povprečje je 5.110 EUR, kar odraža večjo koncentracijo visokih izdatkov v najbogatejših gospodinjstvih. Mediana izdatkov za prevoz je v vseh kvintilih nižja od povprečnih vrednosti in prav tako narašča do 4.209 EUR v petem kvintilu, vendar s precej bolj zmernim povečevanjem. Skupna mediana izdatkov znaša 2.627 EUR, kar jasno kaže na prisotnost ekstremno visokih izdatkov v zgornjih kvintilih, ki povprečne vrednosti dvigujejo.

Izdatki za prevoz so torej močno odvisni od dohodka gospodinjstev, pri čemer bogatejši kvintili v absolutnih zneskih namenijo znatno več za prevoz, medtem ko nižje mediane nakazujejo, da večina gospodinjstev namenja precej manj kot kažejo povprečne vrednosti. To opozarja na neenakosti pri dostopnosti in uporabi prevoznih sredstev med različnimi dohodkovnimi skupinami.

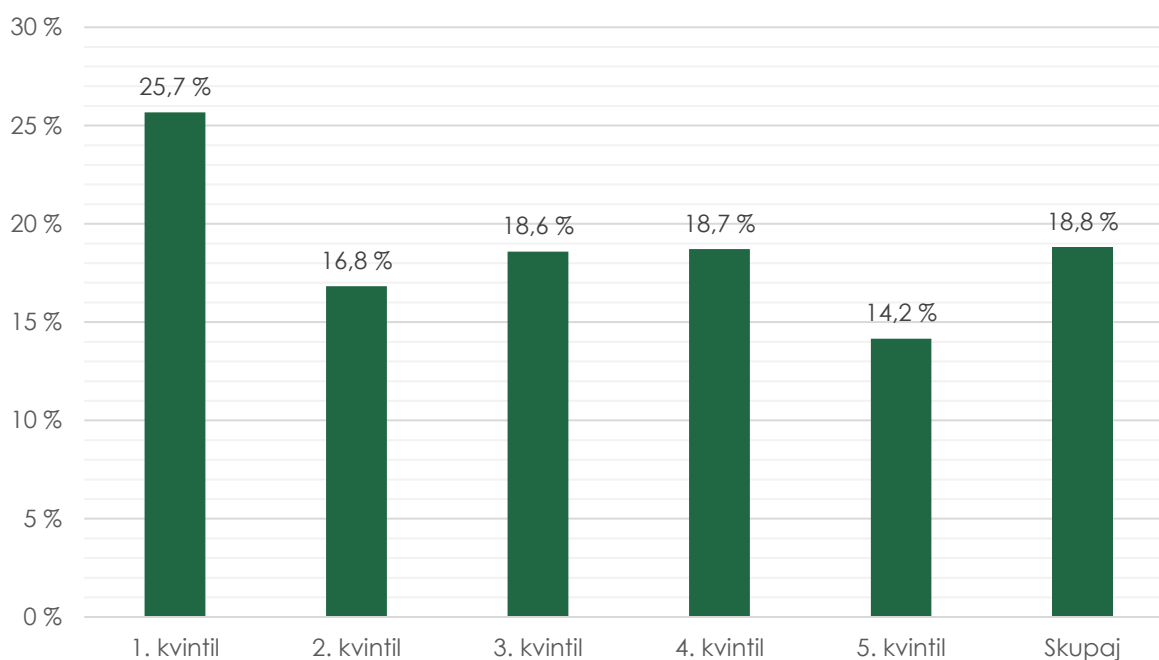
Slika 8: Povprečni izdatki za prevoz in mediana izdatkov za prevoz po dohodkovnih kvintilih (2022)



Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

Z vidika deleža izdatkov za prevoz v celotnih dohodkih gospodinjstev po dohodkovnih kvintilih **izstopa izrazito breme, ki ga prevoz predstavlja za najnižji dohodkovni kvintil** (Slika 9). **V prvem kvintilu gospodinjstva namenijo kar 25,7 % svojih dohodkov za prevoz, medtem ko se ta delež v petem kvintilu zniža na 14,2 %, kar dokazuje občutno manjšo relativno obremenitev bogatejših gospodinjstev.** Deleži pri vmesnih kvintilih se gibljejo med 16,8 % in 18,7 %, skupno povprečje za vsa gospodinjstva pa znaša 18,8 %. Na podlagi tega je treba še enkrat poudariti, da **prevoz predstavlja največje breme za gospodinjstva z najnižjimi dohodki, saj ti za prevoz namenijo skoraj dvakrat večji delež svojih dohodkov kot najbogatejša gospodinjstva.**

Slika 9: Delež izdatkov za prevoz v dohodkih gospodinjstev po dohodkovnih kvintilih (2022)



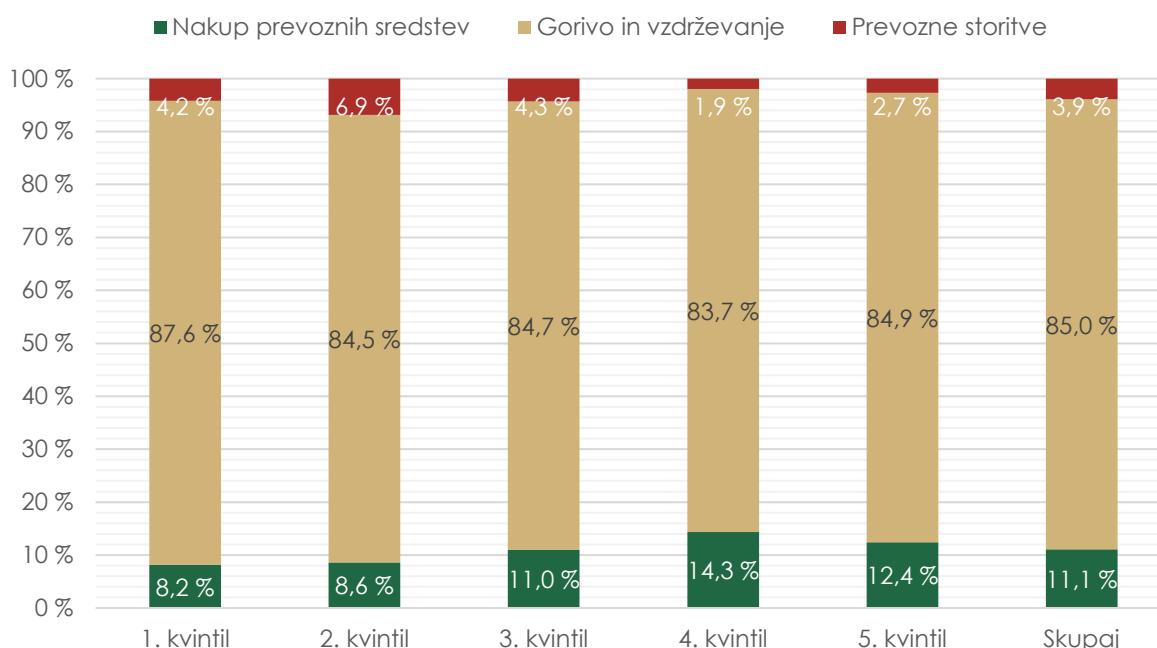
Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

Slika 10 prikazuje strukturo izdatkov za prevoz po dohodkovnih kvintilih v letu 2022, razdeljeno na tri glavne kategorije: nakup prevoznihi sredstev, gorivo in vzdrževanje ter prevozne storitve. V vseh dohodkovnih skupinah največji delež izdatkov za prevoz, **približno 85 %, predstavlja gorivo in vzdrževanje**, kar implicira visoko odvisnost gospodinjstev od osebnih vozil za mobilnost. Razlike med kvintili se pojavijo pri deležu izdatkov za nakup prevoznihi sredstev, kjer delež narašča s povečevanjem dohodka – od 8,2 % v najnižjem kvintilu do 12,4 % v najvišjem.

Največja odstopanja so opazna pri prevoznih storitvah, ki predstavljajo le 1,9 % do 2,7 % izdatkov za prevoz v najvišjih dveh kvintilih, medtem ko je delež v prvih treh kvintilih višji, to je od 4,2 % do 6,9 %. Takšna slika bi lahko bila odraz večje uporabe javnega prevoza pri gospodinjstvih z nižjimi dohodki. Hkrati pa **nakup prevoznihi sredstev, kot so avtomobili, ostaja za najrevnejša gospodinjstva večji finančni zalogaj, saj je njihov delež v skupnih izdatkih primerljiv z bogatejšimi kvintili**, kar zopet sugerira relativno višjo finančno obremenitev.

Medtem ko bogatejša gospodinjstva lažje financirajo nakup vozil in tekoče stroške, so revnejša gospodinjstva pogosto prisiljena vlagati večji delež svojih sredstev v obstoječa prevozna sredstva in uporabo prevoznihi storitev. Ti podatki subtilno opozarjajo na problem socialne neenakosti, saj **odvisnost od osebnega prevoza nesorazmerno obremenjuje gospodinjstva z nižjimi dohodki, ki imajo omejen dostop do trajnostnih in cenovno ugodnih alternativ.**

Slika 10: Struktura izdatkov za prevoz po dohodkovnih kvintilih (2022)

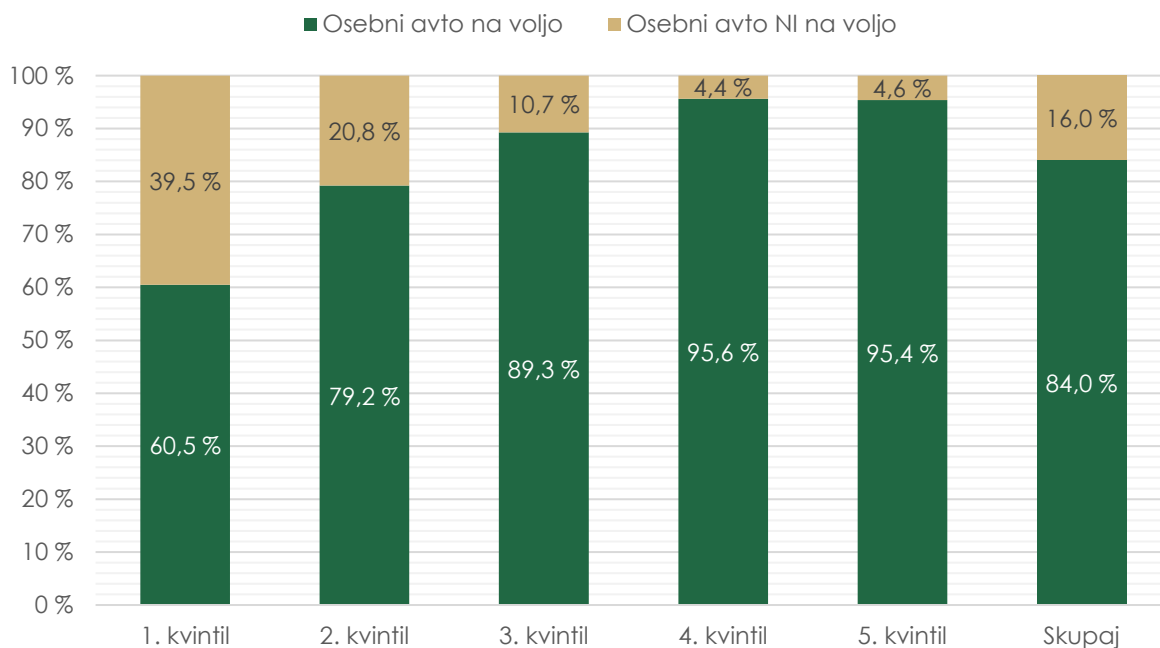


Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

Dodatno informacijo dobimo iz porazdelitve deležev različnih tipov izdatkov za prevoz v celotnih izdatkih za prevoz (ki zaradi kompleksnosti grafikona grafično ni predstavljena), in sicer, da **v letu 2022 skoraj 80 % populacije ni imelo izdatkov za prevozne storitve in nakup vozila**. Podatki nakazujejo, da obstajajo pomembne razlike med različnimi skupinami prebivalstva glede na njihove potrebe, navade in finančne zmožnosti, povezane s prevozom.

V prvem dohodkovnem kvintilu skoraj 40 % gospodinjstev nima na voljo osebnega avtomobila (Slika 11). Dostopnost se občutno poveča v višjih dohodkovnih skupinah, saj ima v četrtem in petem kvintilu avtomobil več kot 95 % gospodinjstev. Povprečno ima osebni avtomobil na voljo 84 % vseh gospodinjstev. Razlike med kvintili ponazarjajo tesno povezavo med dohodom in dostopom do osebnega avtomobila, ki ostaja osnovno prevozno sredstvo za večino gospodinjstev. Gospodinjstva z nižjimi dohodki so bolj omejena, saj se morajo pogosto zanašati na javni prevoz ali druge oblike mobilnosti, kar lahko omejuje njihovo dostopnost do delovnih mest in storitev. **Dostop do osebnega avtomobila torej v Sloveniji ni univerzalen, temveč močno odvisen od dohodka gospodinjstva, pri čemer odsotnost avtomobila v najnižjih kvintilih razkriva pomemben vidik socialne neenakosti**, ki vpliva na mobilnost in širše življenjske možnosti teh gospodinjstev.

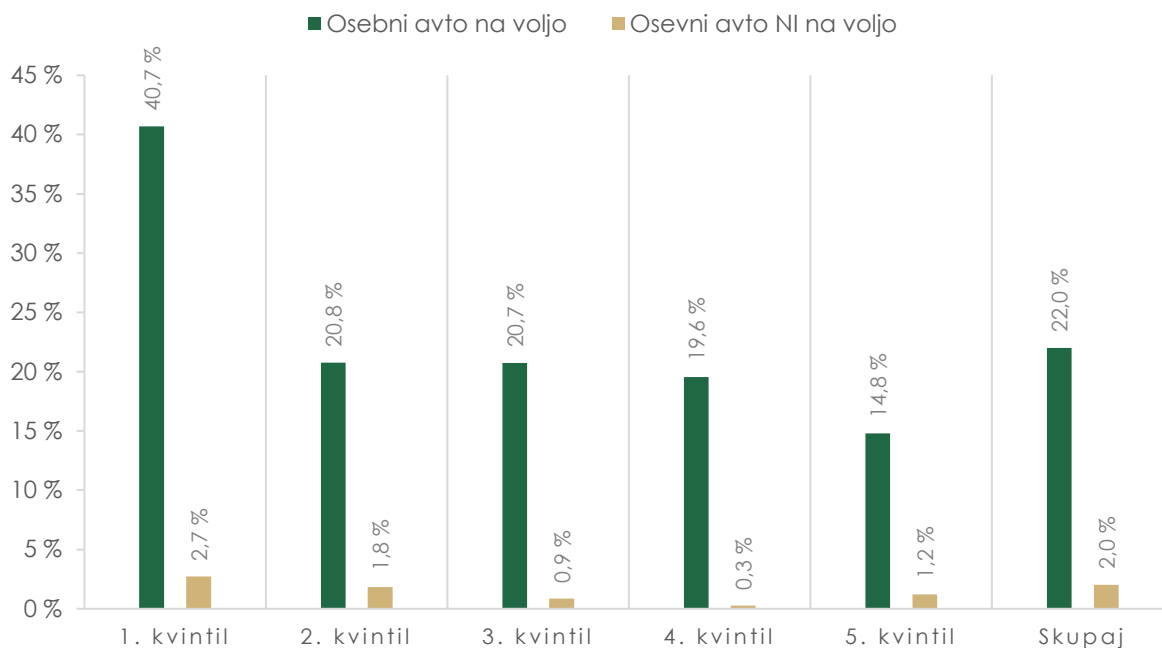
Slika 11: Dostopnost osebnega avtomobila po dohodkovnih kvintilih (2022)



Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

Gospodinjstva z osebnim avtomobilom za prevoz namenijo bistveno večji delež svojih dohodkov kot tista, ki avtomobila nimajo, kaže graf na Sliki 12. Najbolj izrazita je ta razlika med gospodinjstvi z najnižjimi dohodki – v prvem dohodkovnem kvintilu stroški prevoza pri tistih, ki imajo osebni avtomobil predstavljajo kar 40,7 % dohodkov, medtem ko v višjih kvintilih ta delež občutno upada. To pomeni, da revnejša gospodinjstva, ki uporabljajo avtomobil, nosijo nesorazmerno veliko finančno breme prevoznih stroškov. Na drugi strani gospodinjstva brez avtomobila za prevoz v povprečju namenijo le 2 % svojih dohodkov, kar kaže na izrazito razliko v strukturi izdatkov. Podatki tako potrjujejo, da lastništvo avtomobila močno vpliva na finančno obremenitev gospodinjstev, še posebej pri tistih z nižjimi dohodki.

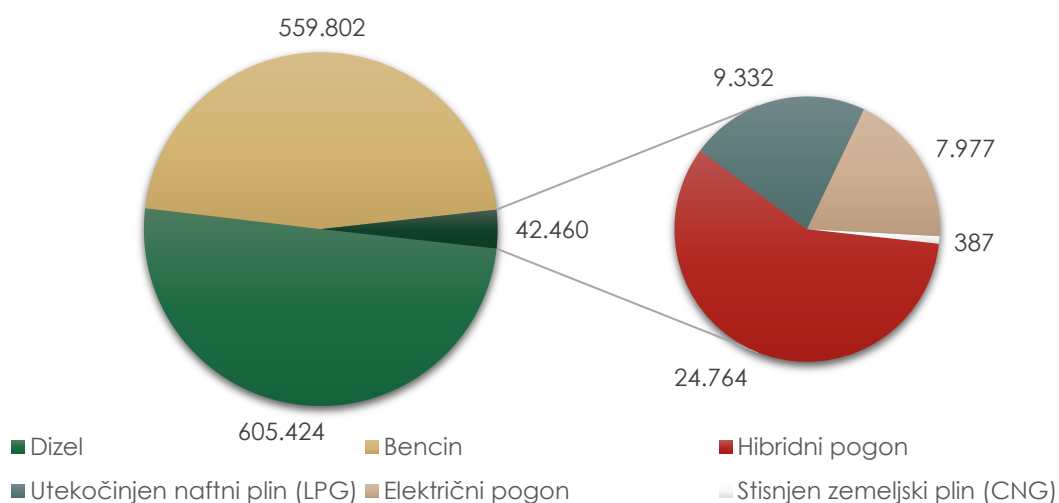
Slika 12: Delež izdatkov za prevoz v dohodkih gospodinjstev po dohodkovnih kvintilih glede na dostopnost osebnega avtomobila (2022)



Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

Slovenski vozni park je na dan 31. decembra 2022 še vedno močno odvisen od fosilnih goriv (Slika 13). Daleč največ je dizelskih avtomobilov (605.424) in bencinskih avtomobilov (559.802), ki skupaj predstavljajo večino vseh registriranih osebnih avtomobilov. Alternativni pogoni ostajajo v manjšini – hibridnih avtomobilov je 24.764, avtomobilov na utekočinjeni naftni plin (LPG) 9.332, električnih avtomobilov 7.977, najmanj pa je avtomobilov na stisnjeni zemeljski plin (CNG), le 387. Kljub rasti segmenta hibridnih in električnih vozil njihovo število ostaja bistveno nižje od tradicionalnih pogonov, kar kaže, da prehod na trajnostne vire energije še ni v polnem zamahu.

Slika 13: Število osebnih avtomobilov na dan 31. 12. po vrsti goriva (2022)

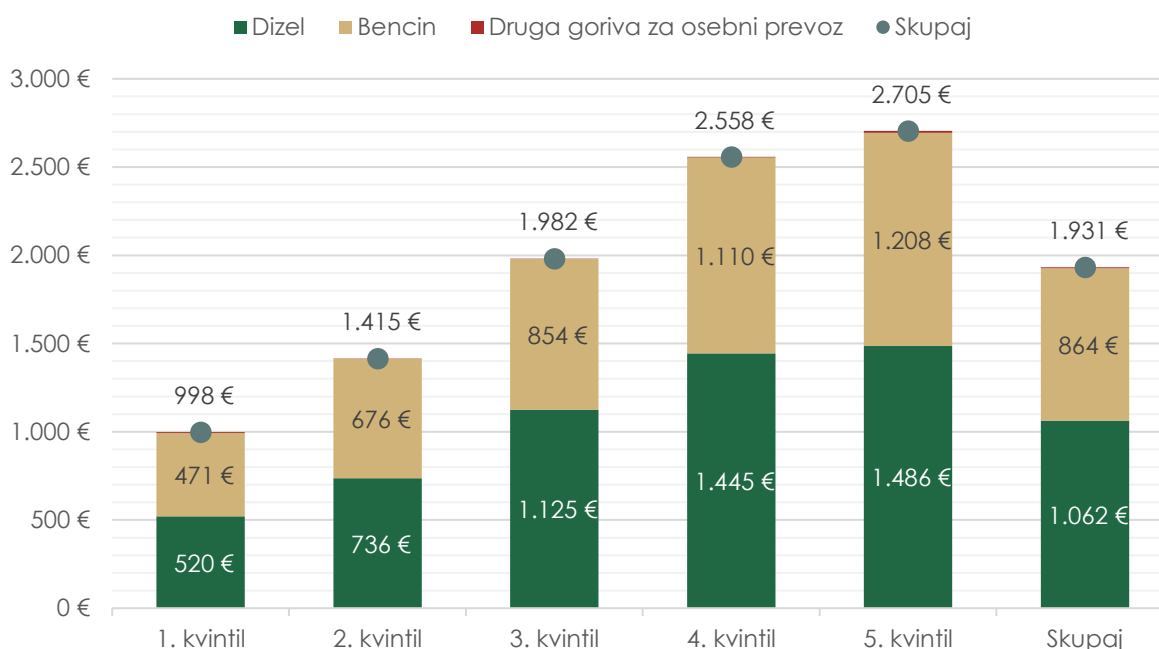


Vir: SURS, 2024a

Povprečni izdatki za različne vrste goriva (dizel, bencin in druga goriva za osebni prevoz) po dohodkovnih kvintilih v letu 2022 so prikazani v Sliki 14. Iz podatkov je razvidno, da izdatki za goriva naraščajo z višjimi dohodkovnimi kvintili, pri čemer so največji izdatki opaženi v petem kvintilu, kjer znašajo 2.705 EUR. Skupni izdatki so najnižji v prvem kvintilu, kjer gospodinjstva povprečno porabijo 998 EUR za goriva.

Največji delež izdatkov pri vseh kvintilih predstavlja dizelsko gorivo. **V prvem kvintilu znaša povprečna poraba za dizel 520 EUR, kar predstavlja več kot polovico skupnih izdatkov za gorivo**, medtem ko se v petem kvintilu ta znesek poveča na 1.486 EUR. Izdatki za bencin prav tako naraščajo, od 471 EUR v prvem kvintilu do 1.208 EUR v petem. **Druge vrste goriv, kot so metan ali električna energija, ostajajo marginalne, z najvišjim zneskom v petem kvintilu (11 EUR).** **Bogatejša gospodinjstva torej ne porabijo le več za gorivo, temveč imajo tudi večji dostop do emisijsko čistejših oblik prevoza, kar še dodatno povečuje razkorak v mobilnosti med različnimi dohodkovnimi skupinami.**

Slika 14: Povprečni izdatki za posamezno vrsto goriva po dohodkovnih kvintilih (2022)



Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

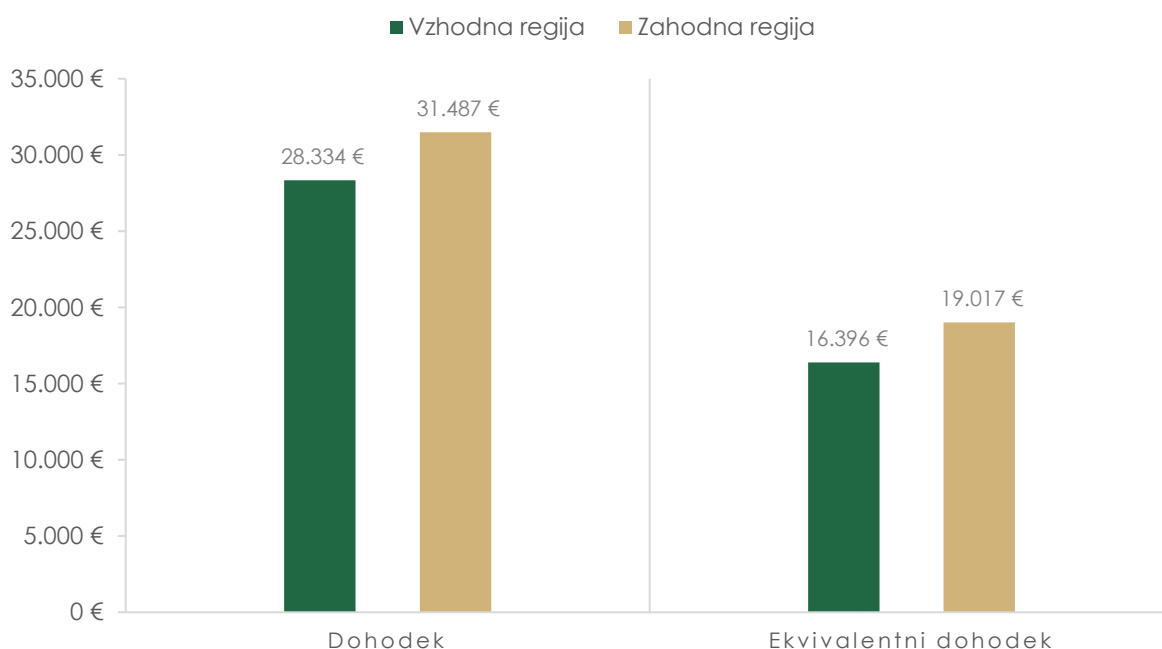
3.2 Analiza prevozne revščine po kohezijski regiji

Prevozna revščina v Sloveniji se ne manifestira le med različnimi dohodkovnimi skupinami, temveč tudi skozi pomembne razlike med kohezijskima regijama – vzhodno in zahodno, ki so odraz ekonomskih razmer, dostopnosti prevoznih sredstev in infrastrukturnih možnosti. Predstavljene ugotovitve v nadaljevanju razkrivajo pomembno regionalno dinamiko, ki jo je treba upoštevati pri oblikovanju politik za zmanjšanje prevozne revščine.

Na podlagi podatkov prikazanih na Sliki 15 je povprečni dohodek v zahodni regiji 31.487 EUR, kar je skoraj 11 % več kot v vzhodni regiji, kjer dosega 28.334 EUR. Razlika se še poveča pri ekvivalentnem dohodku, ki v zahodni regiji znaša 19.017 EUR, v vzhodni pa 16.396 EUR, kar pomeni, **da imajo gospodinjstva v zahodni regiji za 16 % višji dohodek**, prilagojen za velikost in

sestavo gospodinjstev. Te razlike kažejo na neenakosti v življenjskem standardu gospodinjstev med regijama, kar se lahko odraža tudi v mobilnosti.

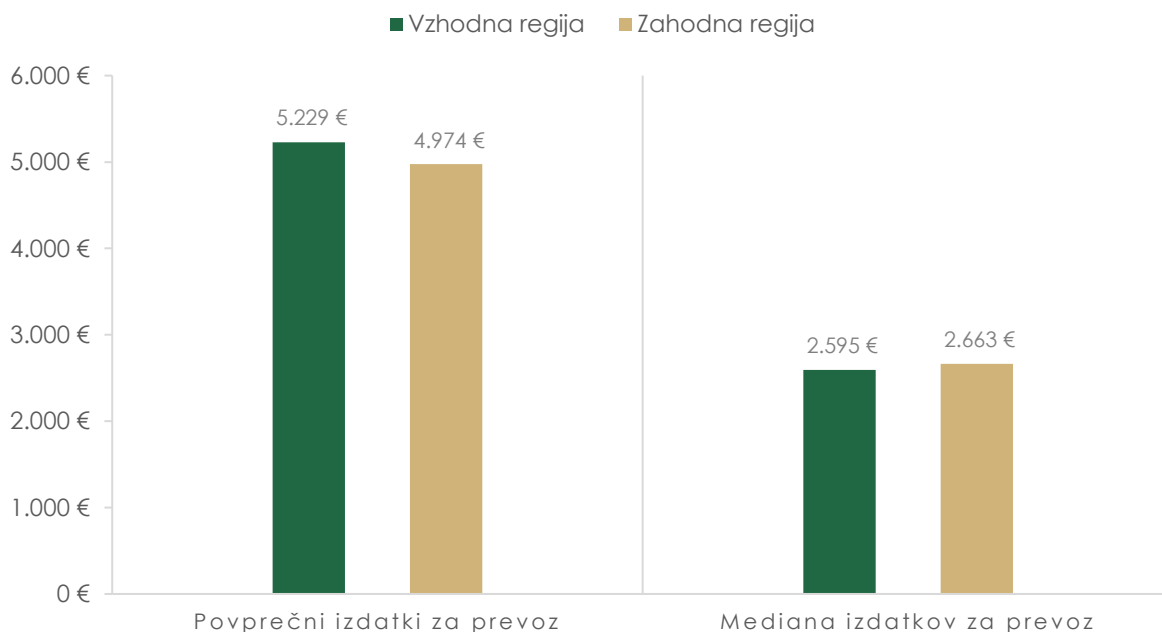
Slika 15: Povprečni dohodek in povprečni ekvivalentni dohodek po kohezijski regiji (2022)



Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

Na podlagi podatkov iz Slike 16 in Slike 17 je mogoče dodatno osvetliti regionalne razlike, tokrat v kontekstu izdatkov za prevoz in posledično obremenitve proračunov gospodinjstev. Povprečni izdatki za prevoz v vzhodni regiji znašajo 5.229 EUR, kar je nekoliko več kot v zahodni regiji, kjer povprečni izdatki znašajo 4.974 EUR. Mediana izdatkov za prevoz, ki morda bolje odraža tipične izdatke gospodinjstev, pa kaže ravno obratno sliko. V vzhodni regiji mediana znaša 2.595 EUR, medtem ko je v zahodni regiji 2.663 EUR (Slika 16). **To pomeni, da nekatera gospodinjstva v vzhodni regiji namenjajo izjemno visoke zneske za prevoz, kar dviguje povprečje.** Po podatkih Eurostata za leto 2022 je tudi stopnja motorizacije višja v vzhodni regiji (575 osebnih vozil na 1.000 prebivalcev) v primerjavi z zahodno regijo (566 osebnih vozil na 1.000 prebivalcev). Zanimivo je še, da razlika v stopnji motorizacije med regijami narašča.

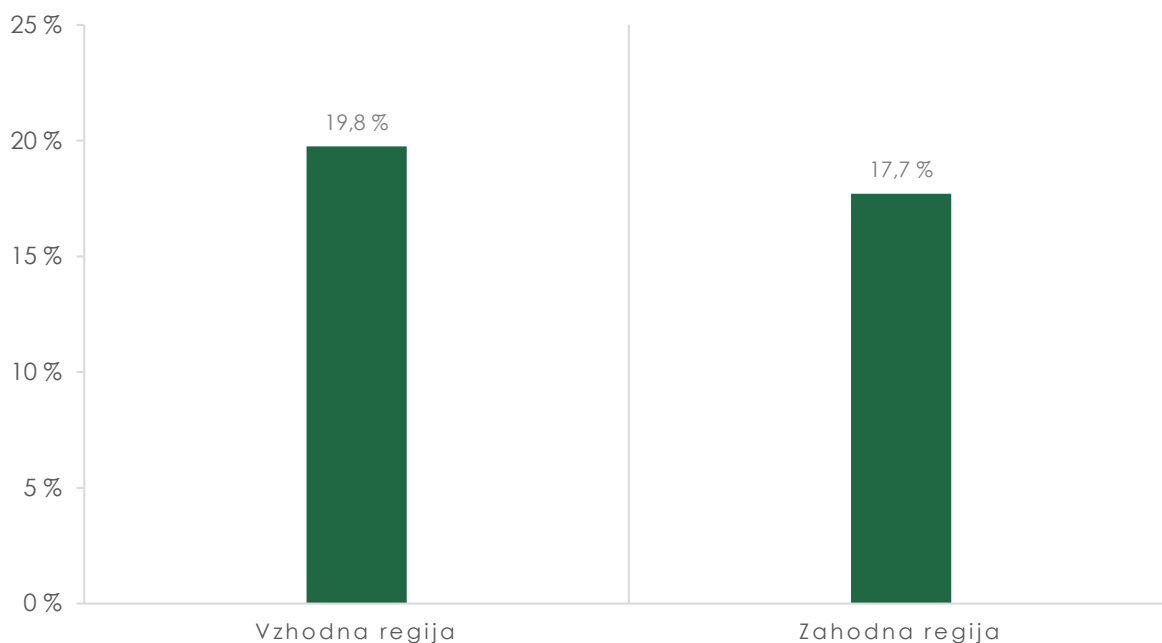
Slika 16: Povprečni izdatki za prevoz in mediana izdatkov za prevoz po kohezijski regiji (2022)



Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

Kljub nižjim povprečnim dohodkom v vzhodni regiji, gospodinjstva tam namenijo višji delež svojih dohodkov za prevoz, kar 19,8 % v primerjavi z 17,7 % v zahodni regiji (Slika 17). To razmerje jasno kaže, da so gospodinjstva v vzhodni regiji relativno bolj obremenjena s prevoznimi stroški. Višji delež izdatkov v vzhodni regiji lahko odraža prisilno lastništvo avtomobilov (ang. *forced car ownership*) zaradi nezadovoljivega javnega prevoza in potrebe po vožnjah na daljše razdalje, zlasti v regijske centre.

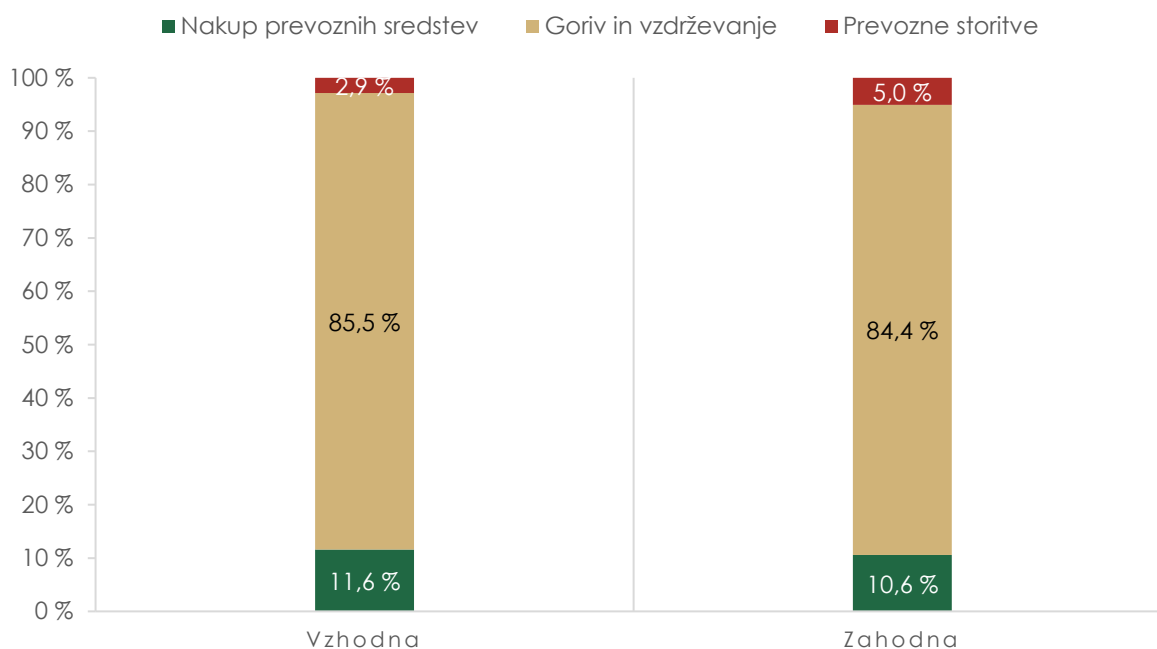
Slika 17: Delež izdatkov za prevoz v dohodkih gospodinjstev po kohezijski regiji (2022)



Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

V nadaljevanju podatki iz Slike 18 kažejo, da gospodinjstva v vzhodni regiji namenijo največji delež svojih izdatkov za gorivo in vzdrževanje (85,5 %), kar je nekoliko več kot v zahodni regiji (84,4 %). **Ta razlika sugerira večjo odvisnost gospodinjstev v vzhodni regiji od osebnih avtomobilov, kar je posledica pomanjkljive dostopnosti javnega prevoza in daljših razdalj.** Razlika se kaže tudi pri izdatkih za prevozne storitve, ki predstavljajo le 2,9 % vseh prevoznih izdatkov v vzhodni regiji, v primerjavi s 5,0 % v zahodni regiji. **To dodatno nakazuje, da prebivalci vzhodne regije manj pogosto uporabljajo javni prevoz ali druge plačljive prevozne storitve, kar izhaja iz omejene razpoložljivosti ali neustreznosti teh storitev.** Po drugi strani pa so izdatki za nakup prevoznih sredstev višji v vzhodni regiji (11,6 %) v primerjavi z zahodno regijo (10,6 %), zaradi nujnosti njihove uporabe.

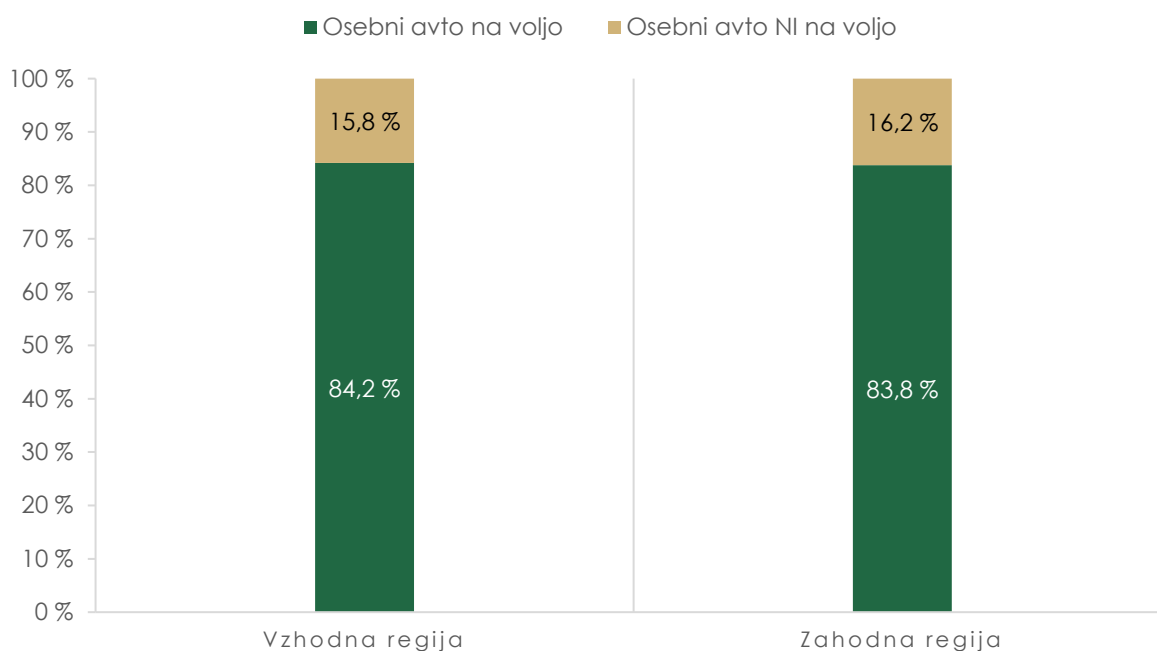
Slika 18: Struktura izdatkov za prevoz po kohezijski regiji (2022)



Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

Podobno Slika 19 ponazarja stanje dostopnosti osebnega avtomobila med kohezijskima regijama. V vzhodni regiji ima osebni avtomobil na voljo 84,2 % gospodinjstev, v zahodni pa 83,8 %. Po drugi strani 15,8 % gospodinjstev v vzhodni regiji in 16,2 % v zahodni regiji nima na voljo osebnega avtomobila. Te razlike, čeprav majhne, lahko odražajo specifične potrebe gospodinjstev v vzhodni regiji, kjer je avtomobil pogosto nujno prevozno sredstvo zaradi slabše dostopnosti oz. povezljivosti javnega prevoza. **Dostop do osebnega avtomobila tako ostaja temeljni element mobilnosti v obeh regijah, kar poudarja pomen ukrepov za izboljšanje dostopnosti javnega prevoza na nacionalni ravni.**

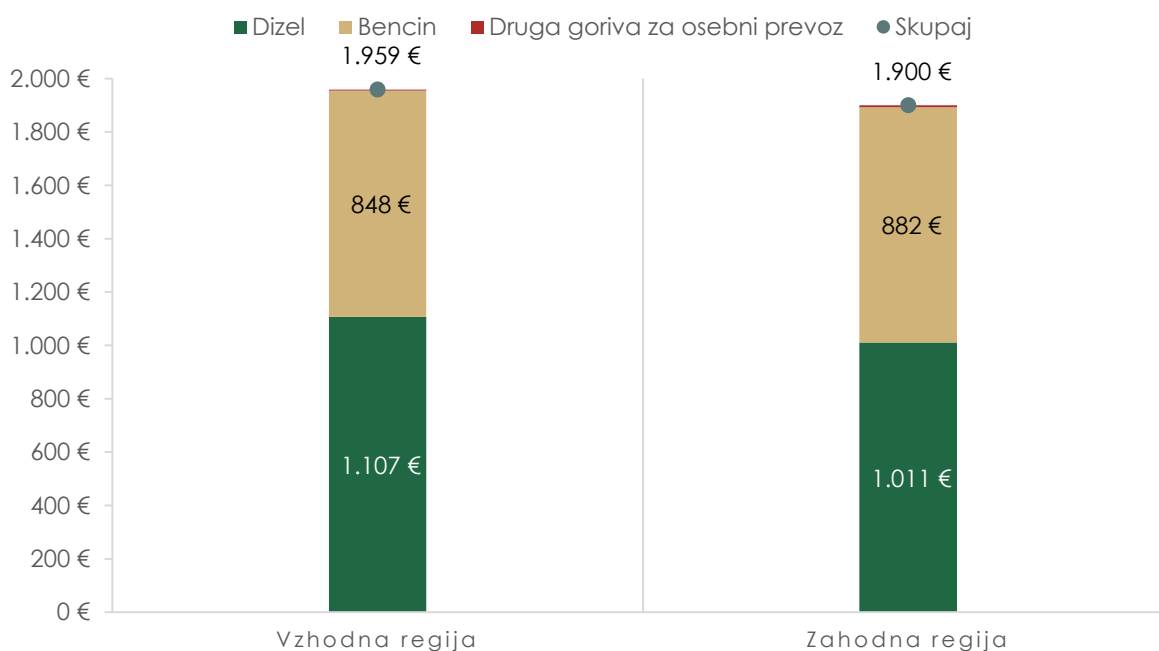
Slika 19: Dostopnost osebnega avtomobila po kohezijski regiji (2022)



Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

Za konec si oglejmo še povprečne izdatke za posamezne vrste goriv po kohezijski regiji (Slika 20). V vzhodni regiji so skupni povprečni izdatki za goriva nekoliko višji (1.959 EUR) kot v zahodni regiji (1.900 EUR). **Največji delež teh izdatkov v obeh regijah predstavljajo stroški za dizelsko gorivo, ki v vzhodni regiji znašajo 1.107 EUR, v zahodni pa 1.011 EUR. To je skladno s splošnim prepričanjem, da dizelska vozila pogosto predstavljajo bolj ekonomično izbiro za tiste z večjim številom prevoženih kilometrov, kar je ugodno predvsem za prebivalce iz manj urbanih območij.** Stroški za bencin so v vzhodni regiji nekoliko nižji (848 EUR) kot v zahodni (882 EUR), medtem ko so izdatki za druge vrste goriv, kot so električna energija ali plin, zanemarljivi v obeh regijah.

Slika 20: Povprečni izdatki za posamezno vrsto goriva po kohezijski regiji (2022)



Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

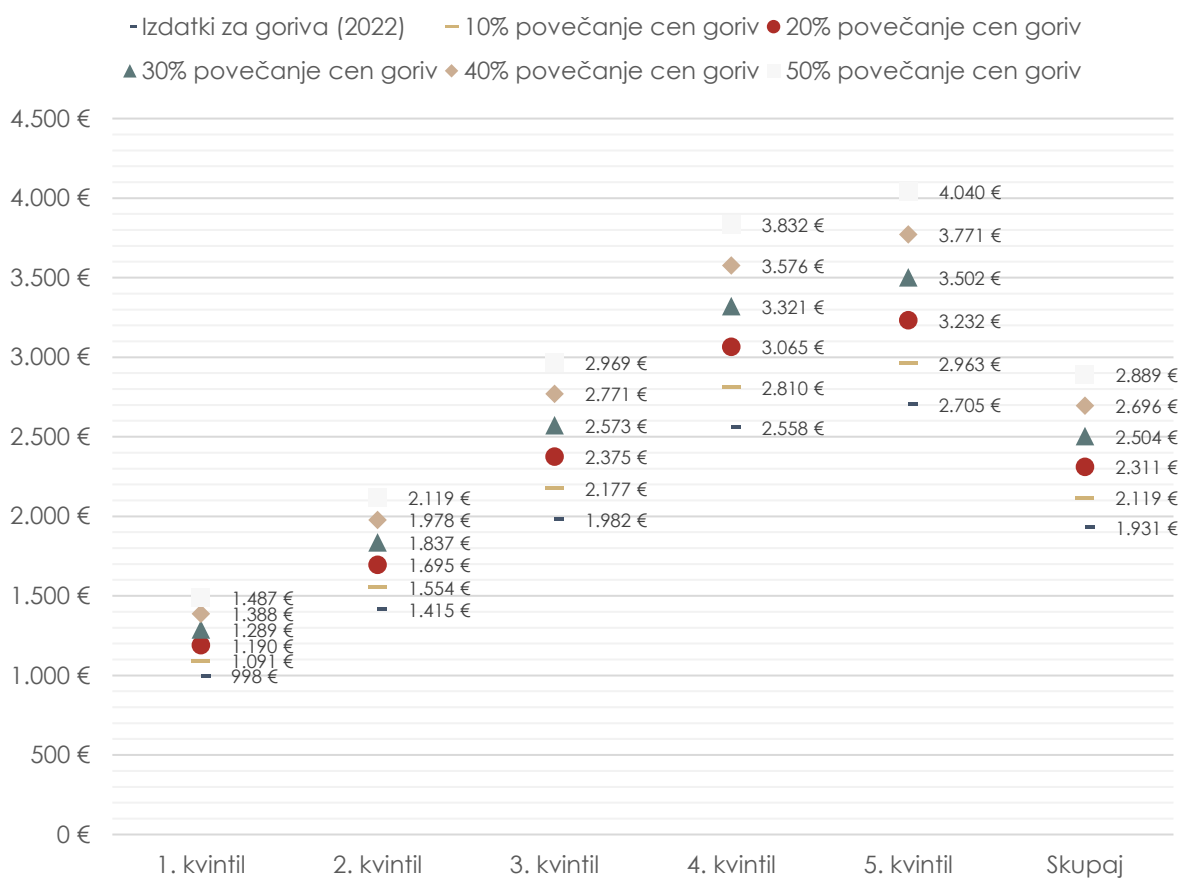
4 SIMULACIJSKA ANALIZA UČINKOV POVEČANJA CENE GORIV NA IZDATKE ZA PREVOZ

V tem poglavju so prikazani rezultati simulacijske analize učinkov povečanja cen goriv na izdatke za prevoz. V ta namen so bili podatki APG kombinirani s povprečnimi drobnoprodajnimi cenami dizelskega in bencinskega goriva za leto 2022. Tako je povprečna drobnoprodajna cena dizelskega goriva v letu 2022 znašala 1,633 EUR/l, cena bencinskega goriva pa 1,493 EUR/l (SURS, 2024b). Rezultati so ocena povečanja povprečnih izdatkov za goriva po dohodkovnih kvintilih ob predpostavki različnih stopenj povečanja drobnoprodajnih cen goriv (za 10 %, 20 %, 30 %, 40 % in 50 %). Prav tako je predstavljena rast deleža gospodinjestev, ki za goriva namenjajo več kot 6 % vseh svojih izdatkov.

4.1 Učinki povečanja cene goriv po dohodkovnih kvintilih

Pri povečanju cen goriv se povprečni izdatki linearno povečujejo, pri čemer ima 5. kvintil največje absolutno povečanje, saj izdatki pri 50 % povečanju cen dosežejo 4.040 EUR, kar je 1.335 EUR več od izdatkov pri trenutnih cenah (2.705 EUR) (Slika 21). **Najnižji (prvi) kvintil izkazuje najmanjše absolutno povečanje, saj se izdatki povečajo z 998 EUR na 1.487 EUR, kar pomeni razliko 489 EUR.** Razlika med najnižjim in najvišjim kvintilom se s povečevanjem cen povečuje – pri trenutnih cenah znaša 1.707 EUR, pri 50 % povečanju cen pa že 2.553 EUR, kar odraža večjo obremenitev višjih kvintilov v absolutnem znesku. Kakorkoli, pa so nižji kvintili relativno bolj obremenjeni z višjimi cenami, saj izdatki za gorivo predstavljajo pri njih večji delež v skupnih dohodkih kot pri višjih kvintilih.

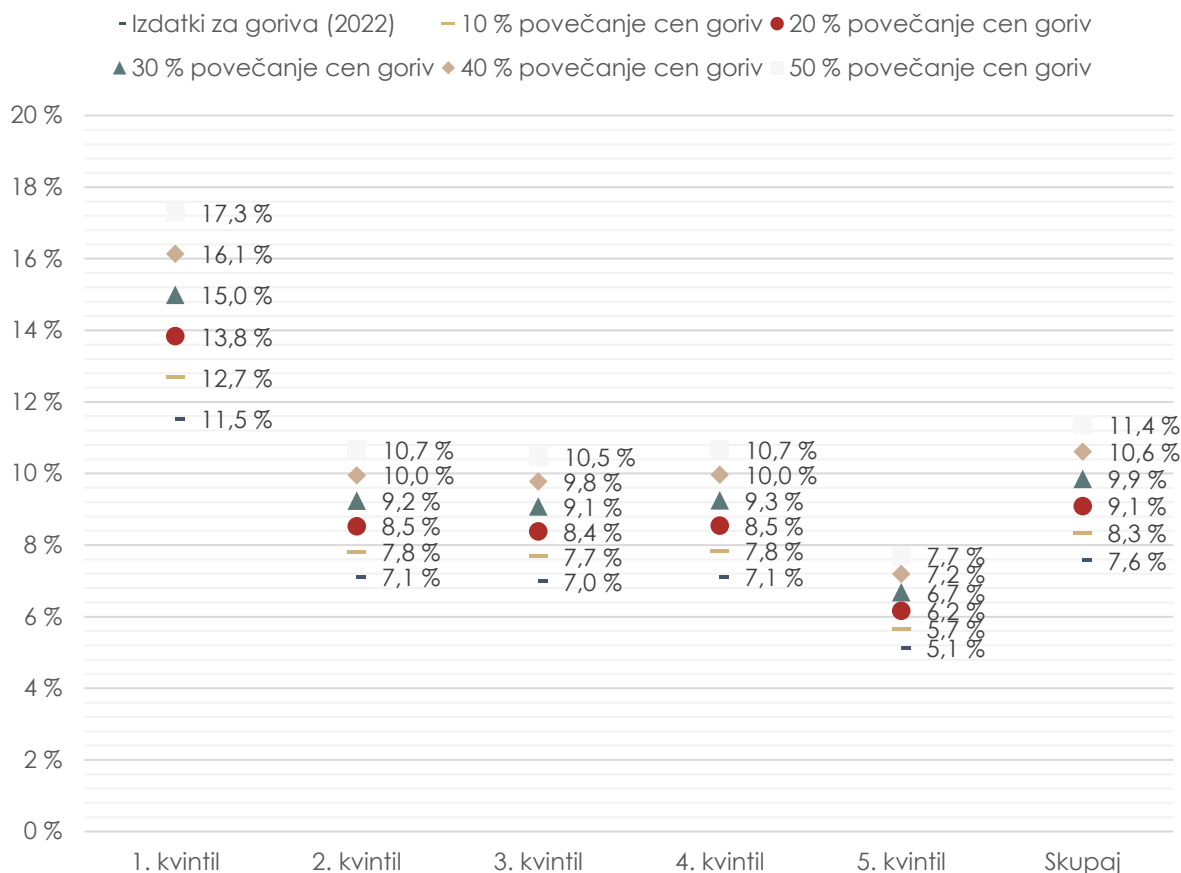
Slika 21: Povprečni izdatki za goriva ob različnih stopnjah povečanja cen goriv po dohodkovnih kvintilih



Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

Kako povišanje cen goriv disproportionalno bolj obremenjuje nižje dohodkovne skupine in s tem vpliva na njihovo osnovno preživetje, je razvidno iz Slike 22. Pri nespremenjenih cenah goriv porabi najnižji kvintil 11,5 % svojih dohodkov za goriva, medtem ko najvišji kvintil porabi le 5,1 %. **Pri 50 % povečanju cen goriv se delež izdatkov za goriva v dohodkih 1. kvintila poveča na 17,3 %.** Pri najvišjem kvintilu doseže delež izdatkov v dohodkih pri 50 % povečanju cen goriva le 7,7 %.

Slika 22: Delež izdatkov za goriva v celotnih dohodkih ob različnih stopnjah rasti cen goriv po dohodkovnih kvintilih



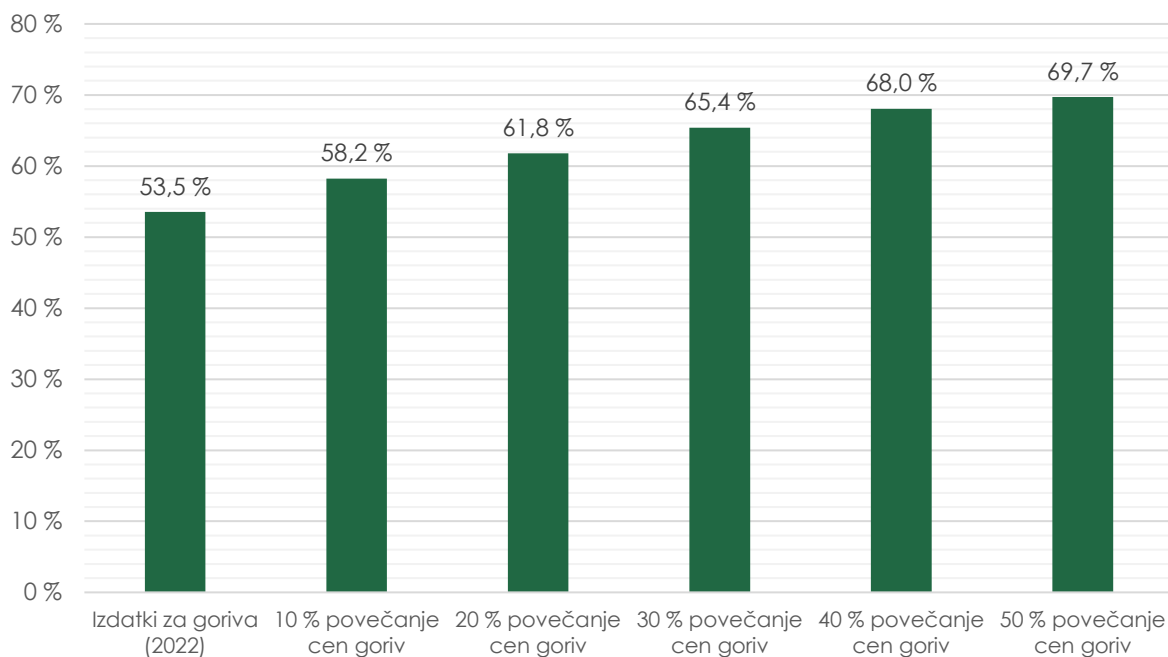
Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

4.2 Učinki povečanja cene goriv na gospodinjstva, ki namenijo za gorivo več kot 6 % vseh izdatkov

V povprečju slovenska gospodinjstva približno 6 % vseh izdatkov za življenjske potrebščine namenijo za gorivo. V tem razdelku so ocenjeni učinki povečanja cene goriv na skupino gospodinjstev, katerih izdatki za gorivo predstavljajo nadpovprečni delež v skupnih izdatkih za življenjske potrebščine.

Delež gospodinjstev, ki za goriva namenijo več kot 6 % svojih skupnih izdatkov, pri trenutnih cenah znaša 53,5 %, a ob vsakem povečanju cen občutno narašča (Slika 23). Pri 10-odstotnem zvišanju cen goriv delež naraste na 58,2 %, pri 20-odstotnem na 61,8 %, pri 30-odstotnem doseže 65,4 %, pri 40-odstotnem že 68,0 %, medtem ko pri 50-odstotnem povečanju skoraj 70 % gospodinjstev preseže ta prag. Če bi cene goriv še naprej naraščale, bi večina gospodinjstev težje pokrivala osnovne življenjske stroške, kar lahko resno ogrozi njihov življenjski standard. Najbolj bi bile seveda prizadete nižje dohodkovne skupine, kjer goriva že zdaj predstavljajo znaten delež izdatkov. Ključno sporočilo torej je, da **vsako povečanje cen goriv znatno poveča delež gospodinjstev, ki za goriva namenijo več kot 6 % svojih izdatkov za življenjske potrebščine, pri čemer so gospodinjstva z nižjimi dohodki najranljivejša, kar poudarja potrebo po ukrepih za omilitev bremena naraščajočih cen energentov.**

Slika 23: Delež gospodinjestev, ki več kot 6 % vseh izdatkov za življenjske potrebščine namenijo za gorivo ob različnih stopnjah rasti cen goriv

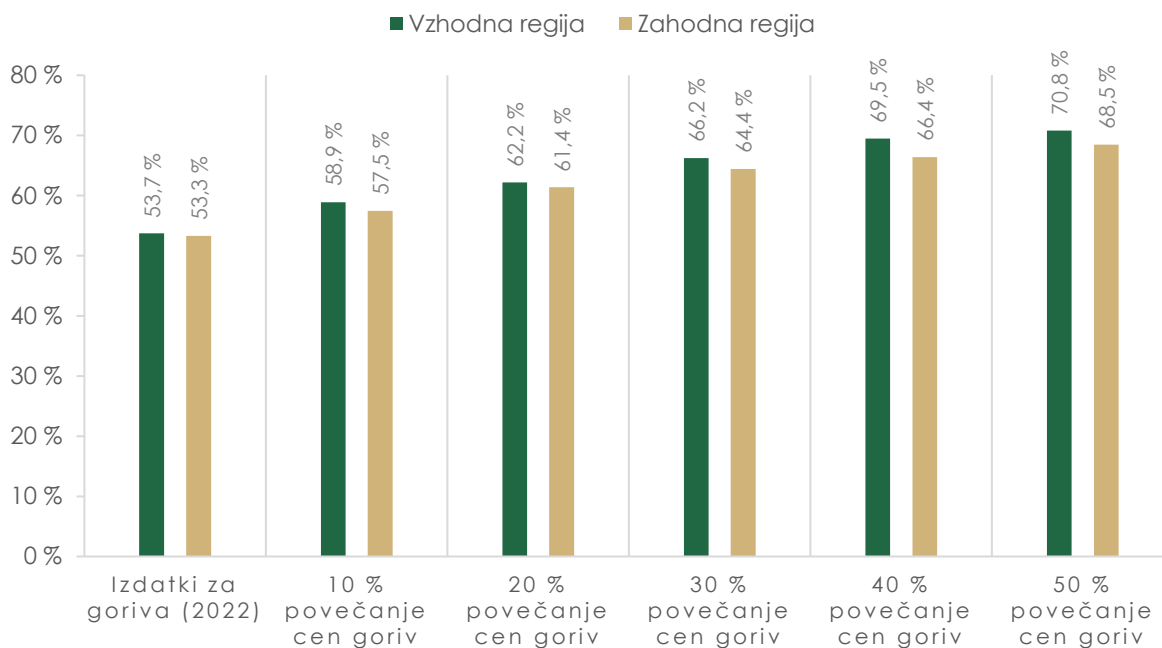


Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

Slika 24 prikazuje delež gospodinjestev v vzhodni in zahodni kohezijski regiji, ki za goriva namenijo več kot 6 % svojih celotnih izdatkov za življenjske potrebščine, ob različnih stopnjah rasti cen goriv. Pri trenutnih cenah goriv je ta delež skoraj enak v obeh regijah (približno 53 %). Ob prvih desetih odstotkih povišanja cen goriv delež naraste na 58,9 % v vzhodni in 57,5 % v zahodni regiji, kar daje slutiti rahlo večjo občutljivost vzhodne regije na povišanja cen.

Z vsakim nadaljnjim povečanjem cen razlike med regijama ostajajo majhne, vendar konsistentne. Pri 20-odstotnem povečanju cen goriv delež znaša 62,2 % v vzhodni regiji in 61,4 % v zahodni, medtem ko se pri 30-odstotnem povečanju cen poveča na 66,2 % in 64,4 %. Največja razlika med regijama se kaže pri 50-odstotnem povečanju cen goriv, ko delež v vzhodni regiji doseže 70,8 %, medtem ko v zahodni znaša 68,5 %. **Vzhodna regija skozi vse stopnje rasti cen goriv kaže rahlo višji delež gospodinjestev, ki presežejo prag 6 %, v primerjavi z zahodno regijo, kar je verjetno posledica razlik v povprečnih dohodkih, načinu življenja ali dostopnosti alternativnih oblik prevoza.**

Slika 24: Delež gospodinjstev, ki več kot 6 % vseh izdatkov za življenjske potrebe namenijo za gorivo ob različnih stopnjah rasti cen goriv po kohezijski regiji



Vir: SURS, 2022; lastni izračuni.

5 SKLEP

Pričujoča študija analizira prevozno revščino v Sloveniji kot kompleksen pojav, ki je močno prepleten s prostorskimi, finančnimi in socialno-ekonomskimi razsežnostmi. Na podlagi zbranih podatkov in analiz je mogoče prepoznati glavne lastnosti in izzive, s katerimi se gospodinjstva in posamezniki soočajo zaradi tega pojava.

Izsledki študije kažejo, da se Slovenija v urbanih območjih po razpoložljivosti javnega prevoza uvršča nad povprečje EU, medtem ko podeželska območja in predmestja izkazujejo podobne izzive kot druge evropske države. Razpršena poselitev in omejena prometna infrastruktura prispevata k dolgotrajnejšim potovanjem, še posebej na podeželju, kjer prebivalci pogosto nimajo ustreznih alternativ osebnemu avtomobilu. To ustvarja neenakosti in povečuje finančno breme za ranljiva gospodinjstva. Zanimiv podatek je tudi, da je v Sloveniji čas potovanja na delo daljši za prebivalce podeželja kot mest, kar je nasprotno splošnim evropskim trendom. To odpira vprašanja o posebnostih prometnega sistema in prostorskega načrtovanja v Sloveniji, saj razpršena poselitev in osredotočenost delovnih mest na urbana središča silita prebivalce suburbanih območij in podeželskih naselij v daljše migracije in večjo odvisnost od osebnih vozil.

Analiza po dohodkovnih kvintilih razkriva pomembne socialno-ekonomske razlike. Gospodinjstva z nižjimi dohodki namenjajo večji delež svojih dohodkov za prevoz, pri čemer izdatki pogosto predstavljajo več kot četrtno njihovega proračuna. Ta gospodinjstva so tudi bolj izpostavljena prisilnemu lastništvu avtomobilov, saj omejen javni prevoz ne omogoča zadostne mobilnosti. V vzhodni kohezijski regiji se večja odvisnost od avtomobilov odraža hkrati v višjih izdatkih za prevoz, kar je lahko povezano z omejenimi alternativami prevoza. Čeprav ima Slovenija nizek delež gospodinjstev, ki si ne morejo privoščiti avtomobila, visoki izdatki

kažejo, da je avtomobil nuja, ali dobrina, ki ji gospodinjstva dajejo prednost pred drugimi izdatki.

Simulacijska analiza izpostavlja dodatne ranljivosti, povezane z naraščajočimi cenami goriv. Najranljivejše skupine prebivalstva bi se soočile z nesorazmerno visokim povečanjem finančnih obremenitev, saj bi delež stroškov za gorivo v njihovih dohodkih lahko narasel celo za več kot polovico. Gospodinjstva v vzhodni regiji bi zaradi večje odvisnosti od osebnih avtomobilov občutila še večje breme. Ti rezultati poudarjajo potrebo po celovitih ukrepih, ki bi poleg izboljšanja ponudbe javnega prevoza, z dodatnimi linijami in prilagoditvijo voznih redov ob vikendih ter med počitnicami, vključevali tudi širši razvoj trajnostnih rešitev. Ključni so ciljno usmerjeni ukrepi, na primer podpora sistemom deljenja avtomobilov in prevozom na klic v ruralnih območjih ter investicije v lokalno infrastrukturo, kot so kolesarske steze in polnilne postaje za električna vozila.

Poleg tega je pomembno podpirati gospodarski razvoj z odpiranjem delovnih mest na lokalni ravni, kar bi zmanjšalo potrebo po dolgotrajnih dnevnih migracijah. Koncept 15-minutnih mest oz. kompaktnih večnamenskih naselij ki zagotavlja dostop do osnovnih storitev, dela in izobraževanja v bližini prebivališča, bi lahko dodatno zmanjšal odvisnost od avtomobilov in omogočil bolj trajnostno in pravično mobilnost. Tu se odpira široka razprava o pomembnosti integracije prostorskega in prometnega načrtovanja. Dobro povezana območja zagotavljajo enakopraven dostop do storitev tudi za tiste, ki nimajo dostopa do avtomobila.

Reševanje stanovanjske politike je ključno za blaženje prevozne revščine, saj razporeditev in dostopnost stanovanj neposredno vplivata na prometne vzorce in stroške mobilnosti gospodinjstev. Če so cenovno dostopna stanovanja umeščena v območja z dobrimi povezavami do javnega prevoza, delovnih mest, šol, zdravstvenih ustanov in trgovin, prebivalci manj potrebujejo osebne avtomobile in dolge dnevne migracije. S tem se zmanjšajo stroški prevoza, lastništva vozil in čas, porabljen na poti.

Pogosto se gospodinjstva zaradi nižjih stanovanjskih stroškov selijo na obrobje ali v ruralna območja, kjer so nepremičnine cenejše. Vendar prihranek pri stanovanjih pogosto pomeni višje stroške prevoza, saj so ta območja slabše povezana z javnim prometom. Ustrezna stanovanjska politika lahko prepreči to dilemo in zagotovi, da ljudje ne bodo prisiljeni izbirati med cenovno dostopnim domom in enostavnim dostopom do osnovnih storitev.

Študija potrjuje, da je prevozna revščina v Sloveniji tesno povezana s prostorsko razpršenostjo, omejeno dostopnostjo javnega prevoza in visokimi stroški mobilnosti, kar najbolj prizadene ranljive skupine. Naraščajoče cene goriv dodatno povečujejo finančno breme gospodinjstev, zato so nujni celostni ukrepi, kot so širitev javnega prevoza, razvoj alternativnih prevoznih možnosti in spodbujanje lokalnega zaposlovanja. Pomembno vlogo ima tudi stanovanjska politika, ki mora omogočiti dostopna bivališča na prometno ugodnih lokacijah. Le z usklajenim prostorskim in prometnim načrtovanjem bo mogoče zmanjšati prevozno revščino in zagotoviti trajnostno mobilnost za vse.

6 VIRI IN LITERATURA

- Aitken, I. T., Palm, M., & Farber, S. (2024). Exploring the interplay of transportation, time poverty, and activity participation. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 26, 101175.
- Carruthers, R., Dick, M., & Saurkar, A. (2005). Affordability of public transport in developing countries (No. TP-3).
- Churchill, S. A., Koomson, I., & Munyanyi, M. E. (2023). Transport poverty and obesity: The mediating roles of social capital and physical activity. *Transport policy*, 130, 155-166.
- Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L., Dolinga, T., Schumacher, K., ... & Ruciński, K. (2024). Transport Poverty: Definitions, Indicators, Determinants, and Mitigation Strategies (No. KE-01-24-003-EN-N).
- Eisfeld, K., & Seebauer, S. (2022). The energy austerity pitfall: Linking hidden energy poverty with self-restriction in household use in Austria. *Energy Research & Social Science*, 84, 102427.
- Eurostat. (2016). Urban Europe Statistics on cities, towns and suburbs. Statistical books.
- Eurostat. (2024). Dostopno na: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
- Gabrovec, M., Benčina, M., Bole, D., Goluža, M., Koblar, S., Pipan, P., Tiran, J., Živčič, L. (2024). Prevozna revščina v Republiki Sloveniji - Poročilo ciljnega raziskovalnega projekta V6-2251. Ljubljana, maj 2024.
- Gabrovec, M., Tiran, J., Benčina, M., Bole, D., Goluža, M., Koblar, S., Pipan, P., & Živčič, L. (2025). Prevozna revščina v Sloveniji (1. izd., Let. 34). Založba ZRC.
- Görlach, B., Jakob, M., Umpfenbach, K., Kosch, M., Pahle, M., Konc, T., ... & Abrell, J. (2022). A Fair and Solidarity-based EU Emissions Trading System for Buildings and Road Transport. Kopernikus-Projekt Ariadne, Potsdam.
- Koblar, S. in Gabrovec, M. (2024). Dostopnost do JPP. Neobjavljeni vir.
- Kovač, M. (2023). Pospeševanje skozi zgodovino: avtomobili med stereotipi in statistiko. Ljubljana, Založba ZRC.
- Kuttler, T. & Moraglio, M. (2020). Re-thinking Mobility Poverty, London.
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016, December). Transport poverty and its adverse social consequences. In *Proceedings of the institution of civil engineers-transport* (Vol. 169, No. 6, pp. 353-365). Thomas Telford Ltd.
- Martens, K., & Bastiaanssen, J. (2019). An index to measure accessibility poverty risk. In *Measuring transport equity* (pp. 39-55). Elsevier.
- Martiskainen, M., Sovacool, B. K., Lacey-Barnacle, M., Hopkins, D., Jenkins, K. E., Simcock, N., ... & Bouzarovski, S. (2021). New dimensions of vulnerability to energy and transport poverty. *Joule*, 5(1), 3-7.
- Mattioli, G. (2017). 'Forced Car Ownership' in the UK and Germany: socio-spatial patterns and potential economic stress impacts. *Social Inclusion*, 5(4), 147-160.
- Pahle, M. (2023). Pricing carbon for a fair and effective low-carbon road transport transition in the EU. *One Earth*, 6(1), 7-10.
- SURS. 2022. Poraba gospodinjstev (APG).
- SURS. 2024a. Sistat portal. Transport, Slovenija. Dostopno na: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/Data/2222109S.px/>
- SURS. 2024b. Sistat portal. Energetika, Slovenija. Dostopno na: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/H028S.px/>

Weindorfer, A. (2024). Poročilo o kakovosti. Poraba v gospodinjstvih (APG) za leto 2012.
Ljubljana: SURS.