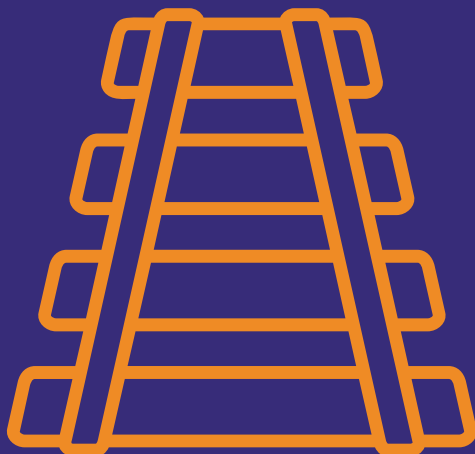




Mnenjski dokument o mobilnosti in decentralizaciji

Komisija za mladinske politike,
Mladinski svet Slovenije



UVOD

Mobilnost mladih predstavlja ključno področje za razvoj sodobne družbe in ustvarjanje pogojev za aktivno vključevanje mladih v različne sfere življenja. V tem mnenjskem dokumentu se osredotočamo na perečo problematiko mobilnosti mladih in predlagamo konkretne ukrepe za izboljšanje stanja na tem področju. Poudarek bo bolj na fizični mobilnosti mladih in ne toliko na izobraževalni mobilnosti.

Mladi se namreč srečujejo z izzivi pri dostopu do mobilnosti, ki vplivajo na njihovo participacijo v šoli, delu, prostem času in družbenem življenju. Zato smo zasnovali širok nabor ukrepov, namen katerih je ustvariti bolj vključujoče, učinkovite in trajnostne možnosti mobilnosti za mlade.

V pričujočem dokumentu so predstavniki nacionalnih mladinskih organizacij, ki jih, kot krovna organizacija združuje Mladinski svet Slovenije, strnili vrste in pripravili mnenjski dokument, v katerem naslavlja štiri tematike, ki so jih prepoznali kot ključne. Te so:

a.) Vključevanje (t.i. vključujoča družba)

Mladi podpiramo razširitev mreže javnega prometa, še posebej ponoči, med vikendi in v času šolskih počitnic. Mladim želimo omogočiti brezplačen javni potniški promet, na način, kot je to že urejeno za upokoјence. S tem mladim omogočimo dostopnejši javni prevoz, da bodo ne glede na svoj socialno-ekonomski položaj enakopravno vključeni v družbeno in kulturno življenje. Pričakujemo lahko tudi zmanjšanje uporabe osebnih vozil in posledično zmanjšanje prometnih zamaškov in izpustov ogljikovega dioksida v okolje. Prav tako podpiramo reguliranje cen voznških izpitov kategorije B z omejevanjem cene praktičnega usposabljanja za voznški izpit in tečajev Cestno predmetnih predpisov, saj bi s tem mladim omogočili finančno prijaznejšo pot do opravljanja voznškega izpita in olajšali finančno breme tako mladim kot njihovim družinam, ki si tega sedaj ne morejo privoščiti. Z razširitvijo mreže javnega prometa, brezplačnimi vozovnicami za vse mlade ter regulacijo cen voznških izpitov želimo omogočiti dostopno in varno mobilnost vsem mladim, ne glede na njihov socialni status.

b.) Decentralizacija,

Decentralizacija je proces, ki nam prinaša priložnosti za razvoj manjših lokalnih skupnosti, s finančnimi spodbudami za nova delovna mesta in širitev javnih storitev tudi na oddaljena območja. Za mlade je še posebej pomembna, saj omogoča enakomernejši dostop do virov in priložnosti, ki so pogosto skoncentrirane v urbanih središčih.

Želimo si, da imajo mladi v oddaljenih in ruralnih območjih zagotovljene enake pogoje za izobraževanje, zaposlitev in kakovostno preživljanje prostega časa. Zato predlagamo razširitev koriščenja pravic do subvencionirane prehrane izven študijskih središč. Predlagamo vzpostavitev finančnih in davčnih spodbud za podjetja, ki zaposlujejo lokalno prebivalstvo. Prav tako pričakujemo spodbujanje projektov, ki v ruralno okolje vpeljujejo športne, kulturne in druge aktivnosti za kvalitetno preživljanje prostega časa mladih. In nenazadnje predlagamo širitev možnosti hibridnega dela in ustanavljanje delovnih inkubatorjev v ruralnih območjih, kar bo prispevalo k zmanjšanju migracij v mesta in h krepitvi lokalne skupnosti.

c.) Investicije, aplikacija in uporabniška izkušnja,

Povečanje investicij v infrastrukturo je ključnega pomena, saj zagotavljajo temelj mobilnosti ljudstva. Mladi podpiramo povečanje števila direktnih avtobusnih povezav med večjimi mesti, povezav med večjimi mesti in okoliškimi manjšimi naselji ter uvedbo t.i. 'turističnih avtobusov' za turistično obremenjene lokacije in regije, kar bi mlade tudi iz bolj oddaljenih krajev naredilo bolj mobilne. Podpiramo tudi izboljšanja izkušenj potnikov z javnim transportom. Izkušnja potnikov z javnim transportom je pomembna, saj ta neposredno vpliva na njihovo zadovoljstvo, pripravljenost na ponovno uporabo in splošno mnenje o storitvi. Pozitivne izkušnje lahko privedejo do povečanja števila potnikov, medtem ko jih lahko negativne ljudi odvrnejo. Zato je zagotavljanje pozitivne izkušnje potnikov bistvenega pomena za povečanje uporabe sistemov javnega prevoza. Predlagamo izdelavo skupne aplikacije za različne vrste javnega transporta, ki bi zajemala različne ponudnike in vse potrebe uporabnika. Preko tako aplikacije bi potnik lahko veliko enostavneje in hitreje prišel do informacij o svojem potovanju, kar bi privedlo do povečane mobilnosti. Da pa bi mobilnost sploh bila mogoča, podpiramo investiranje in izgradnjo takšnega železniškega sistema, ki bi zagotavljal hitrost, učinkovitost in podnebno nevtralnost.

d.) Alternativni ukrepi

Med alternativne ukrepe smo šteli ukrepe, ki bi na alternativen (nekonvencionalen) način pomagali reševati problem mobilnosti mladih. Uskladitev vozniških redov med različnimi vrstami javnega potniškega prometa bi, denimo, lahko pripomogel k povečani mobilnosti, saj bi se optimiziral sistem prehajanja in čakanja na javni prevoz, s čimer bi uporabniško izkušnjo naredili bolj pozitivno in zaželeno za uporabo, s čimer bi povečali privlačnost javnega prometa. Prek spodbujanja razvoja notranjih sistemov "carpoolinga" v podjetjih bi zaposlene spodbujali k skupni vožnji na delovno mesto, s čimer bi zmanjšali število avtomobilov na cestah in njihove izpuste, ter povečali solidarnost med zaposlenimi. Z ureditvijo učinkovitega sistema P + R ("park and ride") bi uspeli približati in narediti bolj zaželeno opcijo uporabe javnega transportnega sistema v mestih, s čimer bi zmanjšali onesnaženost zraka in zmanjšali izpuste na cestah.

Za vsako od izpostavljenih točk smo oblikovali nekaj ukrepov, ki naslavljajo določen problem, ter za njegovo razrešitev oblikovali konkretne rešitve. Mladinski svet Slovenije poziva k odločanju, podprtemu na podatkih in neodvisnih raziskavah. Ukrepi naj upoštevajo dejanske zmožnosti in potrebe prostora in njenega prebivalstva. Upošteva naj se vpeljava mehkih prehodov, kadar je to mogoče, ter potreba po dolgoročnejših in trajnejših hevristikah reševanja mobilnosti, ki ne temelji na enkratnem investiranju v cel sistem, ampak na preventivnem in širokoplavnem pristopu, ki bo zaobsegal celotno področje in gledal daleč v prihodnost.

1. Razširitev mreže javnega prometa, še posebej ponoči, med vikendi in v času šolskih počitnic.

Opis problematike:

↳ Ukrep naslavlja problematiko neobstoječih ali pomanjkljivih povezav javnega potniškega mestnega in medkrajevnega prometa v poznih večernih in nočnih urah, reduciranje linij v času šolskih počitnic ter pomanjkanje potniških linij ob sobotah in nedeljah. Pomanjkanje le teh omejuje uporabo javnega potniškega prometa in posledično onemogoča mobilnost posameznikov ali pa jih sili v večjo uporabo avtomobilov in cenovno manj dostopnih načinov potovanja, npr. taxi službe. Z uvajanjem dodatnih linij v prej omenjenih časovnih okvirjih bi spodbudili uporabo javnega potniškega prometa in povečali delež trajnostne mobilnosti.

Pomanjkanje obravnavanih prometnih povezav lahko predstavlja ključen faktor, da se posamezniki odločajo za uporabo avtomobilov namesto javnega potniškega prevoza. Ukinitve linij v času šolskih počitnic pa omejuje uporabo javnega potniškega prometa in delavce in študente, katerih aktivnosti se v tem času ne prekinajo, sili v spremembo potovalnih vzorcev.

Opis ukrepa:

↳ Predlagamo, da se uvedejo dodatne mestne in medkrajevne linije javnega potniškega prometa v poznih večernih urah in nočnem času. Preučiti naj se, kakšna je še znosna frekventnost in število linij javnega potniškega prometa v času šolskih počitnic in vikendov. Predlagamo, da se v času šolskih počitnic in vikendov število linij zmanjša v manjšem obsegu, kakor je trenutna praksa, in se ohrani višja frekvenca potovanj, ki velja na delovne dni v času izven šolskih počitnic.

Z dodatnimi linijami javnega potniškega prometa omogočamo uporabo javnega prevoza uporabnikom, ki opravljajo delo izven običajnih delovnih ur ter med vikendi in na delo ne potujejo v času večine dnevnih migracij. To so npr. uslužbenci v zdravstvenih ustanovah, restavracijah, trgovinah, barih in drugih storitvah, ki se odvijajo izven običajnih delovnih ur. Prav tako pa naslavlja študente, ki so udeleženi v študijske aktivnosti v večernih urah in posameznike, ki se udeležujejo kulturnih, izobraževalnih in drugih zabavnih dogodkov v večernih urah in nočnem času. Dobre prakse nočnih linij in pozitivne vplive na nočno življenje, ekonomijo in kakovost življenja lahko opazimo v primerljivih evropskih mestih, kot so Ghent, Trondheim, Košice in drugi.

Dodatne povezave so ključne tudi za dostop do mednarodnih potniških povezav na pomembnejših železniških vozliščih in letališčih, ki operirajo 24 ur na dan. V času nočnih potovanj je potrebno poskrbeti tudi za ustrezno varnost uporabnikov z dodatnim kontrolorjem ali varnostnim osebjem in uvedbo SOS linije za pomoč v primeru nadlegovanj, nasilja ali kraje.

2. Brezplačne vozovnice za javni promet za vse mlade

Opis problematike:

↳ Z uvedbo brezplačnega javnega prevoza za mlade se naslavlja niz izzivov, s katerimi se danes soočajo mladi.

Že desetletja se v Sloveniji dogaja proces centralizacije, kar pomeni, da se vedno več ljudi, služb, družbenega in kulturnega dogajanja premika v večja mesta, v katera se morajo mladi, ki živijo v periferiji pripeljati ali z avtomobili ali javnim prevozom.

Po raziskavi [projekta ReMobil](#), ki jo je izvedel AMZS, v Sloveniji prekomerno uporabljamo osebna vozila in imamo bolj negativen odnos do uporabe javnega potniškega prometa.

Taki ukrepi v Evropi že obstajajo, in sicer v [Luksemburgu](#).

Opis ukrepa:

↳ Mladim omogočiti brezplačen javni potniški promet, na način, kot je to že urejeno za upokojence.

Do brezplačnega prevoza bi bili upravičeni mladi med 15. in 29. letom, ki bi oddali vlogo za pridobitev brezplačne vozovnice in na prodajnem mestu predložili osebni dokument.

S tem mladim omogočimo dostopnejši javni prevoz, da bodo ne glede na svoj socialno-ekonomski položaj enakopravno vključeni v družbeno in kulturno življenje. Prav tako bo to povečalo zeleno mobilnost mladih in spodbudilo decentralizacijo, saj bodo mladi imeli možnost brezplačnega potovanja v mestna središča. Posledično pa se bodo lažje odločili, da ostanejo v ruralnih okoljih. Z ukrepom med mladimi gradimo zavedanje za uporabo javnega prometa in pri njih ustvarjamo dobre navade, da bodo javni potniški promet uporabljali tudi, ko več ne bodo upravičeni do brezplačnih vozovnic.

Pričakujemo lahko tudi zmanjšanje uporabe osebnih vozil in posledično zmanjšanje prometnih zamaškov in izpustov ogljikovega dioksida v okolje.

3. Reguliranje cen voznških izpitov kategorije B z omejevanjem cene praktičnega usposabljanja za voznški izpit in tečajev cestnoprometnih predpisov

Opis problematike:

↳ Pridobivanje voznškega izpita kategorije B je dolgotrajen proces, ki poleg dolge časovne komponente zahteva tudi velik finančni vložek posameznika v pridobitev prav tega. Stroškovno je sestavljen iz naslednjih komponent (vse postavke vključujejo DDV oz. so opravičene DDV):

Postavka	Cena (€)	Komu
Tečaj prve pomoči (neobvezen)	33,63	Rdeči križ Slovenije
Izpit iz prve pomoči	65,83	Rdeči križ Slovenije
Zdravniško spričevalo	50 – 80	Izvajalec zdravniških pregledov
Tečaj iz cestno prometnih predpisov	100 – 130	Izvajalec tečaja
Evidenčni karton vožnje	0 – 30	Izvajalec tečaja
Teoretični del voznškega izpita	42,10	Upravna enota
Praktično usposabljanje	33 - 42	Avtošola oz. izvajalec praktičnega usposabljanja
Izpitna vožnja (z upravno takso)	37,5	Upravna enota
Varna vožnja	150	Izvajalec tečaja varne vožnje
Izdaja voznškega dovoljenja	25	Upravna enota

Podatki pridobljeni iz cenikov upravnih enot in Rdečega križa Slovenije, [članka s portala Siol](#). ter [N1Info portala](#).

Vse te komponente ob seštevku nanesejo precejšen strošek za posameznika, saj v idealnem primeru (katerega po statistikah Agencije za varnost v prometu izpolni približno 50 % udeležencev izpita na teoretičnem delu in 50 % udeležencev na praktičnem delu), da voznik opravi vse izpite in izpitno vožnjo v prvem poskusu in je inštruktor ocenil, da je po 20-ih urah primeren za izpitno vožnjo nanese:

- Ob najnižjih cenah nereguliranih stroškov (praktično usposabljanje, tečaj CPP in zdravniško spričevalo) nanese 1197,06 €,
- Ob povprečnih cenah nereguliranih stroškov (praktično usposabljanje, tečaj CPP in zdravniško spričevalo) nanese 1336,56 €,
- Ob maksimalnih cenah nereguliranih stroškov (praktično usposabljanje, tečaj CPP in zdravniško spričevalo) nanese 1476,06 €.

To ob povprečni mesečni neto plači 1445,12 € (podatki Statističnega urada Republike Slovenije za leto 2023) za mnogo družin predstavlja precejšen finančen izdatek, ki pri mnogo mladih, predvsem tistih iz ruralnega okolja, pogojuje mobilnost in dostop do storitev, izobraževanj, dela ter kulturnega življenja.

Opis ukrepa:

- ↳ Vozniški izpit je nujen za vključitev v alternativne oblike prevoza, kot so programi skupne uporabe avtomobilov (ang: car sharing) ali P+R načini potovanja. Mladinski svet Slovenije zato predlaga regulacijo cen vozniških izpitov kategorije B. Da to dosežemo, priporočamo regulacijo cen tečajev cestnoprometnih predpisov in praktičnega usposabljanja na način, ki bo znosen tako za mlade in njihove družine kot tudi za izvajalce tečajev in praktičnega usposabljanja. Na eni strani naj upošteva povprečno slovensko neto plačo in dohodke družin ter posameznikov. Na strani podjetij pa administrativne stroške, ceno pogonskih goriv, ceno vozil za izvajanje usposabljanj, ceno dela, ceno servisov in zavarovanj ter ostalih pomembnejših izdatkov podjetij. S tem ukrepom bi mladim omogočili finančno prijaznejšo pot do opravljanja vozniškega izpita in olajšali finančno breme tako mladim kot njihovim družinam, ki si tega sedaj ne morejo privoščiti.

4. Decentralizacija bonov in povezava z lokalnimi ponudniki ter razširitev javnih storitev na oddaljena, periferna območja

Opis problematike:

Čeprav se študij v večjem delu izvaja v študijskih središčih v času predavanj, vaj, seminarjev in drugih študijskih obveznosti, celoten študijski proces ni nujno vezan zgolj na čas obiska fakultete, niti ni nujno vezan na študijsko okolje v smislu študijskega središča. Študijski proces je nepredvidljiv in tako poteka tudi izven časa, ki ga študent preživi v študijskem središču, torej v domačem in drugem okolju (npr. Naravoslovnotehniška fakulteta UL izvaja vsaj en dan pouka na daljavo). Kot eno izmed študentskih pravic, ki je v celoti centralizirana v študijskih središčih, izpostavljamo pravico do subvencionirane prehrane, ki je po trenutni zakonodaji študenti lahko koristijo zgolj v študijskih središčih. Izpostavljamo jo kot primer ustreznega in smiselnega ukrepa razširitve javne storitve v oddaljena območja. Hkrati študenti večkrat posegajo po hitri in manj zdravi prehrani, ki je cenovno, lokacijsko in časovno dostopnejša, zato predlagamo povezavo z lokalnimi ponudniki pridelkov in tako omogočimo lažji dostop tudi do lokalno pridelane hrane.

Opis ukrepa:

Predlagamo, da se raziščejo možnosti razširitve koriščenja pravice do študentske prehrane tudi izven študijskih središč in smiselno povezavo z lokalnimi ponudniki pridelkov. Vpeljava razširjenih možnosti koriščenja študentske prehrane, na podlagi predhodne raziskave, bi študentom omogočila enak in razširjen dostop do pravice, ki izhaja iz njihovega študentskega statusa.

Povečan dostop do študentske prehrane bi se tako razširil na vse dele študijskega procesa, hkrati pa bi olajšali okoliščine študentov vozačev, študentov absolventov in drugih študentov, ki zaradi različnih razlogov ne zahajajo v študijska središča in večji del njihovega študijskega procesa preživljajo v domačem ali drugem okolju.

Z razširitvijo dostopa do študentske prehrane tudi na oddaljena, ruralna okolja se odpira možnost povezave z lokalnimi ponudniki pridelkov, s tem pa tudi diverzifikacije ponudbe študentske prehrane tudi na lokalno pridelano hrano.

Podobno kot s širitvijo pravice do koriščenja študentskih bonov mladi spodbujamo širitev tudi drugih javnih storitev v smiselnem obsegu v oddaljene, periferne kraje. Pri tem spodbujamo ohranitev že obstoječih javnih ustanov in javne infrastrukture (npr. podružničnih šol, upravnih enot, bank, pošt in volišč).

Z ukrepom decentraliziramo javne storitve v smiselnem obsegu v oddaljene, periferne kraje in storitev subvencionirane študentske prehrane. S tem povečujemo dostop do študentske prehrane in vse študente obravnavamo enakopravno. Poleg tega spodbujamo potencialno bolj zdravo prehrano in spodbujamo lokalne ponudnike pridelkov ter povezovanje v lokalnem okolju.

5. Finančne in davčne spodbude za prenos in/ali vzpostavljanje novih delovnih mest z visoko dodano vrednostjo, ki zaposlujejo lokalno prebivalstvo

Opis problematike:

V Sloveniji obstaja veliko krajev, kjer mladi težko dobijo službo. Kot je videti iz Poročila o regionalnem razvoju, je stopnja delovne aktivnosti v treh regijah ne dosega ciljne vrednosti (Posavska, Zasavska in Obalno - kraška). Ciljno vrednost bruto domačega proizvoda na prebivalca v standardu kupne moči pa dosega le Osrednjeslovenska regija. Podjetja se večinoma ne odločajo vzpostavljati nova delovna mesta stran od centrov. Mladi si želimo delati v svojem lokalnem okolju, a žal službe doma, v ruralnem okolju ne dobimo. Posledično vsak dan okrog mestnih središč nastaja gneča zaradi prevoza na delo v druge regije.

Opis ukrepa:

↳ Predlagamo, da država vzpostavi sistem finančnih in davčnih spodbud, ki bi podjetja spodbudil, da ustanovijo nova delovna mesta ali jih prenesejo v regije, kjer le teh primanjkuje. Predlagamo možnost subvencij ter ustreznega znižanja nekaterih davkov.

Država naj se primarno osredotoči na spodbujanje delovnih mest z visoko dodano vrednostjo in tistih, ki prispevajo k ohranjanju podeželja. Pred vzpostavitvijo ukrepa je potrebno preveriti izobraženost lokalnega prebivalstva in v skladu s tem spodbujati delovna mesta. Prav tako morajo biti iz ekonomsko-socialnega vidika koristna za lokalno prebivalstvo in na dolgi rok več kot le pokriti subvencijo oz. davčne olajšave. Država naj na podlagi specifičnosti lokalnega okolja spodbuja zaposlovanje lokalnega prebivalstva v lokalnem okolju, ob tem pa je potrebno zagotoviti varovala, da se na teh delovnih mestih primarno zaposlijo delavci iz bližnjih krajev.

Ta ukrep bi delavce vrnil v domače okolje, kar bi zmanjšalo vsakodnevno gnečo v centrih. Delodajalec bi prihranil pri nadomestilu za prevoz na delo. Delavcem pa bi se izboljšala kakovost življenja, saj ne bi vsak dan zapravljali časa s prevozom, ta čas pa bi lahko kakovostno preživeli s svojo družino, rekreacijo, osebnostni razvoj ali kako drugače.

6. Spodbude za projekte, ki v ruralno lokalno okolje vpeljuje športne, kulturne in druge aktivnosti za kvalitetno preživljanje prostega časa mladih.

Opis problematike:

↳ Aktivnosti, ki so namenjene mladim, se izvajajo predvsem v večjih centrih, kjer je primerna infrastruktura za izvajanje teh aktivnosti. S tem se zanemarjajo ruralna okolja in mladim ne ponuja druge opcije, kot da migrirajo do bolj razvitih krajev. Zanemarija se tudi infrastruktura na podeželju, kjer bi se lahko potencialno izvajale aktivnosti. Problematika se pokaže tudi pri izvajalcih projektov, ki se morajo iz ruralnih okolij voziti v večja središča, kjer jim dana infrastruktura omogoča izvajanje.

Opis ukrepa:

↳ S spodbujanjem projektov in z vzpostavitvijo primerne infrastrukture, ki v ruralna okolja vpeljuje športne, kulturne, družabne in druge aktivnosti za kvalitetno preživljanje prostega časa, bodo ta območja bolj privlačna mladim in ponudila alternativo migriranju do večjih urbanih okolij. Obenem s tem spodbujamo lokalni razvoj v mladinskem sektorju in ohranimo mlade na podeželju.

Dajemo pobudo šolam in drugim formalnim (izobraževalnim) ustanovam za sodelovanje z lokalnimi, prostovoljskimi, mladinskimi, kulturnimi, športnimi in podobnimi organizacijami ali društvi. Pomembno je motiviranje prostovoljcev, da kljub dnevnim migracijam, ostanejo in delujejo na lokalni ravni.

Upamo za razširitev dobrih praks Bibliobusa, [MC mobila](#), potujoče igralnice, premične infrastrukture (npr. [Logaški pump track](#)) ter podobnih načinov kulturnega in športnega udejstvovanja. S takimi in podobnimi projekti omogočamo kulturno-literarni razvoj na podeželju in kvalitetno preživljanje prostega časa mladih.

Z implementacijo teh ukrepov bi omogočili mladim udejstvovanje v svojem lokalnem okolju in preprečili nepotrebne dnevne migracije, ki lahko predstavljajo težavo tudi za starše. S sodelovanjem organizacij, ki se ukvarjajo z mladimi in izobraževalnimi ustanovami lahko pridemo do bolj kvalitetnih obšolskih aktivnostih za mlade.

7. Hibridno delo in delovni inkubatorji v ruralnem okolju.

Opis problematike:

↳ Posledice centralizacije delovnih mest presegajo zgolj administrativne okvire. Namesto da bi spodbujali inovacije ter lokalno raznolikost, centralizacija pogosto povečuje neenakost in omejuje avtonomijo na lokalni ravni.

V večjih urbanih okoljih se kažejo težave, kot so vsakodnevni prometni zastoji, ko se dnevni migranti prelivajo v mesta, ustvarjajo gnečo in povzročajo povečane izpuste emisij. Ta trend ni le nevzdržen, ampak tudi nezdržljiv z idejo trajnostnega razvoja.

Hibridne oblike dela, ki omogočajo zaposlenim delo od doma ali na lokaciji delodajalca, so postale vse bolj priljubljene. Kadar delovno okolje ni optimalno prilagojeno za učinkovito opravljanje dela na daljavo, se kljub temu soočamo z izzivi. Zato je pri dodelitvi možnosti hibridnega dela potrebno upoštevati priporočila Ministrstva za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti (dokument Delo na domu: Vidik varnosti in zdravja pri delu).

Opis ukrepa:

Hibridno delo in delovni inkubatorji optimizirajo obseg poslovnih prostorov, ki jih podjetje ali samostojni podjetnik ima v najemu ali v lasti ter si tako zmanjša stroške. V primeru hibridnega dela delodajalcu ni potrebno plačevati nadomestila za stroške prevoza na delovno mesto. Obenem s tem tudi zmanjšamo emisije dnevnega migriranja na delovno mesto in zmanjšujemo gostoto prometa v večjih urbanih okoljih.

Z razširitvijo hibridnega dela se kakovost zasebnega življenja zaposlenih izboljšuje, saj omogoča boljšo optimizacijo časa in zmanjšuje število vozil na cestah.

V primeru, da delavčevo domače okolje ne predstavlja primerne delovnega prostora, so primerna rešitev delovni inkubatorji. Zato predlagamo, da občine v sodelovanju z vsemi deležniki ustanovijo delovne inkubatorje za lokalno prebivalstvo. Na ta način tudi krepimo ekonomijo ruralnih območji z možnostjo delitve poslovnih prostorov in s tem spodbujamo medpanožno sodelovanje in izmenjavo znanj v lokalnem okolju.

Z implementacijo takih ukrepov pridemo do bolj trajnostnega vidika dnevnih migracij do oddaljenih krajev in s tem zmanjšamo gnečo in emisije. S krajšanjem vsakodnevnih vožnje do in iz delovnega mesta, delavec pridobi prosti čas, ki ga lahko primerneje oplemeniti in samo njegovo delo v času službe postane bolj učinkovito. Primera dobre prakse sta [Skupnost Inkubatorja Savinjske regije Celje](#) in [Katapult](#).

8. Povečanje direktnih avtobusnih povezav med večjimi mesti, povezav med večjimi mesti in okoliškimi manjšimi naselji ter uvedba turističnih avtobusov za turistično obremenjene lokacije in regije.

Opis problematike:

↳ Ukrep naslavlja problem mobilnosti mladih iz slovenskih manjših naselij, ki bi si želeli imeti več vrst dostopnosti do družbenih središč, pa na to nimajo vpliva ali pa jim preostane zgolj prevoz z osebnim avtom ali taksijem. Ukrep prav tako naslavlja specifičen problem poletne turistične obremenitve rednih avtobusnih linij (denimo Ljubljana-Bled ali Ljubljana-Postojna) za mlade, ki prebivajo v okolici turističnih destinacij.

Opis ukrepa:

↳ Slovenija je geografsko zelo raznolika država, pri čemer imajo določene regije boljše pogoje za razvoj kot druge. Mladim z manjših naselij mobilnost predstavlja večjo težavo kot mladim z večjih mest. Regionalna obodna in mejna obodna prometna povezava, kot ju predvideva Strategija razvoja prometa 2030 (stran 180), lahko tvorita dober temelj za širši razvoj regij in lokalnih področij Slovenije, iz katerih se bodo lahko ustvarjale povezave z manjšimi naselji, s čimer bodo le ta dobila dostop in veliko boljše povezave z več regionalnimi in nacionalnimi središči. Spodbujamo ustvarjanje avtobusnih povezav med večjimi mesti in manjšimi naselji.

Kot dober primer reševanja problematika obremenjenosti avtobusnih povezav s turistično priljubljenimi lokacijami, navajamo Bled Bus, občinska rešitev občine Bled, ki v poletju (1.7.-31.8.) ponuja brezplačen prevoz za turiste in domače prebivalce, s čimer ustvarja lokalno rešitev avtobusnih povezav med večjim mestom in manjšimi naselji - primer, po katerem bi se lahko zgledovale druge občine. Mladi se namreč večkrat znajdejo v situacijah, kjer ne morejo dostopati do svoje avtobusne linije, saj jo zasedejo turistični obiskovalci. Zato se nam zdi smiselno uvesti možnost turističnih avtobusov za lokacije, kjer obstaja velik turistični interes, zato da lokalno prebivalstvo ne bo zaradi tega postalo nemobilno.

Učinki ukrepa bodo povečanje števila in pogostosti avtobusnih povezav med večjimi mesti in manjšimi naselji ter uvedba turističnih avtobusov za turistično obremenjene lokacije.

9. Izboljšanje izkušenj potnikov z javnim transportom

Opis problematike:

↳ Izkušnja uporabe javnega transporta je ključnega pomena, saj ta neposredno vpliva na zadovoljstvo potnikov, pripravljenost na ponovno uporabo in splošno mnenje o storitvi. Pozitivne izkušnje lahko privedejo do povečanja števila potnikov, medtem ko jih lahko negativne ljudi odvrnejo. Zato je zagotavljanje pozitivne izkušnje potnikov bistvenega pomena za povečanje uporabe sistemov javnega prevoza.

Izkušnja potnikov z javnim transportom je lahko odvisna od več dejavnikov. V predlogu ukrepa bomo naslovili njeno povezavo z naslednjimi problematikami, ki so skupne večini javnega transporta:

1. Potniki na javnem prometu, na avtobusih in vlakih, pogosto niso ustrezno obveščeni o zamudah, okvarah, trenutnem stanju prometa in prihajajočih postajah, z izjemo novejših vlakov ter s tablamami na večjih železniških postajah. Pomanjkanje teh informacij potnikom otežuje načrtovanje potovanja, povzroča nejevoljo in zmedo ter vzbuja občutke negotovosti in nezanesljivosti.
2. Na večini avtobusov in starejših vlakov ni zagotovljena delujoča internetna povezava medtem, ko na novejših vlakih ta pogosto ni stabilna. Brez internetne povezave in obveščanja o poteku potovanja ter aktualnem stanju potniki tudi sami ne morejo preveriti lokacije vozila, ne morejo urejati osebnih in službenih zadev, skratka ne morejo uporabljati storitev, ki zahtevajo internetno povezavo.

3. Posebej na preobremenjenih medkrajevnih avtobusnih linijah pogostokrat redni vozači z mesečnimi, letnimi ter drugimi oblikami vozovnic zaradi prezasedenosti ne dobijo sedeža, ker se daje prednost tistim, ki so vozovnico za enkratno vožnjo kupili preko spleta in s tem rezervirali sedež. Obenem si ti redni vozači ne morejo rezervirati sedeža, preveriti zasedenosti vozila in zagotoviti, da bodo lahko potovali z izbranim prevozom.
4. Med dejanskimi uporabniki javnega prometa in upravljavci ter ponudniki prevoznih storitev je premalo komunikacije, premalo je preverjanja dejanskega stanja na terenu in same uporabniške izkušnje potnikov. Sistemi za podajanje mnenj, izkušenj, pohval ali pritožb niso avtomatizirani in pogosto nimajo možnosti anonimnosti.
5. Vse bolj se, še posebej ob veliki preobremenjenosti avtobusnih linij, daje prednost nakupu vozovnic prek spleta. Za nakup je potrebno obiskati spletno stran ponudnika prevoza, ki kljub nakupu prek spleta pogosto zahteva, da se vozovnica natisne, kar oteži proces uporabe avtobusa. To potniku vzame dodaten čas in ga zato ne spodbudi k spletnemu načinu nakupa, ki je primeren le za potnike, ki imajo možnost natisniti vozovnico.
6. Na slabo izkušnjo potnikov pomembno vplivajo tudi velike zamude javnega prometa, saj pogostost teh kaže na to, da je javni promet pogosto nezanesljiv.

Opis ukrepa:

↳ Ukrep naslavlja naslednje vidike potnikove izkušnje z javnim transportom ter predlaga:

1. Ureditev rednega obveščanja potnikov o aktualnem stanju, morebitnih zamudah in predčasnih prihodih, okvarah, razlogih za postanke ter prihajajočih postajah prek različnih medijev. Komunikacija mora biti sprotna, relevantna, podatki pa morajo biti čim bolj natančni. Ureditev obveščanja o prej omenjenem je potrebno urediti na vseh postajah in postajališčih, potnike pa je o vsem potrebno obveščati tudi v času uporabe javnega transporta. Informacije se lahko potnikom sporoča prek elektronskih tabel, oglaševanja po zvočniku ter uvedbo ustreznih mobilnih aplikacij.

2. Vzpostavitev in zagotavljanje delujoče in stabilne brezžične internetne povezave na vseh javnih prevozi. Kot primer lahko navedemo podjetje FlixBus, ki vozi po celi Evropi na svojih avtobusih zagotavlja stabilno Wi-Fi povezavo.
3. Uvedba možnosti rezervacije sedeža na medkrajevnih avtobusih za osebe z mesečno in letno karto ter možnost vpogleda v prikaz zasedenosti sedežev vozila, po vzoru podjetja FlixBus. Če se rezervacije ne odpove in oseba ne pride na prevoz, ta plača polno ceno.
4. Ponudniki naj vzpostavijo sistem ali kanale za čim enostavnejšo komunikacijo, izmenjavo informacij o stanju v prometu ter podajanju pohval in pritožb, ki omogoča, da potnik ostane anonimen. Kanal se lahko vzpostavi z ustreznim sistemom na spletni strani ter še bolj pomembno z vzpostavitvijo aplikacije, ki bi sproti preverjala izkušnjo uporabnikov. Predlagamo, da se to ustvari po modelu Google Maps, ki s kratniki in sprotnimi sporočili preveri zasedenost avtobusnih linij LPP ter uporabniško izkušnjo.
5. Optimizacija spletnih strani in aplikacij za iskanje linij, nakup in rezervacijo vozovnic ter načina preverjanja njihove veljavnosti, ki omogoča, da vozovnice ni potrebno predhodno natisniti. Predlagamo, da se to stori z uporabo QR kod in čitalcev kod, ki zaznavajo tudi podobe na mobilnih ekranih.
6. Nujno je potrebno natančno preučiti in identificirati, zakaj prihaja do tako velikih zamud v javnem transportu, še posebej na Slovenskih železnicah ter vzpostaviti načrt za odpravo vzrokov zanje.

Predlagamo, da se za navedena priporočila v točkah ustvari optimizirana in celostna aplikacija, ki zaželeno združuje več ponudnikov in vse v točkah navedene vidike ter omogoča vsaj delno personifikacijo ob ustrezni zaščiti osebnih podatkov uporabnika. Aplikacija je podrobneje predstavljena v ukrepu.

Vpeljava naslednjih ukrepov bi lahko v veliki meri izboljšala izkušnjo potnikov, kar bi lahko vodilo do pogostejše uporabe javnega transporta. S povečanjem uporabe javnega transporta bi razbremenili cestni promet, potencialno povečali mobilnost posameznikov, posledično bi se izboljšala tudi kakovost življenja ljudi v mestih, zmanjšanje emisij prometa pa bi imelo tudi pozitiven vpliv na okolje.

10. Izdelava skupne aplikacije za različne vrste javnega transporta, ki zajema različne ponudnike in zajema vse potrebe uporabnika

Opis problematike:

↳ Največji problem, s katerim se mladi uporabniki slovenskega javnega prometa soočajo, so heterogene oblike dostopa do informacij. Največji problem je, da ni krovne aplikacije, ki bi vsebovala ali povezovala vse potrebe uporabnika. To npr. predstavlja ključen problem pri prestopih iz vlaka na avtobus (ali obratno) ter iskanje direktnih povezav. Trenutno iskanje poteka na različnih spletnih straneh, pri čemer povezave na druga spletna mesta povzročajo zmešnjavo pri iskanju ter pridobivanju informacij.

Opis ukrepa:

↳ Predlagamo, da se ustvari krovna aplikacija, ki združuje različne ponudnike javnega transporta. Končni cilj bi bilo razviti aplikacijo, ki bi vsebovala vse informacije in vozne rede skupaj ter omogočala načrtovanje potovanj in nakup vozovnic. Takšna skupna platforma bi omogočala hitrejšo in bolj učinkovito dostopnost. Tako bi uporabnikom javnega prevoza omogočili boljšo preglednost in povezavo z državno infrastrukturo (npr. Slovenske železnice) in občinskimi povezavami (npr. LPP). Poudarek je na tem, da se povezave avtomatično med seboj dopolnjujejo. Dobri praksi tega sta [Nizozemska aplikacija 9292](#) in [Skanetrafiken](#), ki deluje v regiji Švedske in Danske. Ta aplikacija dopolnjuje mestni in medkrajevni prevoz, ki povezuje vlake, avtobuse, trame in metro. Takšen ukrep bi podal večjo iniciativo mladim, da uporabljajo javni potniški promet, ki bi spodbujal trajnostno mobilnost.

11. Železniški sistem, ki zagotavlja hitrost, učinkovitost in podnebno nevtralnost

Opis problematike

↳ V Sloveniji je promet največji onesnaževalec z izpusti toplogrednih plinov. Pomemben dejavnik zmanjšanja emisij je zato prenova našega prometa. Država mora spodbuditi uporabo javnega potniškega prometa, tovorni promet pa preusmeriti s cest na železnice. To lahko dosežemo le, če bomo razvili potnikom prijazne alternative vožnji z avtomobilom in špediterjem privlačno železnico.

Opis ukrepa

↳ Dolgoročno rešitev zato vidimo v modernizaciji. Ta mora ustvariti zanesljivo in okolju prijazno železniško mrežo, ki optimizira potovalni čas. To lahko dosežemo le s posodobitvijo zastarelih odsekov proge in izgradnja novih, ki bodo lahko podpirali hitre vlake. Temu mora botrovati izgradnja drugega tira železnice na relaciji Ljubljana – Jesenice in Maribor – Šentilj ter dokončanje drugega tira na relaciji Koper – Divača. Zaradi problema zastarelih oz. neučinkovitih lokomotiv na progah, ki so nemalokrat tudi razlog za zamude, predlagamo tudi posodobitev kapacitet za prevoz tako ljudi kot blaga.

Potreben pristop več ministrstev (npr. ministrstvo za finance za financiranje, ministrstvo za infrastrukturo za projektiranje, ministrstvo za okolje pregleda okoljski vpliv, železnice)

S tem ukrepom želimo ustvariti železniški sistem, ki bo predstavljal resno konkurenco cestnemu prometu s primerljivim časom potovanja. Le tako bomo na račun cestnega prometa, ljudi in blaga lahko dosegli izdatno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

12. Uskladitev voznih redov med različnimi vrstami javnega potniškega prometa

Opis problematike:

↳ V Republiki Sloveniji je bila v okviru projekta ReMobil izvedena javnomnenjska raziskava na temo trajnostne mobilnosti in uporabe sredstev za trajnostno mobilnost. Ugotovljeno je bilo, da med neuporabniki javnega potniškega prevoza prevladujejo razlogi, kot so hitrejša opravljanje poti z avtomobilom (63 %), slabe povezave med lokacijami (59 %) ter neustrezni vozni redi (56 %).

Neskladje voznih redov v javnem potniškem prometu predstavlja oviro za pogostejše posluževanje uporabe javnega potniškega prometa. Neskladje voznih redov podaljšuje čas potovanja in tako zmanjšuje enostavnost za uporabo. Posledica je obremenitev cestnega prometa, saj se potniki raje odločijo za uporabo lastnega prevoznega sredstva. Spremembe in izboljšave v usklajevanju voznih redov so ključne za zagotavljanje boljše uporabniške izkušnje, večje učinkovitosti sistema in zmanjšanja negativnih vplivov na okolje.

Opis ukrepa:

↳ Največji problem predstavljajo dnevne migracije v večja mesta po Sloveniji. Zato je ključno, da se medkrajevni javni potniški prevoz najprej uskladi med seboj. Ker je v Republiki Sloveniji prisotnih več ponudnikov avtobusnih prevozov, je ključno usklajevanje voznih redov med njimi. Po uskladitvi medkrajevnega potniškega prometa se nato prilagodi še vozni red Slovenskih železnic. Zadnji korak predstavlja uskladitev medkrajevnih povezav z mestnim potniškim prometom.

Za uspešno in funkcionalno ureditev voznih redov javnega potniškega prometa je najprej potrebno zagotoviti sredstva za izvedbo analize pogostosti uporabe javnih prevozov za določen termin (ura, dan, mesec) in relacijo.

Uskladitev voznih redov javnega potniškega prometa bo povečala pravočasnost prihodov avtobusov in vlakov ter izboljšala splošno zadovoljstvo potnikov s storitvijo. Poleg tega bo omogočila bolj učinkovito uporabo javnega prevoza ter posledično zmanjšala prenasičenost cest in povečala trajnostno mobilnost.

13. Spodbujanje razvoja notranjih sistemov »carpoolinga« v podjetjih.

Opis problematike:

↳ Podjetja pogosto naletijo na izziv, ko imajo delavce, ki se vozijo po isti relaciji, vendar vsak uporablja svoje prevoznostno sredstvo. To vodi v povečano število vozil na cestah in prometne zamaške, še posebej v določenih urah, kar podaljša čas potovanja za vse udeležene. Najbolj kritično je pri podjetjih z omejenim številom parkirnih mest ali sploh brez njih. Ta težava lahko negativno vpliva na produktivnost zaposlenih in povzroči stres zaradi iskanja parkirnih mest ter nepotrebnega čakanja v prometnih zamaških. Rešitev bi lahko bila vzpostavitev internega sistema »carpoolinga«, ki bi omogočil delavcem, da se organizirajo in delijo prevoz ter tako zmanjšajo število vozil na cesti in izboljšajo mobilnost ter trajnostno naravnost podjetja. Za implementacijo »carpoolinga« v Republiko Slovenijo je potrebna pravna ureditev, katerega predlog je dostopen v mnenjskem dokumentu Okoljska trajnost.

Opis ukrepa:

↳ Pri zagotavljanju boljših pogojev in spodbudnem okolju za »carpooling« je ključno spodbujati delodajalce k sodelovanju s poudarjanjem koristi, ki jih prinaša ta način prevoza. Poleg tega bi lahko na sistemski ravni uvedli razpise za sofinanciranje izplačila potnih stroškov za podjetja, ki spodbujajo »carpooling« med svojimi zaposlenimi. S tem bi podjetja pridobila dodatno finančno spodbudo za vzpostavitev in vzdrževanje internega sistema »carpoolinga«, medtem ko bi hkrati spodbujali trajnostno mobilnost ter zmanjševali prometne zastoje in obremenitev okolja.

Tak pristop bi bil koristen tako za delodajalce kot za zaposlene, saj bi omogočil prihranke pri potnih stroških in izboljšal kakovost življenja ter delovnega okolja.

14. Ureditev učinkovitega sistema P + R («park and ride«)

Opis problematike:

↳ V Sloveniji je visoka stopnja motorizacije, ki presega povprečje EU, povzroča onesnaženje zraka, cestne zastoje in prometne nesreče. Povprečna razdalja med prebivališčem in postajo javnega prevoza je pogosto prevelika, kar spodbuja uporabo osebnih avtomobilov. Alternativa temu je sistem Parkiraj in Se Pelji (P+R), ki omogoča kombinacijo zasebnega in javnega prevoza, zmanjšuje onesnaženje, cestne zastoje ter spodbuja trajnostne prometne rešitve.

Opis ukrepa:

↳ Ukrep se osredotoča na podporo in razvoj sistemov Parkiraj in Se Pelji (P+R) v Sloveniji. To vključuje integracijo P+R sistemov v prometno infrastrukturo za enostaven dostop do javnega prevoza, ponudbo različnih vrst javnega prevoza s časovno usklajenostjo ter ureditev kolesarskih stez in postajališč v bližini. Predlaga se raziskava možnosti za vzpostavitev P+R sistemov na lokacijah, ki so oddaljene več kot 20 km od večjih postaj javnega prevoza, pri čemer se upoštevajo tudi cenovne politike za spodbujanje prehoda z zasebnih vozil na javni prevoz.x

Namen sistemov Parkiraj in Se Pelji (P+R) je zagotoviti udoben in cenovno ugoden prevoz dnevnih migrantov na zelene destinacije, razbremenitev mestnih središč, spodbuditi trajnostni prehod na nizkoogljično družbo z namenom zmanjšanja količine toplogrednih plinov in vzpostaviti hitrejši ter učinkovitejši sistem transporta, s poudarkom na izboljšanju povezav javnega prevoza.

Predlagamo tudi preverbo možnosti vpeljave naslednjih ukrepe:

- **Decentralizacija javnih podjetij in delovnih mest v javnem sektorju ter izvedba smiselnih ukrepov.**
- **Enotna integracija mestnih javnih prevozov v sistem IJPP.**
- **Uvedba rumenih prioritetnih pasov za javni promet in integracija izdelave ustreznih kolesarskih poti.**