

Odziv KTPP do predlaganih usmeritev in ciljev v prvem osnutku NEPN na področju prometa

Promet v Sloveniji je sektor z najvišjimi izpusti TGP (32 % vseh emisij in 50 % v ne-ETS sektorju) in najvišjim deležem rabe končne energije (38 %). Cilji zmanjševanja TGP do leta 2030 so se zaostri zaradi novih ciljev EU, in sicer je potrebno do leta 2030 zmanjšati emisije iz prometa za 11 % glede na leto 2021. Revizija [direktive o spodbujanju uprabe energije iz obnovljivih virov energije \(RED III\)](#), potrjena marca 2023 s strani EP, zahteva povečanje deleža OVE v končni rabi energije iz 21 na vsaj 29 %. Zaradi te zahteve, se bodo morale še bolj zmanjšati emisije TGP glede na izhodiščno leto 2005 (0 %). Države članice imajo sicer možnost, da namesto deleža OVE v končni rabi izberejo zavezujoč cilj 14,5-odstotnega zmanjšanja intenzivnosti toplogrednih plinov v prometu zaradi uporabe obnovljivih virov energije do leta 2030. Zaradi pomanjkljivih navodil EK, pripravljalci NEPN še niso izračunali, kaj bi za prometni sektor v Sloveniji pomenila druga varianta izračunavanja.

Trenutno predstavljeni dokumenti izražajo **nizko ambicioznost** na področju zmanjšanja motorne prometne aktivnosti, višje rabe javnega potniškega prevoza in pri zmanjševanju odvisnosti od osebne avtomobila. Hkrati pa ostaja pri rabi obnovljive energije v prometu še vrsto odprtih vprašanj, zgovarja se tehnološki preboj, za katerega ni gotovosti, v kateri smeri se bo razvijal. Namesto tega zagovarjamo preverjene rešitve, ki jih moramo pospešeno izvajati. Pri ukrepih navedenih v novem NEPN predlogu pogrešamo ambicioznost že v prvem desetletju, veliko že zdaj izvedljivih ukrepov se po nepotrebnem prelaga v obdobje 2030-50 (primer takse za vstop v mesta, ki bi zdaj lahko naslovile še onesnaženost zraka).

1. RAZSEŽNOST ENERGETSKE UNIJE: RAZOGLIČENJE

Za uspešno dekarbonizacijo prometa moramo graditi hkrati tri stebre:

1. URE in zmanjšanje motorne prometne aktivnosti v obsegu, kot ga poznamo danes (z inovativnimi praksami, integracija s prostorsko politiko, davčna politika ipd.),
2. Ukrepi trajnostne mobilnosti (peš, kolo, učinkovit JPP, multimodalnost, tovor na železnice),
3. Alternativna goriva - v cestnem prometu je učinkovita predvsem neposredna elektrifikacija. Pomembna je nadgradnja in menjava voznega parka mestnih in medkrajevnih avtobusov na plin, dizel in bencin z električnimi oz. se ohranijo avtobusi na bioplina ob deponijah, ki se že napajajo s tem gorivom.

Slovenija mora pospešiti razvoj in vlaganja v prometni sistem, ki temelji na trajnostnih oblikah premikanja (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet) in sistematično pristopiti k ukrepom s katerimi zmanjšamo število potrebnih poti, ki jih posameznik opravi vsakdan (npr. delo od doma, koncept hodljivega mesta...).

[Analiza raziskav dnevne mobilnosti potnikov](#), ki jo je pripravil Inštitut za politike prostora je

pokazala, da večino potovanj, ki so krajša od dveh kilometrov v Sloveniji opravimo z avtomobilom. To so poti, ki jih sicer lahko opravimo s kolesom ali peš. Zato je potrebno zagotoviti primerno kolesarsko in peš infrastrukturo, posameznike in občine podpreti pri nakupu vozil (tovorna kolesa, kolesa, e-kolesa, prikolice) in jih kontinuirano ozaveščati o alternativnih možnostih premikanja. Pri daljših razdaljah je prebivalcem potrebno ponuditi alternativne možnosti osebnemu avtomobilu, ki so učinkovite, udobne in cenovno ugodne. Le s celovitim razvojem javnega potniškega prometa s hrbtenico regionalnih železniških prog, frekventnimi medkrajevnimi avtobusi in kakovostnim mestnim prometom, ki je tarifno, finančno ter uporabniško integriran lahko vzpostavimo konkurenčen trajnosten prometni sistem avtomobilu.

1.1. IZBOLJŠAN JAVNI POTNIŠKI PROMET

Ključno je, da se področje razogličanja naslavlja prioritarno, najprej z izboljšanim javnim potniškim prometom (več linij, večja frekvenca, učinkovit in konkurenčen osebni vozil, finančno ugoden) na alternativna goriva in zmanjševanjem osebnega motornega prometa.

Prav tako je v smeri večje uporabe javnega potniškega prometa nujno **spodbujanje sprememb potovalnih navad**.

- Potrebno je povečanje aktivnosti **na področju ozaveščanja in informiranja prebivalstva**. Pomemben ukrep bi bila **državna kampanja za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa**:

- Kampanja temelji na odlični informiranosti potnikov o voznorednih možnostih (vzpostavitev enotnega voznorednega iskalnika) in ugodnostih (npr. pocenitev vozovnic v sistemu JPP).
- Potnikom je potrebno zagotoviti informacije o cenah in ugodnosti.
- S potniki se iskreno komunicira o pomanjkljivostih JPP, hkrati pa sporoča, kakšne nadgradnje lahko pričakujejo v prihodnjih mesecih in letih. Državlani in državljanke namreč ne zaupajo v sistem JPP, saj je zaradi zamud in nizkih frekvenc nezanesljiva oblika mobilnosti. S taktnimi voznimi redi in posodobitvijo voznega parka in voznih redov lahko začnemo proces preobrazbe JPP in ga približamo potnikom in potnicam.
- Pri uvajanju ugodnosti (cenejša vozovnica) je potrebno poskrbeti, da nima negativnega učinka na kakovost storitve JPP. Prevoznike je potrebno dodatno podpreti, da se ohranijo frekvence voženj, poveča število vozil v floti ipd.
- Smiselno bi bilo tudi **izboljšanje opremljenosti postajališč in olajšanje nakupa vozovnic** ([Analiza kakovosti storitve in konkurenčnosti JPPter predlogi možnih izboljšav](#))
- **Dan brez avtomobila enkrat na teden: ugotovljeno je**, da bi ta ukrep zmanjšal porabo goriva in delež emisij TGP, izboljšal kakovost zraka, zmanjšal hrup, poveča fizično aktivnost prebivalcev, prinaša ekonomske koristi lokalnemu okolju.

1.2. OVE V PROMETU

Menimo, da je zaradi velike nejasnosti glede razvoja tehnologij neutemeljeno in nepošteno postavljati visoke cilje glede rabe OVE v prometu za posamezne nepreverjene energente (sintetični plini, napredna biogoriva, vodik), ker lahko pomenijo signal za razvoj nekaterih (dragih) tehnologij, kljub temu, da so neučinkovite.

- Biogoriva

V novem predlogu NEPN so škodljiva tekoča biogoriva še vedno zastopana, predvidena je celo njihova rast. Iz 1460 GWh leta 2020 bi njihovo porabo do 2030 povečali na 1881 GWh. Od tega je predvidenih cca 25 % naprednih biogoriv, njihova količina naj bi se v istem obdobju povečala iz 73 na 470 GWh. Kljub zaostrenosti ciljev v EU znotraj direktive o obnovljivih virih energije (REDIII) za promet, lahko države izberejo, da ne gredo na pot biogoriv.

Biogoriva prve generacije na osnovi poljščin/hrane povzročajo deforestacijo in uničenje ekosistemov, zmanjšujejo biodiverzitetu ter so ob upoštevanju posredne rabe zemljišč bolj škodljiva za podnebje kot fosilna goriva. Poleg tega poglobljajo prehransko krizo in povečujejo lakoto v svetu. [Izsledki študije](#), ki jo je izvedel nemški Inštitut za energetiko in okolje (Institut für Energie- und Umweltforschung – IFEU), kažejo, da je za pridelavo poljščin za biogoriva, ki so porabljena v Evropi, potrebnih 9,6 milijonov hektarjev zemljišč – to je več kot površina otoka Irske, oziroma 5,3 milijonov hektarjev, če upoštevamo proizvodnjo soproizvodov, predvsem krme za industrijsko živinorejo. Veliko učinkovitejša bi bila tudi uporaba zemljišč za pridobivanje sončne energije. Po podatkih analize je za napajanje električnega avtomobila s sončno energijo potrebnih 40-krat manj površin kot za avtomobil, ki uporablja biogoriva. Če bi torej v sončno energijo pretvorili samo 2,5 % zemlje, ki je trenutno namenjena pridelavi poljščin za biogoriva, bi lahko proizvedli enako količino ekvivalentne energije, pri čemer bi ogromne količine zemljišč ostale na voljo za povrnitev v naravno stanje ali za proizvodnjo hrane. Ta biogoriva ostajajo zamejena tudi znotraj nove RED direktive s tem, da je ta meja postavljena previsoko. Imajo pa države članice možnost, da teh biogoriv ne uporabljajo. Glede biogoriv na osnovi sojinega in palmovega olja pa v 2023 pričakujemo, da bo EK s sprejemom delegiranih aktov skrajšala obdobje še možne uporabe teh biogoriv iz 2030 na čimprej.

Napredna biogoriva (A in B v Annex IX v RED) imajo po drugi strani zelo nizek potencial, prav tako pa so bolj pomembna v drugih industrijah, kjer ni drugih alternativ. Zaradi visoke cene in trhljih trajnostnih meril, ki jih revizija OVE direktive žal ni zaostрила, pa se za napredna biogoriva velikokrat ne uporablja odpadnih, temveč kar osnovne sestavine. Na primer [pri odpadnih gospodinskih oljih je bilo ugotovljenih veliko goljufij](#), zaradi visoke cene biogoriv in nepoznavanje izvora, so se med odpadnimi olji znašla tudi deviška olivna olja.

- H2 in sintetična goriva

V EU in Sloveniji gojimo velika pričakovanja, da bodo vodik in e-goriva pomagala pri prizadevanjih za razogljičenje prometa. E-goriva in vodik se največkrat omenja za uporabo v sektorjih, ki jih težko razogljičimo drugače, na primer v ladijskem prevozu in letalstvu, tam, kjer so potrebne večje količine goriva za daljše razdalje. Pomembno je tudi, da ta goriva proizvedemo iz OVE. V cestnem prometu pa ostajajo baterijska električna vozila stroškovno in energetsko učinkovitejša.

Za razogljičenje prometa bomo potrebovali velike količine elektrike iz obnovljivih virov energije, zato jo moramo uporabiti na najbolj učinkovit način. Neposredna elektrifikacija je dvakrat bolj učinkovita kot vozilo na vodik in štirikrat bolj učinkovita od uporabe sintetičnih e-goriv v vozilih z motornim z notranjim zgorevanjem. Zato dajemo prednost električnim vozilom. Razliko v učinkovitosti dobro [ponazarja ta shema](#).

Sintetična goriva nebiološkega izvora, ki se uporabljajo v motorjih z notranjem zgorevanjem, v ciklu morda lahko dosežejo ogljično nevtralnost, vendar še vedno v zrak izpuščajo zdravju škodljiva onesnaževala, ki so velik zdravstveni problem. Poleg tega so zelo draga.

V cestnem prometu zagovarjamo neposredno elektrifikacijo prometa, ki je energetske najbolj učinkovita in že delujoča tehnologija, ob predpostavki, da je elektrika proizvedena iz OVE in da je pri proizvodnji vozil in baterij upoštevana dolžna skrbnost znotraj celotne verige. Ob upoštevanju zgornje trditve, pa je najprej potrebno zagotoviti izboljššan javni potniški promet in šele nato po potrebi, kot dopolnitev, elektrifikacijo osebnega prevoza (elektrifikacija osebne prometa ne nadomešča izboljšanja JPP).

2. RAZSEŽNOST ENERGETSKE UNIJE: ENERGETSKA UČINKOVITOST IN KONCEPT ZADOSTNOSTI

Na področju energetske učinkovitosti in koncepta zadostnosti predlagamo sledeče ukrepe:

- **Zmanjšanje odvisnosti od avtomobila** – slaba dostopnost storitev trajnostne mobilnosti (predvsem slabo dostopen ali popolnoma nedostopen javni potniški promet in pomanjkanje drugih alternativ) spodbuja prisilno lastništvo osebne avtomobila. Če imajo prebivalci dovolj ponudbe, se lastništvu avtomobila lažje odrečejo in s tem dosežejo kvaliteto življenja z manj materialno intenzivno storitvijo. Ocenjujemo, da je do 2050 število registriranih OA lahko enako ali nižje številu gospodinjstev v Sloveniji. Kot alternativo osebni avtomobilu je potrebno ponuditi učinkovite in točne regijske železniške in avtobusne povezave ter kakovosten mestni promet - povezano v multimodalni sistem javnega potniškega prometa. Prav tako je zmanjšanje odvisnosti od avtomobila primerno naslavljanje z uvedbo ugodnejših tarifnih voznin za JPP, zakasnitvijo upokojitve starih vlakov, dostopnostjo do informacij za potnike in ukrepi na področju kolesarjenja (zapisani, v naslednji alineji).

- **Spodbujanje kolesarjenja** - nižja stopnja DDV za nakup in popravilo koles, subvencije za nakup tovornih in e-koles, kolesarskih prikolic in servisiranja koles, subvencije podjetjem za gradnjo kolesarnic, prh in garderob in stimulacije delavcem za aktiven prihod na delovno mesto.

- **Spodbujanje koncepta izposoje/deljenja vozila v solastništvu (car-sharing)** - krepitev in poenostavitev uporabe platforme deljene mobilnosti. Subvencije za električna vozila naj spodbujajo najem in ne lastništvo avtomobila (mesečni prispevek).

- **Ukrepi upravljanja s prometnimi tokovi** - namesto avtocestnih novogradenj ter širitve cestne infrastrukture je potrebno pričeti z upravljanjem prometnih tokov. Ne sme se zgolj zagotavljati vedno večje ponudbe, ki generira vedno novo povpraševanje. Potrebno je začeti upravljati prometne tokove zaposlenih, sprva v javni upravi in šolstvu (poveča se obseg dela na domu s čimer se razbremeni jutranje konice in prihrani nepotrebna vlaganja v širitve cestne infrastrukture).

- **Omejevanje hitrosti vožnje** - Hitra vožnja ni problematična zgolj zaradi povečane prometne nevarnosti, pač pa tudi z vidika rabe energije. Z višjimi hitrostmi zaradi povečanega zračnega upora (vrednost zračnega upora raste s kvadratom hitrosti) po nepotrebem povečamo porabo goriva in hkrati emisije, povečana je tudi obraba pnevmatik, ki prispeva k emisijam delcev PM 10. Pri hitrosti 120 km/h porabi vozilo tudi do 20 % več goriva (bencin, dizel) kot pri hitrosti 100 km/h za enako prevoženo razdaljo. Mednarodna energetska agencija IEA je marca 2022 [objavila 10 priporočil za zmanjšanje rabe energije iz prometa](#). Prvo od njih je zmanjšanje omejitev hitrosti na avtocestah za vsaj 10 km/h.

- **Spodbujanje k nakupu manjših vozil** - težja vozila imajo večjo porabo, zato je pomembno spodbujanje k nakupu manjših vozil. Pri nakupu flot električnih osebnih vozil za službene namene ali pri subvencioniranju nakupa električnih vozil je potrebno spodbujati nakup manjših avtomobilov, ki zadostujejo za opravljanje osnovnih potreb po mobilnosti.

- **Spodbujanje digitalizacije s ciljem nadomestila potovanj** - zmanjšanje števila potovanj s krepitvijo dela od doma, z ureditvijo tega sistema v javnem sektorju, ki je lahko zgled za zasebni sektor, omogočanje fleksibilnih delavnikov.

- **Podpora ozaveščevalnim kampanjam** o aktivnem prihodu na delo in v vzgojno-izobraževalne inštitucije (spremljana pot v šolo - Gremo peš s Kokoško Rozi, Pešbus, Bike to work ...).

- **Družba za upravljanje javnega potniškega prometa** - na področju **javnega prevoza** so že od priprave OP TGP (predhodnikov NEPN) dalje jasni vsi ukrepi, ki se ne izvajajo: enotna vozovnica za vse prebivalce in za vse oblike JPP, vseslovenska vozovnica, uskladitev in taktni vozni redi, preureditev sistema JPP v bolj učinkovitega in prilagojenega sodobnemu človeku, povezovanje z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti. Zato je potrebno **nasloviti vse razloge za neaktivnost na tem področju** in z novo družbo za upravljanje JPP vse te ukrepe čimprej izvesti. Nujno je potrebno pohitriti postopke ustanovitve družbe za upravljanje JPP in prednostne naloge:

- Izdelava **Nacionalnega programa načrtovanja in upravljanja javnega potniškega prevoza v Sloveniji**, ki vključuje celovit koncept razvoja JPP v Sloveniji (nacionalni-regionalni-mestni sistemi); informacijska in digitalizacijska nadgradnja JPP in čimprejšnjo uvedbo enotne vozovnice ter začetek izvajanja vseh delovnih nalog, ki jih Zakon o upravljanju JPP upravljalcu pripisuje.

- **Poenoteno financiranje JPP**, in sicer takojšnja uvedba integrirane enotne vozovnice z namenom pridobiti čim več dolgotrajnih uporabnikov in znižati tveganja zaradi prodaje enkratnih vozovnic, ki zahtevajo več administracije in se prodajo le, če je pot opravljena.

- Zagon investicijskega cikla v javni potniški promet z izgradnjo pomembnih strateških prometnih objektov. **Uveljavitev standardov kakovosti storitve JPP** – taktni in dovolj pogosti urniki voženj, udobnost, kratki prestopni časi, informacijska nadgradnja in digitalizacija JPP, večje, čistejše kapacitete vozil.

- **Večja vloga regij pri načrtovanju in upravljanju regionalnih sistemov JPP**, ob sistemski podpori države.

- **Sprememba sistema vračila nadomestil za prevoz na delo** - ključni ukrep, ki lahko zmanjša količino dnevnih migracij ali jih preusmeri na JPP je sprememba sistema vračila nadomestil za prevoz na delo, ki pogloblja problematiko razpršene poselitve Slovenije, povečuje izpuste toplogrednih plinov in negativno vpliva na razvoj podeželskih občin. Taka sprememba mora biti sprejeta širše znotraj ključnih ministrstev, ne le MJU, saj posega tudi na področje sociale, financ in prostora. Poleg tega pa je potrebno uvesti spodbude za trajnostne prihode na delo, ki so višje od tistih, ki se na delo vozijo z avtomobilom. Potrebno je uvesti enostaven in pravičen sistem, katerega glavni cilj mora biti prehod delovno aktivnega prebivalstva na JPP. Tega pa spodbujati tudi cenovno, npr. z vsesplošno pocenitev tarifnih vozovnic v celostnem sistemu JPP.

- **Infrastruktura** - strinjamo se z ukrepi v scenariju HIP in UP na področju infrastrukture. Zagon daljnoročnih, **30-letnih investicijskih ciklov v železniško infrastrukturo** prinaša ob kratkoročnih makroekonomskih učinkih gradbeništvu tudi daljnoročne pozitivne trajnostne učinke na zdravje prebivalcev, gospodarsko uspešnost države in okoljske cilje. Vlaganja v železniško infrastrukturo so trenutno usmerjena zgolj na TEN-T koridorja (Sredozemski in Baltsko-jadranski koridor), spregledana pa so **vlaganja v obstoječe regionalne železniške proge**, ki so osnova učinkovitega, kapilarnega trajnostnega multimodalnega mobilnostnega sistema, ter v vzpostavljanje novih železniških koridorjev.

- **Kratkoročno** je potrebna takojšna uvedba več voženj na železniških progah, kjer je to možno že danes. DRI s strokovnjaki je pripravil predlog urnika za Kamniško progo, ki kaže da je možno izvajati 30-min interval cel dan, ne zgolj 60-min kot je to sedaj. Z novimi vlaki je na voljo več kapacitete, torej naj se vlaki podaljšajo in tako zagotovijo večje kapacitete znotraj obstoječega voznega reda. Upokojitev vlakov naj se začasno zamakne. Takojšen začetek z deli na progah, za katere so že pripravljene načrti revitalizacije (proga Šentilj-Maribor, Jesenice-Ljubljana, Divača-Koper, Kočevje-Ljubljana, RAILHUC). Obnova železniški postaj z ukrepi: izvennivojski (varen) dostop na peron, gradnja ustreznih peronov v skladu s TSI na vseh železniških progah, gradnja varovanih, pokritih kolesarnic, uvedba sistema izposoje koles in e-koles na večjih postajah (primer NL).
- **Dolgoročno** načrtovanje železniške infrastrukture in vmeščanje v prostor naj postane prioriteta aktivnost pristojnega ministrstva in vlade. Pospešiti je potrebno pripravo DPN-jev in ostalih dokumentaciji ter zagotoviti dvotirnost prog z največjim potencialom potnikov do leta 2030.

Nesprejemljivo je, da se vmeščanje železnice v prostor časovno tako potratno. Pri vmeščanju v prostor je nujno vključevanje občin, da ne pride do nasprotovanja javnosti na lokalnih ravneh.

Nove cestne kapacitete niso upravičene, razen če se to dokaže s predhodno izvedbo vseh trajnostnih ukrepov. Takšna načela celostnega prometnega načrtovanja morajo priti jasno do izraza pri izboru ukrepov v Državni celostni prometni strategiji. NEPN je potrebno uskladiti s prostorskimi politikami (SRPRS v nastajanju) in mora vsebovati ključne ukrepe in njihove nosilce za integracijo prometnih politik s prostorskimi, kar je nujno za upravljanje mobilnosti. Zmanjšanje prometnih tokov terja takojšnjo opustitev načrtov o širjenju obstoječih in izgradnjah novih cestnih kapacitet. Širjenja cest dajejo na voljo nove kapacitete vozišč, ki se praviloma zapolnijo v treh letih, rezultat pa je povečanje prometa in ponovni zastoji. Čeprav so bili nekateri cestni projekti že potrjeni, bi morala biti njihova izvedba zaradi negativnih posledic v prihodnosti prekinjena.

Infrastruktura, ki bo izboljšala storitev javnega potniškega prevoza ima prednost pred infrastrukturo za individualni promet. Občine (z mestnim javnim prevozom) so obvezane poskrbeti za ustrezno dostopnost postajališč, na večpasovnih cestah začrtati rumene pasove na vseh trasah javnega prevoza in prilagoditi trase linij javnega prevoza povpraševanju in upravljanju mobilnosti.

- **Uvedba nizko- ali brez-emisijskih con** - V mestih je potrebno uvesti ukrepe, ki odvrtaajo od uporabe osebnih vozil, kot so omejevanje parkiranja in hitrostne omejitve ter [uvedba nizko-ali brez-emisijskih con](#), ki imajo pozitivne učinke tudi na kakovost zraka v mestih. Nizko-emisijskih con ni v predlogu NEPN (samo taksa za vstop v mesta, ki je lahko preveč kompleksen urep), čeprav imajo multiple pozitivne učinke. Raziskave kažejo, da bi morala dobro zasnovana območja nizko-emisijskih con prispevati k splošnemu zmanjšanju obsega prometa.

3. in 4. RAZSEŽNOST ENERGETSKE UNIJE: ENERGETSKA VARNOST IN NOTRANJI TRG

Na področju energetske varnosti in energetske revščine je pomembno tudi naslavljanje prevozne revščine.

Dosedanja prometna politika je privedla do **velike odvisnosti prebivalcev od osebnega avtomobila**. Slovenska gospodinjstva so v samem vrhu EU po deležu proračuna, ki ga namenijo za mobilnost (več kot 16%). V trenutnih trendih rasti cen nakupa vozil, goriv, vzdrževanja vozil, slabi ponudbi in dostopnosti javnega potniškega prometa, se mobilnost ranljivih skupin še slabša.

Evropska komisija je na podlagi paketa Pripravljeni na 55 sprejela **uredbo** (sprejeta v EP aprila 2023) za ustanovitev Socialnega sklada za podnebje in državam članicam naložila pripravo nacionalnih socialnih načrtov za podnebje. Le-ti **morajo biti po navodilih EK usklajeni z NEPN**. Socialni sklad za podnebje bo naslavljal ranljive skupine, ki bodo prizadete zaradi podnebnih politik, na področjih stavb in prometa. Financiral se bo iz sistema ETS2 (stavbe, promet) in iz sredstev držav članic. **Tako kot je NEPN 1 vključil energetske revščine, pa za njegovo revizijo predlagamo tudi upoštevanje pojava prevozne revščine**, s ciljem njenega blaženja in zmanjševanja s pospešenim izvajanjem ukrepov prometne politike, socialne politike, splošnih ukrepov prostorske politike (npr. stanovanjska politika) in drugih ciljnih sistemskih ukrepov.

V uredbi je definicija **prevozne revščine široko** zastavljena: "Prevozna revščina pomeni, da si gospodinjstvo ne more privoščiti prevoza, potrebnega za zadovoljitev osnovnih socialno-ekonomskih potreb v danih okoliščinah, kar povzroča eden od naslednjih dejavnikov ali njihova kombinacija: nizki dohodki, visoki izdatki za gorivo in/ali visoke cene javnega prevoza, razpoložljivost nadomestnih možnosti prevoza in njihova dostopnost ter lokacija, prepotovane razdalje in prometne prakse, zlasti na podeželskih, otoških, gorskih in oddaljenih območjih." Ta definicija je povzeta po uredbi Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje.

Na področju prevozne revščine predlagamo sledeče ukrepe:

- **vpeljava pojma in ukrepov, ki obravnavajo prevozno revščino;**
- **integracija prometnega in prostorskega načrtovanja** - dolgoročno je mogoče prevozno revščino preprečiti ali vsaj omiliti z integracijo prostorskega in prometnega načrtovanja;
- **krepitev JPP, deljene mobilnosti in zagotavljanje dostopne mobilnosti za vse** (brezplačen prevoz za mobilnostno revne, dobre prakse iz tujine: Nemčija – vozovnica 9 eur, Luksemburg - brezplačen javni prevoz po celi državi);
- **nove stanovanjske soseske** stanovanjskega sklada **naj bodo odlično povezane z LPP**, stanovalci naj dobijo letne karte LPP, **gradnjo parkirnih mest se omeji;**
- **solidarnostni mehanizmi.**

Hkrati pa mora prenovljen NEPN določiti aktivnosti in njihovo časovnico na področju prevozne revščine glede:

- opredelitve prevozne revščine v področni zakonodaji in določiti obveznost periodičnega merjenja razsežnosti pojava;
- določitve načina merjenja in kazalnike za potrebe statističnega merjenja pojava, ki bodo omogočili boljši vpogled v njegovo razsežnost in značilnosti;
- opredelitve ciljev za omejitev in zmanjševanje prevozne revščine;
- spremljanja doseganja ciljev ukrepov različnih področij;
- akcijskega načrta za obvladovanje prevozne revščine;
- ocene vpliva ukrepov na področju prometa na stanje prevozne revščine.