

Spremenjena demografska struktura zahteva drugačno prometno politiko

Aljaž Plevnik, Tom Rye, Mojca Balant, Mateja Kurir, Andraž Hudoklin, Luka Mladenovič

Skupina za transformativno prometno načrtovanje, Urbanistični inštitut RS

Demografski trendi v Sloveniji postajajo vse pomembnejši dejavnik v prometnem načrtovanju, saj vplivajo na potrebe prebivalstva in dostopnost do storitev, s tem pa tudi na razmere v prometu. Slovenija se sooča z vse intenzivnejšim staranjem prebivalstva, negativnim naravnim prirastom in prostorsko razpršeno poselitvijo. To se odraža tudi v načinu, kako se ljudje premikajo, in kaže, kakšno infrastrukturo ter prometne storitve potrebujejo za dostop do storitev.

Spreminjanje starostne strukture prebivalstva je pomembno za načrtovanje prihodnjega števila uporabnikov infrastrukture in tudi kot družbena kategorija za razvrščanje različnih skupin uporabnikov glede na starost. Danes več kot tretjina prebivalcev Slovenije ne vozi avtomobila – ne zato, ker ne bi želeli, temveč zato, ker ne smejo ali ne morejo. Mladi do dopolnjenega 18. leta starosti so brez voznškega dovoljenja, velik delež odraslih pa avtomobila ne uporablja več zaradi starostnih, zdravstvenih ali socialnih razlogov. Temu dodajmo še odrasle brez voznškega dovoljenja ali brez dostopa do avtomobila – bodisi zaradi zdravja, ekonomskih okoliščin ali statusa v gospodinjstvu – in hitro postane jasno, da pomemben delež populacije potrebuje kakovostno dostopnost brez avtomobila. Tem uporabnikom je treba v prometnem načrtovanju nameniti posebno pozornost, saj je opravljanje njihovih vsakodnevnih in tudi nujnih poti odvisno od javnih in skupnostnih prevozov, kakovostne infrastrukture za hojo in kolesarjenje, bližine storitev in varnih prometnih razmer.

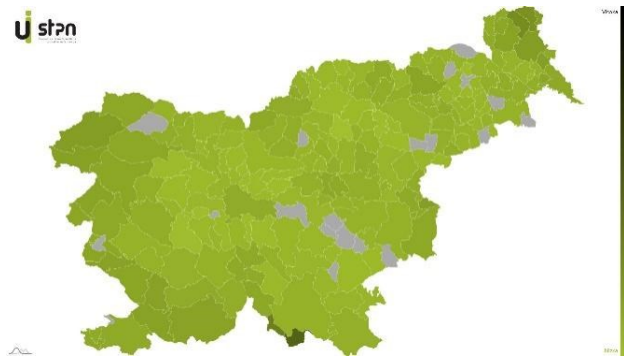
Starejše prebivalstvo se vse bolj koncentrira na podeželju in v manjših mestih ter pogosto ostaja brez ustreznih prometnih povezav. Zaradi zmanjšane dostopnosti do zdravstvenih, oskrbovalnih in upravnih storitev, postajajo vse bolj socialno ranljivi. Čeprav mnogi starejši

ostajajo aktivni in želijo ohranjati samostojnost, jim pomanjkanje javnega prevoza ali njegova slaba prilagojenost (časovna nekonkurenčnost, nedostopnost postajališč in dolge poti do njih) to pogosto onemogoča. Kakovosten in dostopen javni prevoz je zato ključen: ta mora biti tako cenovno kot fizično dostopen starejšim. Ukrepi, ki jih tu velja vpeljati, vključujejo poleg večje pogostnosti javnega prevoza nizkopodne avtobuse, dostopna postajališča in postaje, kjer so jasno označeni urniki in obstaja možnost osebne pomoči.

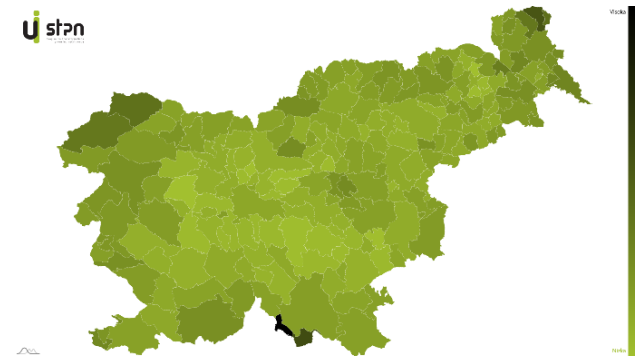
Poleg klasičnega javnega prevoza so za starejše zelo pomembne tudi druge oblike mobilnosti, kot so prevozi na klic, skupnostni ali prostovoljni prevozi (npr. v organizaciji občin, društev upokojenцев ali Rdečega križa) in druge prožne storitve, ki upoštevajo njihove posebne potrebe. V tujini so se v nekaterih okoljih uveljavile tudi subvencije za taksi prevoze za starejše ter mikromobilnostne rešitve (električna vozila za krajše razdalje). Celovit prometni sistem za starejše mora zagotavljati tudi varne, udobne in logične poti za pešce, vključno z več klopki za možnost počitka, osvetlitvijo in zaščitnimi prehodi. Samo s takšnim celostnim pristopom se lahko starejšim prebivalcem omogoči aktivno in dostojno življenje tudi v poznejših letih.

Slika 1: Prikaz starostne strukture prebivalstva v Sloveniji v letih 2000 in 2024 glede na indeks staranja po občinah. Čim temnejše je obarvana občina, tem višji je indeks staranja. Indeks staranja je razmerje med prebivalci, starimi 65 ali več let, in prebivalci, mlajšimi od 15 let. Vir: Observatorij mobilnosti in Statistični urad RS.

Leto 2000



Leto 2024



Posebno pozornost zaslužijo tudi mladi. Zaradi omejenega dostopa do avtomobila – pa naj gre za zakonske omejitve ali finančne razloge – so še toliko bolj odvisni od javnih oblik mobilnosti. Dostopnost izobraževalnih ustanov, športnih objektov in priložnosti za druženje zahteva dobro razvito mrežo javnega prevoza, varne šolske poti in spodbude za uporabo aktivnih oblik mobilnosti. Hkrati se med mladimi pojavlja tudi vse bolj izrazit trend neaktivnega načina premikanja – hojo ali kolesarjenje vse pogosteje nadomešča prevoz z avtomobilom ali šolskim prevozom. To pa prispeva k enemu ključnih zdravstvenih izzivov pri mladih: prekomerni telesni teži, ki je med drugim posledica pomanjkanja gibanja. Prometno načrtovanje mora te trende prepoznati in vključiti rešitve, ki omogočajo in spodbujajo varno in zdravo mobilnost tudi za mlajše uporabnike.

Izzivi se spreminjajo tudi v urbanih naseljih, kjer se poseljenost povečuje. Večja zgostitev prebivalstva pomeni večje prometne obremenitve, a hkrati tudi večjo možnost razvoja kakovostnega javnega prometa in drugih oblik trajnostne mobilnosti. Urbanistični in prometni ukrepi lahko tukaj

učinkovito spodbujajo večmodalnost, souporabo vozil, mikromobilnost, vzpostavljanje omrežij kolesarskih povezav ter območij za pešce. Vendar tudi v urbanih okoljih narašča delež starejših, ki potrebujejo prilagojene rešitve. Prostorsko načrtovanje mora torej upoštevati raznolikost potreb – mladi, starejši, socialno ranljivi in prebivalci brez avtomobila so tudi pomembni uporabniki prostora, četudi morda ne zahtevajo najglasneje svojih pravic do javnega prevoza.

Demografski razvoj v Sloveniji tako vse bolj jasno nakazuje, da prometno načrtovanje ne more temeljiti zgolj na projekcijah rasti prometa in širjenju cestne infrastrukture. Potreben je premik k načrtovanju, ki je osredinjeno na človeka in ki razume promet kot orodje za zagotavljanje dostojnega in vključujočega bivanja. To pomeni prilagoditve ne le v infrastrukturi, temveč tudi v prometni politiki, dostopnosti storitev in oblikovanju okolja, ki omogoča kakovostno življenje v vseh življenjskih obdobjih in ne glede na gibalne, ekonomske ali druge omejitve.

Objavljeno na: [Observatorij mobilnosti](#), maj 2025.

Aktivnost je bila sofinancirana s sredstvi integralnega projekta LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007), ki je financiran s sredstvi evropskega programa LIFE, Sklada za podnebne spremembe in partnerjev projekta.