



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Cestni promet

**PODALJŠEVANJE SUBVENCIONIRANIH
DIJAŠKIH IN ŠTUDENTSKIH VOZOVNIC V
INTEGRIRANEM JAVNEM POTNIŠKEM
PROMETU V PODJETJU LPP D.O.O.**

Mentor: mag. Janez Blaž, univ. dipl. inž. str.
Somentor: Jošt Šmajdek

Kandidatka: Urška Čečelič

Ljubljana, september 2018

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju g. Janezu Blažu za napotke in vodenje pri izdelavi diplomskega dela od začetne ideje do končnega dela.

Iskrena hvala g. Joštu Šmajdku, somentorju iz podjetja LPP, za usmerjanje in nasvete, s katerimi mi je večkrat priskočil na pomoč pri pisanju diplomskega dela.

Prisrčna hvala tudi mojim najbližjim za nesebično podporo in kakršno koli pomoč ob pisanju diplome.

IZJAVA

»Študentka Urška Čečelič izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom mag. Janeza Blaža, univ. dipl. inž. str.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Javni prevoz predstavlja nepogrešljivo sestavino mesta, v Ljubljani se ga največkrat poveže kar s podjetjem Ljubljanski potniški promet, ki že od svoje ustanovitve stremi k vedno bolj enostavnim ter ljudem in okolju prijaznim oblikam javnega prevoza.

Sočasno z uvedbo sistema integriranega javnega potniškega prometa (IJPP) v Republiki Sloveniji je za prevoz s subvencionirano šolsko vozovnico uvedena brezstična kartica IJPP, v podjetju Ljubljanski potniški promet pa je kartica Urbana nadgrajena z aplikacijo IJPP. Integriran javni potniški promet šolarjem omogoča enostavnejše potovanje, saj lahko na relaciji, za katero imajo kupljeno subvencionirano vozovnico, koristijo prevozne storitve katerega koli prevoznika iz sistema IJPP.

Podaljševanje statusa za upravičenost do subvencionirane vozovnice je dokaj enostaven postopek. Zahvaljujoč modernizaciji sistema s strani ministrstva, pristojnega za promet, se veliko podatkov o potniku – šolarju – v prevoznikovi aplikaciji pridobi že na podlagi potnikove enotne matične osebne številke, naloga blagajnikov v Potniški blagajni LPP pa je, da te podatke preverijo oziroma uskladijo s fizično ali elektronsko izpolnjeno Vlogo za izdajo subvencionirane vozovnice.

Z analizo prodaje mesečnih subvencioniranih mestnih šolskih vozovnic leta 2017 v podjetju LPP je bilo ugotovljeno, da je prodaja upadla glede na letni čas prodaje vozovnic, kajti v toplejših mesecih, ki so hkrati tudi počitniški meseci, je bilo prodanih manj vozovnic kot v ostalem delu leta. Predpostavlja se, da so vzrok za to v prvi vrsti ugodnejše vremenske razmere v toplejših mesecih in da posledično šolarji uporabijo tudi alternativne oblike prevoza (kolesarjenje), poletna vozovnica, ki je imela obdobje veljavnosti tri mesece, šolske oziroma študijske počitnice, prav tako pa dopuščamo možnost, da so morda šolarji med letom tudi spremenili prebivališče/izobraževalno ustanovo in je hkrati zato prišlo do spremembe prevoznih poti. Menimo tudi, da so se polnoletni šolarji odločili za opravljanje vozniškega izpita in uporabo lastnega avtomobila.

Čeprav sta tako kartica IJPP kot tudi kartica Urbana brezstični pametni kartici, saj predstavljata sodoben način plačevanja prevoza, ima Urbana občutno več možnosti uporabe (plačilo parkirnine, vzpenjače, knjižničnih storitev itd. z naloženim dobroimetjem, ki je elektronski nadomestek za denar). Ugotavljamo, da ji to med drugim omogoča evropska zakonodaja, natančneje 8. člen Direktive 2000/46/ES, ki dovoljuje, da se elektronski denar, sicer izdan s strani nekega podjetja in zgolj v okviru katerega naj bi se uporabljal kot plačilno sredstvo, izjemoma lahko uporablja tudi kot plačilno sredstvo v drugih podjetjih, če so locirana v istem prostoru oziroma na omejeni krajevni lokaciji. To pa v primeru kartice IJPP (še) ni možno, saj so prevozniki v sistemu IJPP povezani le poslovno in na državni ravni.

Kot možni rešitvi, da bi tudi kartica IJPP omogočala naloženo dobroimetje, se predstavi nadgradnjo kartice s strani vsakega posameznega prevoznika iz sistema IJPP v smislu nalaganja lastnega dobroimetja za plačilo prevoza ter prilagoditev in uskladitev plačilne zakonodaje, ki bi omogočila poslovno povezavo podjetij z enako dejavnostjo, ki delujejo v sistemu IJPP, na širši, državni ravni.

KLJUČNE BESEDE

- LPP,
- Urbana,
- IJPP,
- subvencionirana vozovnica,
- elektronski denar.

ABSTRACT

Public transport represents indispensable component of a city and in the city of Ljubljana it is most of times connected with the company Ljubljanski potniški promet, which since its foundation strives for more and more simple and people as well as environment friendly ways of public transport.

Together with the introduction of the Integrated Public Transport Ticket System (IJPP) in the Republic of Slovenia, a contactless smart card IJPP was introduced for the passenger transport with the subsidised school ticket and in the company Ljubljanski potniški promet Urbana card is upgraded with the IJPP application. The integrated public passenger transport enables students simpler travelling as on the relation for which they bought the subsidised ticket, they can use transport services of whichever transporter from the IJPP system.

Prolonging the status which makes students entitled to the subsidised ticket is rather a simple procedure. Thanking to the Ministry, competent for transportation, a lot of data about a passenger- a student- in the transporter's application is collected from the passenger's personal identity number, the duty of the cashiers at the LPP spots of sale is to check or coordinate this data with the paper or electronic application for the subsidised ticket.

Although the IJPP card as well as Urbana card are contactless "smart" cards representing an up-to-date way of payment for transportation, Urbana card covers considerably more services it can be used for (payment of parking fees, cable car rides to the Castle of Ljubljana, services of the Ljubljana City Library...with a credit charged, which is an electronic alternative for money). We can establish that among others, this is enabled by European legislation, more precisely Article No. 8 of the

Directive 2000/46/ES permitting that electronic money, published by a company and just within which it is should be used as a means of payment, it can exceptionally be used in other companies, if they are located in the same place or on the limited location. In case of IJPP card it is (still) not possible as the transporters are connected to the IJPP system only professionally and on the state level.

As two possible solutions to enable also the IJPP card to be charged with a credit, we present an upgrade of the card by each individual transporter from the IJPP system, in the sense of charging their own credit for payment of the transport and adjustment and coordination of payment legislation which would allow the companies running the same business and working in the IJPP system to connect professionally on a larger, state level.

KEYWORDS

- LPP,
- Urbana,
- IJPP,
- subsidised ticket,
- electronic money

KAZALO

1	UVOD.....	1
1.1	Predstavitev problema.....	1
1.2	Cilji dela.....	1
1.3	Predpostavke in omejitve.....	1
1.4	Metode dela.....	1
2	PODJETJE.....	2
2.1	Zgodovina mestnega prometa v Ljubljani.....	2
2.1.1	Od stolonoš do trolejbusa.....	2
2.1.2	Avtobusni promet.....	5
2.2	Podjetje Ljubljanski potniški promet.....	5
2.3	Uvedba novega plačilnega sistema – Urbana.....	6
2.3.1	Plačilo za javni prevoz pred Urbano.....	6
2.3.2	Urbana – enotna mestna kartica.....	7
3	KARTICA URBANA IN KARTICA IJPP.....	9
3.1	Kartica Urbana.....	9
3.1.1	Rumena Urbana.....	9
3.1.2	Zelena Urbana.....	10
3.1.3	Turistična kartica Urbana.....	10
3.1.4	Nakup in polnjenje Urbane.....	10
3.1.5	Validacija in kontrola Urbane.....	11
3.2	Kartica integriranega javnega potniškega prometa – IJPP.....	12
3.2.1	Nakup in polnjenje kartice IJPP.....	13
3.2.2	Validacija in kontrola produktov IJPP.....	13
4	POSTOPEK PODALJŠEVANJA SUBVENCIONIRANIH DIJAŠKIH IN ŠTUDENTSKIH VOZOVNIC V POTNIŠKI BLAGAJNI LPP.....	14
4.1	Urbana z aplikacijo IJPP in kartica IJPP.....	14
4.2	Postopek podaljševanja v Potniški blagajni LPP.....	15
4.3	Prodaja mesečnih subvencioniranih mestnih šolskih vozovnic leta 2017 v podjetju LPP.....	20
4.3.1	Subvencionirane vozovnice za območje 1.....	21
4.3.2	Subvencionirane vozovnice za območje 2.....	22
4.3.3	Subvencionirane vozovnice za območje 3.....	23
4.3.4	Subvencionirane vozovnice z doplačilom.....	23
4.3.5	Celotna prodaja subvencioniranih vozovnic.....	25
5	MOŽNOSTI KARTICE IJPP.....	26
6	ZAKLJUČEK.....	29
	LITERATURA IN VIRI.....	31
	PRILOGI.....	33

KAZALO SLIK

Slika 1: Stolonoše	3
Slika 2: Tramvaj na poizkusni vožnji leta 1901	4
Slika 3: Žetoni	7
Slika 4: Vrednostna in terminska Urbana.....	9
Slika 5: Kartica IJPP	13
Slika 6: Zavihek »Potnik«	16
Slika 7: Vloga – začetek	17
Slika 8: Vloga – konec.....	18
Slika 9: Dodajanje ustrezne pravice na Urbani	19
Slika 10: Izpolnjevanje vloge za prakso	20
Slika 11: Prodaja mesečnih subvencioniranih mestnih šolskih vozovnic za območje 1 leta 2017 v podjetju LPP	21
Slika 12: Prodaja mesečnih subvencioniranih mestnih šolskih vozovnic za območje 2 leta 2017 v podjetju LPP	22
Slika 13: Prodaja mesečnih subvencioniranih mestnih šolskih vozovnic za območje 3 leta 2017 v podjetju LPP	23
Slika 14: Prodaja mesečnih subvencioniranih mestnih šolskih vozovnic z doplačilom leta 2017 v podjetju LPP.....	24
Slika 15: Celotna prodaja mesečnih subvencioniranih mestnih šolskih vozovnic leta 2017 v podjetju LPP.....	25

KRATICE IN AKRONIMI

IJPP: integriran javni potniški promet

LPP: Ljubljanski potniški promet

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Trend uporabe javnega potniškega prevoza za prevoz od doma do šole oziroma fakultete med dijaki in študenti vedno bolj narašča. Prevozniki in ministrstva, pristojna za promet, zato vedno bolj stremijo k iskanju in uvajanju sodobnejših in enostavnejših možnosti plačevanja prevoza. Podjetje Ljubljanski potniški promet (LPP), ki je že dolgo časa uveljavljen izvajalec javnega potniškega prevoza, je že leta 2009 uvedel plačevanje prevoza vseh potnikov z brezkontaktno kartico Urbana, v letu 2016 pa sta bila na območju celotne Republike Slovenije (tj. med vsemi prevozniki) uvedena sistem in tudi kartica integriranega javnega potniškega prometa (IJPP), ki uporabnikom omogoča potovanje s katerim koli prevoznikom na liniji, za katero je predhodno kupljena vozovnica.

1.2 CILJI DELA

Z diplomskim delom bomo bralcem približali sistem podaljševanja subvencioniranih dijaških in študentskih vozovnic v integriranem javnem potniškem prometu na splošno in predvsem v podjetju LPP, prav tako pa tudi kartici IJPP in Urbana, ki sta nosilki dijaških in študentskih vozovnic. Predstavljeni bodo tudi predlogi izboljšav za kartico IJPP, ki v nasprotju z Urbano ne omogoča tudi dodatnih možnosti uporabe, kot je na primer plačevanje z dobroimetjem.

1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Brezkontaktna kartica Urbana vsem uporabnikom omogoča, poleg plačevanja javnega prevoza z mesečno vozovnico, plačevanje z dobroimetjem (plača se lahko javni prevoz, parkirnine, članarino v knjižnici ...), medtem ko kartica IJPP ne omogoča dodatnih možnosti uporabe. Predpostavljamo, da je vzrok za to zapletena zakonodaja o elektronskem denarju in da s strani Banke Slovenije ni izdanega dovoljenja za elektronski denar za kartico IJPP.

1.4 METODE DELA

V diplomskem delu bo v teoretičnem delu uporabljena opisna metoda za predstavitev sistema in kartice IJPP, podjetja LPP in kartice Urbana ter postopka podaljševanja subvencioniranih dijaških in študentskih vozovnic v Potniški blagajni LPP. V praktičnem delu bo s primerjalno metodo predstavljen problem kartice IJPP v primerjavi s kartico Urbana – osredotočili se bomo na vzrok, zakaj omogoča zgolj potovanja na linijah javnega potniškega prevoza in ne tudi ostalih ugodnosti, ki jih

omogoča Urbana. Uporabljeno bo tudi znanje, pridobljeno s praktičnim delom v potniški blagajni.

2 PODJETJE

Za podjetje Ljubljanski potniški promet bi lahko rekli, da je že staro podjetje z ustaljeno tradicijo prevoza potnikov, saj je bilo ustanovljeno davnega 6. septembra 1901, ko je po ljubljanskih cestah prvič zapeljal tramvaj.

Da pa bi lažje razumeli zgodovinski razvoj podjetja, bo predstavljena tudi zgodovina mestnega prometa v Ljubljani.

2.1 ZGODOVINA MESTNEGA PROMETA V LJUBLJANI

2.1.1 Od stolonoš do trolejbusa

Za mestni promet je moč trditi, da predstavlja del mestnega življenja in mestne kulture, brez njega pa bi mesto in ljudje težko funkcionirali ali sploh ne. Ljudem ne le olajša njihova potovanja od začetne do končne točke, hkrati jim tudi omogoča pridobivanje novih poznanstev, saj se množice njih vsak dan srečujejo na prevoznih sredstvih javnega prometa. Ne nazadnje pa je javni prevoz tudi zelo prijazen okolju.

Podobno kot v ostalih mestih po svetu se je javni promet razvil tudi v Ljubljani. Kdaj so ljudje naselili območje današnje Ljubljane, točno ni znano, je pa dejstvo, da vse do leta 1735 javnega prometa niso uvedli. Tako kot v nekaterih drugih evropskih mestih so se tudi v Ljubljani pojavili stolonoše, ki so svoje stranke, sedeče na stolu, odnesli do zelenega mesta. Pojavili so se zato, ker je bilo mesto neurejeno, brez vodovoda in kanalizacije, umazanija pa se je nabirala na cestah, kamor ljudje skorajda niso mogli stopiti, ne da bi si pri tem umazali noge. Za delo, ki so ga opravljali močni fantje, so bili tudi plačani. Posel je bil uspešen, saj je bilo v tistem času v mestu veliko premožnejših družin, ki niso želele biti umazane. Zaradi pohlepne oblasti, ki je stolonošam zaračunavala vedno višje davke na nosilno obrt, pa je posel sčasoma začel izginjati (Brate, 2005).

Tudi zaradi želje ljudi po čistejših in urejenih cestah so ulice kasneje naselili fижakarji/izvoščki in kočijaži, ki so prav tako poskrbeli, da so leta 1799 umaknili stolonoše z ljubljanskih ulic (Kunc-Fritz, 2016).



Slika 1: Stolonoše
(Vir: Brate, 2005)

Ljudje so kočije in njihove voznike – izvoščke/fijakarje – dobro sprejeli, kar je sklepati iz poročanj leta 1810, da imajo v Ljubljani veliko kočij. Da so bile kočije med ljudmi precej priljubljene, pa gre sklepati tudi iz dejstva, da izvoščkov ni mogel odpraviti nihče, nadomestili so jih šele osebni avtomobili.

Da si je lahko vedno več ljudi privoščilo potovanje z javnim prevozom, kajti kočije so si lahko privoščili le premožnejši, so na zahodu okoli leta 1830 izumili vozove z imenom omnibusi, za prevoz z njimi pa je zadostoval že minimalen znesek. Pri nas so se pojavili z razvojem železnice v naših krajih, saj so ljudje potrebovali prevoz do kolodvora in nazaj.

Čeprav je bil drugod po svetu tramvajski promet že dodobra ustaljen, so ga v Ljubljani uvedli šele po rušilnem potresu in kasnejši izgradnji mestne elektrarne konec 19. stoletja.

Šestega septembra 1901 so se Ljubljančani lahko prvič in tudi zastoj zapeljali s tramvajem, ki velja za prvo električno železnico na Slovenskem. Podjetje je veliko tramvajev dobilo z Dunaja, že na začetku je imelo v lasti 13 vozov in eno prikolico. Začetno navdušenje Ljubljančanov nad tramvajem je sicer kmalu upadlo, saj so bili ljudje med vožnjo izpostavljeni vsem vremenskim vplivom – prva vozila so bila namreč brez stekel, zaradi cviljenja zavor pri ustavljanju v križiščih so bila zelo glasna, vzrok za nezadovoljstvo pa je bila tudi cena prevoza (Brate, 2005; Kunc-Fritz, 2016).



Slika 2: Tramvaj na poizkusni vožnji leta 1901
(Vir: Brate, 2005)

V času prve svetovne vojne je sicer tramvajski promet obratoval, vendar so se zaradi pomanjkanja premoga v mestu pojavljale tudi redukcije elektrike, posledično pa so zaradi izključenega toka tramvaji dostikrat obstali. Širjenje mesta po vojni, slabo vzdrževana vozila in tramvajsko omrežje ter nezadovoljstvo delavcev je botrovalo temu, da je mesto Ljubljana leta 1927 začelo z odkupom tramvajskega podjetja od Splošne maloželezniške družbe (SML) v večinskem delu. Sprva se je podjetje Električna cestna železnica v večinski lasti Ljubljane dobro razvijalo, podaljšali so proge, kupili nove tramvaje in zgradili novo remizo¹ v Šiški. Zaradi kasnejših slabih gospodarskih razmer so Ljubljančani zmanjšali uporabo tramvajskega prometa, dohodki podjetja so posledično upadali. To je mestno občino spodbudilo k odkupu preostalih delnic Splošne maloželezniške družbe in 25. maja 1937 je podjetje kot nepreimenovano postalo (ljubljanško) mestno podjetje. Pridobilo je denarna posojila, ki so omogočala gradnjo prog, nakup vozil in splošen razvoj tramvajskega prometa (Brate, 2005; Kunc-Fritz, 2016).

Druga svetovna vojna je, podobno kot prva, prinesla slabe razmere tudi za tramvajski promet in delavce. Podjetje je bilo sicer v času vojne v formalni lasti Italijanov, zato so bili napisi v tramvaju dvojezični, tudi zaposleni so morali imeti znanje italijanščine. Po drugi svetovni vojni so, tudi zaradi naraslega števila

¹ *Prostor, kjer se popravlja, čisti in shranjuje vozila (npr. tramvaje) (Slovar slovenskega knjižnega jezika, b. l.).*

prebivalcev, v remizi začeli izdelovati nove prikolice in tramvaje, narejene iz delov že odsluženih, starih tramvajev (Brate, 2005; Kunc-Fritz, 2016).

Kljub zainteresiranosti ljudi za vožnjo s tramvajem so mestni svetniki uvedli električni trolejbus po zgledu mesta Reka. Trolejbus predstavlja nadomestilo tramvaja, ki se je v tistem času ukinjal tudi drugod po svetu. Nov mejnik v zgodovini podjetja predstavlja 6. oktober 1951, ko je po nekdanji Titovi cesti, takrat tlakovani z granitnimi kockami, zapeljal električni trolejbus po prvi progi od Gospodarskega razstavišča do Ježice. Trolejbus je dokončno zamenjal tramvajski promet leta 1958, obdržal pa se je vse do leta 1972. Čeprav je šlo v osnovi za dve različni vozili, je obema skupen razlog ukinitve – zastarela vozila, potratna gradnja napajalnih transformatorskih postaj in napenjanja žic z elektriko (Brate, 2005).

2.1.2 Avtobusni promet

Prvo krajše obdobje obratovanja avtobusnega prometa v Ljubljani se je zgodilo že leta 1928, ko je šest avtobusov obratovalo na štirih progah v mestu in okolici. Po dveh letih so zaradi izgub ukinili primestne proge, ostala je le proga Vič–Črnuče, ki je bila prav tako ukinjena pred drugo svetovno vojno.

Pospešena motorizacija in razvoj življenja po vojni sta postavila zahteve po razširitvi mestnega prometa v Ljubljani, zato se je leta 1951 kot rešitev uvedlo trolejbusni promet, ki pa je imel, kot že omenjeno, dosti pomanjkljivosti.

V Avtomontaži so leta 1956 poleg trolejbusov izdelali tudi 12 avtobusov, s čimer se je začel razmah avtobusnega prometa v Ljubljani. V 60. letih prejšnjega stoletja izdelana avtobusna vozila potnikom niso bila všeč, ker so taki avtobusi za seboj vlekli potniške prikolice, zato so v 70. letih strokovnjaki izdelali prvo zglobno avtobusno vozilo Krpan, ki predstavlja zametke današnjih sodobnih, nizkopodnih avtobusov (Brate, 2005).

2.2 PODJETJE LJUBLJANSKI POTNIŠKI PROMET

Podjetje Ljubljanski potniški promet je od svojega začetka leta 1901 pa do danes kar nekajkrat spremenilo ime, ne pa tudi vizije prevoza potnikov. Že od leta 1994 v okviru Javnega holdinga Ljubljana deluje kot javno podjetje in kot družba z omejeno odgovornostjo (Ljubljanski potniški promet, b. l. c).

Preimenovanja podjetja skozi zgodovino (Wikipedia.org, 2018):

- Družba malih železnic (1901–1927),
- Splošna maloželezniška družba (1927–1929),
- Električna cestna železnica (1929–1958),
- Ljubljana transport (1958–1971),

- Viator (1971–1977),
- SOZD SAP-VIATOR (1977–1981),
- SOZD INTEGRAL (1981–1989),
- Ljubljanski potniški promet (1989–danes).

Ime podjetja Ljubljanski potniški promet se je pojavilo že kot ime delovne organizacije v sklopu podjetja SOZD Integral. Za izstop iz Integrala in samostojnost se je odločilo leta 1989 zaradi pomanjkanja razvojnih možnosti prevozniške dejavnosti za mesto (Ljubljanski potniški promet, b. l. c).

S 1. 1. 1991 je podjetje Ljubljanski potniški promet začelo poslovati kot javno podjetje.

Podjetje že od samega začetka stremi k izboljšavam in modernizaciji. Že leta 1993 so bila v uporabi nizkopodna vozila, leto kasneje pa so testno opravili vožnje avtobusov na plin, vendar je bil projekt neuspešen zaradi visokih vzdrževalnih stroškov avtobusov. Leta 1996 je bil predstavljen projekt modernizacije vozil – nizkopodna in klimatizirana vozila, ki so ga začeli uresničevati leta 1999. Ob stoletnici podjetja so odprli tudi prvo P + R parkirišče na Dolgem mostu, ideje zanj so se pojavile že desetletje prej. Vnovična obnova voznega parka se je izvedla leta 2003, istega leta pa je bil pridobljen tudi novi nadzorno-prometni center. S sistemom sledenja avtobusov na linijah, s katerim se lahko predvidi, kdaj bo določeni avtobus odpeljal s postajališča, so pričeli marca 2005. Tudi leta 2007 je podjetje kupilo nova vozila in s tem posodobilo vozni park. Za prelomno leto se lahko šteje leto 2009, ko se je, najprej testno, uvedlo plačevanje prevoza z Urbano, brezkontaktno kartico, ki je nadomestila tudi plačevanje z gotovino in žetoni. Istega leta je Mestna občina Ljubljana na najbolj pretočnih postajališčih postavila ene prvih prikazovalnikov prihodov avtobusov. Z vstopom podjetja LPP na svetovni splet leta 2011 je postala mreža linij Ljubljanskega potniškega prometa dostopna tudi za načrtovanje potovanj, potniki pa se lahko informirajo tudi o prihodih avtobusov (Deu in Gorjup, 2012).

2.3 UVEDBA NOVEGA PLAČILNEGA SISTEMA – URBANA

2.3.1 Plačilo za javni prevoz pred Urbano

Za prve zametke javnega prometa se lahko šteje stolonoše, kajti definicija javnega mestnega prometa, kot jo navaja T. Brate v svojem delu, je: »če nekdo nekomu plača, da ga ta odpelje ali prenese tja, kamor si želi, gre za plačano javno uslugo.« (Brate, 2005, str. 10).

Plačilo za javni prevoz v Ljubljani je skozi čas prehajalo od začetnih nekaj krajcarjev, ki so jih potniki plačali stolonošam, goldinarjev, do vozovnic, ki so se pojavile sočasno s tramvajem. Žetoni, ki so bili dolgo časa v uporabi, so bili uvedeni šele v

času avtobusnega prometa, leta 1974, predstavljali pa so revolucionarno spremembo načina plačevanja voznine. V mestnih avtobusih se je z njimi ukinilo sprevodnike, kajti plačilo voznine s prihodom žetonov je nadziral kar voznik avtobusa sam.

Prvi žetoni so bili papirnati, nato medeninasti in z luknjo v sredini, plastični in na koncu kovinski. Vsi, razen priložnostnih, so bili okrogle oblike. Poleg plačila prevoza z žetoni je lahko potnik plačal tudi z gotovino ali vozovnico. Vozovnice, ki so imele različno trajanje veljavnosti – dnevne, tedenske, mesečne, letne, prenosne –, so bile opremljene s sliko in osebnimi podatki potnika (razen prenosne), zaradi neomejenega števila voženj v obdobju veljavnosti pa so potnikom predstavljale cenejši prevoz v primerjavi z žetoni (Brate, 2005; Košir, 2010).



Slika 3: Žetoni
(Vir: Brate, 2005)

Žetoni in gotovina so se kot način za plačilo prevoza v ljubljanskem javnem mestnem prometu dokončno poslovili z uvedbo Urbane, enotne mestne kartice, ki danes predstavlja naj sodobnejši način plačevanja.

2.3.2 Urbana – enotna mestna kartica

Ljubljana je leta 2009 med prvimi evropskimi mesti, najprej testno, uvedla plačevanje prevoza z brezkontaktno kartico Urbana, ki se jo zaradi širokih možnosti uporabe velikokrat poimenuje tudi enotna mestna kartica.

Uvedena je bila z namenom nadgradnje plačilnega sistema, ki predstavlja integriran sistem za potnika, hkrati pa tudi za meščana, kar je bilo možno uvesti zaradi razvoja elektronskih tehnologij, ki zagotavljajo hiter in varen zapis produktov na elektronski nosilec (kartico) (Šmajdek, 2011).

Podrobneje bo predstavljena kot sredstvo za plačilo javnega prevoza v Ljubljani.

Urbana uporabniku omogoča udobje zaradi hitrega in brezgotovinskega plačevanja (Ljubljanski potniški promet, b. l. a):

- prevoza v mestnem, medkrajevnem in integriranem prometu,
- prevoza z električnim vlakcem Urbanom,
- parkirnine na parkiriščih Javnega podjetja Ljubljanska parkirišča in tržnice ter v nekaterih garažnih hišah,
- storitev Mestne knjižnice Ljubljana,
- vožnje z vzpenjačo na Ljubljanski grad,
- storitev sistema BicikeLJ.

Poleg kartice je uporabnikom pametnih telefonov z operacijskim sistemom Android na voljo tudi mobilna aplikacija Urbana On-line, ki omogoča enako uporabo storitev kot fizična kartica, obenem pa tudi uporabo storitve SMS Parking. Z aplikacijo lahko uporabniki kartic Urbana, po predhodni registraciji, preverjajo tudi stanja dobroimetja in kupljenih produktov (Javni holding Ljubljana, b. l.).

3 KARTICA URBANA IN KARTICA IJPP

3.1 KARTICA URBANA

Enotna mestna kartica Urbana predstavlja napreden primer uporabe brezkontaktna kartice v javnem potniškem prometu, ki je nadomestila klasične vozovnice in gotovinsko plačilo prevoza. Urban je več vrst, nanje pa se lahko naloži vozovnice in/ali dobroimetje.



Slika 4: Vrednostna in terminska Urbana
(Vir: lastni vir)

3.1.1 Rumena Urbana

Rumena Urbana je lahko nosilec prenosljivih vozovnic, kadar na njej ni izpisanih uporabnikovih podatkov, ali nosilec neprenosljivih vozovnic, kadar so nanjo natisnjeni uporabnikovi podatki.

Kadar se rumena Urbana uporablja kot nosilec prenosljivih vozovnic – vrednostna vozovnica, prenosna mesečna vozovnica, prenosna letna vozovnica –, uporabniki pri kontroli ne potrebujejo osebnega dokumenta.

V primeru, da na rumeno Urbano v Mestni knjižnici Ljubljana natisnejo uporabnikove podatke, je taka kartica lahko nosilec tako prenosljivih kot neprenosljivih vozovnic. Pri tem je pomembno omeniti, da uporabniki pri kontroli potrebujejo tudi osebni dokument, s katerim izkažejo lastništvo Urbane, če je na taki kartici naložena neprenosljiva vozovnica.

3.1.2 Zelena Urbana

Zelena Urbana je imenska kartica in je lahko nosilec zgolj neprenosljivih vozovnic, lahko pa je tudi članska izkaznica za Mestno knjižnico Ljubljana. Ker ni prenosljiva na druge osebe, se morajo uporabniki ob kontroli izkazati z osebnim dokumentom. Izjemoma je lahko nosilec tudi prenosljive vozovnice (vrednostna vozovnica), če na njej ni naložene terminske vozovnice (Splošni prevozni pogoji – MPP, 2018).

3.1.3 Turistična kartica Urbana

Posebnost v sklopu Urban, ki jo tudi velja omeniti, predstavlja turistična Urbana. Predvsem turistom, ki bi si želeli ogledati glavne znamenitosti Ljubljane, je od leta 2010 na voljo tudi Ljubljanska turistična kartica Urbana.

Uporabnikom turistične Urbane, ki je roza barve, je v različnih časovnih obdobjih (24, 48 ali 72 ur) omogočena brezplačna uporaba prevoza z LPP, ogled kulturnih institucij in turističnih privlačnosti ter uporaba nekaterih ponudb Turizma Ljubljana. Cena turistične Urbane je od 23 evrov za enodnevno do 35 evrov za tridnevno (Turizem Ljubljana, 2010).

3.1.4 Nakup in polnjenje Urbane

Nakup in polnjenje rumene (prenosljive) Urbane je možno pri prevozniku v Potniški blagajni LPP na Slovenski cesti 56, na Urbanomatih in na prodajnih mestih, označenih z znakom Urbana. Izjemoma je nakup možen tudi v poslovalnicah Mestne knjižnice Ljubljana, kadar taka Urbana predstavlja člansko izkaznico in ima natisnjene ime, priimek ter člansko številko uporabnika.

Nakup zelene (terminske) Urbane je prav tako možen pri prevozniku v Potniški blagajni LPP na Slovenski cesti 56, na Avtobusni postaji Ljubljana in PAV, d. o. o., (Vrhnika), vendar je pogoj za nakup predložitev osebnega dokumenta s sliko, saj se nanjo natisneta uporabnikova ime in priimek. Polnjenje pa je možno tako na nakupnih točkah kot tudi na Urbanomatih in prodajnih mestih, označenih z znakom Urbana.

Nakup dobroimetja ali terminske vozovnice lahko uporabniki opravijo tudi prek spleta, če je spletna prodaja delujoča, pri tem pa je treba na tak način kupljen

produkt po preteku najmanj 30 minut aktivirati na validatorjih v vozilih prevoznika, v Potniški blagajni LPP oziroma blagajnah Avtobusne postaje Ljubljana, v primeru nakupa dobroimetja pa je možna aktivacija tudi na Urbanomatih (Splošni prevozni pogoji – MPP, 2018).

3.1.5 Validacija in kontrola Urbane

Dolžnost uporabnikov javnega prevoza je, da to storitev plačajo. To storijo z nakupom vozovnic, ki se na prodajnih mestih naložijo na Urbano. Ob vstopu v avtobus morajo napolnjeno Urbano prisloniti k validatorju in počakati na zelen signal – kljukico. Obstaja tudi možnost plačila voznine z uporabo mobilnega telefona oziroma Monete, pri čemer uporabnik na uporabljen mobilnik prejme SMS-sporočilo o uspešnosti plačila.

Podjetje Ljubljanski potniški promet je skupaj z uvedbo plačilnega sistema začelo tudi s kontrolno službo. Sicer se plačilo voznine preverja že ob vstopu v avtobus, vendar kontrolna služba izvaja kontrolo tudi med vožnjo. Pri tem kontrolorji preverjajo, ali je bilo opravljeno plačilo prevoza oziroma veljavnost vozovnic.

Potnik mora ob kontroli vozovnic kontrolorju predložiti Urbano, da jo ta elektronsko pregleda. Z elektronskim pregledom, ki poteka tako, da kontrolor uporabnikovo Urbano prisloni na elektronski čitalec, se ugotovi, ali je uporabnik plačal za prevoz oziroma ali ima veljavno vozovnico.

V primerih, ko uporabnik potuje s terminsko vozovnico, se mora na zahtevo kontrolorja izkazati tudi z osebnim dokumentom, kajti terminske vozovnice so neprenosljive. Pri tem zadostujejo uradno izdani dokumenti s sliko, lahko so tudi fotokopije. Če uporabnik pri sebi nima dokumenta, s katerim bi se izkazal, mu kontrolor lahko izda ustni opomin (če je mlajši od 15 let), ampak največ enkrat in pod pogojem, da je na Urbani naložena veljavna terminska vozovnica.

Če potnik v vozilu svoje vozovnice ni validiral ali je brez vozovnice, mora na zahtevo kontrolorja vozilo zapustiti. Potniku v vozilu z neveljavno ali nevalidirano vozovnico kontrolor odvzame kartico Urbana, prav tako se Urbano odvzame v primeru, ko potnik ne izkaže lastništva Urbane z lastnim osebnim dokumentom s sliko (ali fotokopijo) ali če Urbano uporablja druga oseba, kot je navedeno na kartici. Kadar kontrolor odvzame kartico Urbana, potniku izda potrdilo o odvzemu, ki služi za ponovno izdajo odvzete kartice. Potniki imajo možnost pisno podati ugovor na odvzeto vozovnico v Potniški blagajni LPP, ki ga v roku 8 dni obravnava komisija. Ponovna izdaja kartice Urbana stane 40 evrov, razen v primeru, če komisija odloči drugače.

Preverjanje plačila prevoza z mobilnim telefonom kontrolorji opravijo tako, da potnikovo kodo, ki jo je prejel po plačilu kot SMS-sporočilo, vnesejo v svoj terminal. Če potnik pri kontroli ne sodeluje ali voznine ni plačal, mora na pobudo kontrolorja zapustiti vozilo (Splošni prevozni pogoji – MPP, 2018).

3.2 KARTICA INTEGRIRANEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA – IJPP

Brezstična kartica Urbana je sicer omejena na mesto Ljubljana in nekaj okoliških občin ter je elektronski nosilec tako šolskih – subvencioniranih – kot tudi splošnih, upokojenskih idr. vozovnic, medtem ko je brezstična kartica IJPP od leta 2016 razširjena po celotni Sloveniji in je nosilec zgolj vozovnic integriranega javnega potniškega prometa.

Sistem integriranega javnega potniškega prometa (v nadaljevanju IJPP) omogoča potnikom enostavnejše in hitreje potovanje od doma do ustanove izobraževanja, saj lahko s subvencionirano vozovnico IJPP, naloženo na kartici IJPP ali Urbani z aplikacijo IJPP, poljubno izberejo prevoznika in čas odhoda za isto ceno kot pred uvedbo sistema IJPP. Sistem IJPP sicer velja za zahteven projekt, vendar so ga uporabniki dobro sprejeli (Ministrstvo za infrastrukturo, b. l.).

Poenostavljeno rečeno, lahko torej v sistemu IJPP potniki, ki imajo na brezstični kartici IJPP naloženo veljavno vozovnico, brez doplačil uporabijo avtobuse, vključene v javni prevoz potnikov v mestnem in medkrajevnem linijskem cestnem prometu, in vlake z oznako regionalni vlak ali potniški vlak (če potujejo brez živali in prtljage oziroma če ne potujejo v 1. razredu). Pri tem je dolžnost potnika, da potuje skladno z relacijo, na kateri velja njegova vozovnica.

V sistemu IJPP se uporablja brezstična imenska kartica IJPP z istoimensko aplikacijo, na katero je možno zapisati produkte IJPP, tj. subvencionirane vozovnice IJPP. Kartico izda upravljalec IJPP ali pa drug izdajatelj v obliki lastne kartice po predhodnem dogovoru z upravljalcem IJPP – primer je Urbana z naloženo aplikacijo IJPP.

Zaenkrat obstajajo le imenske kartice IJPP, od produktov IJPP pa le subvencionirane vozovnice. Pojavile so se tudi že ideje o neimenski kartici IJPP in drugih vrstah produktov IJPP, vendar še niso bile uresničene.



Slika 5: Kartica IJPP
(Vir: STA, 2018)

3.2.1 Nakup in polnjenje kartice IJPP

Nakup produktov IJPP je možen na stacionarnih mestih, označenih z logotipom sistema IJPP. Stacionarna prodajna mesta izvajajo predprodajo omenjenih produktov. Nakup je možen tudi na voznih sredstvih, ki vozijo v relacijskem sistemu vožnje (Splošni pogoji za uporabo produktov IJPP, 2016).

Pomembno je, da se med nakupom produkta IJPP in prvo validacijo po nakupu počaka vsaj pol ure oziroma natančneje je napisano na potrdilu o nakupu vozovnice. Izjemoma je uporaba kupljenih produktov mogoča takoj, če je bil nakup produktov IJPP opravljen v Potniški blagajni LPP, na Avtobusni postaji Ljubljana, na postaji PAV Vrhnika, v Turistični pisarni Naklo, d. o. o., v Agenciji M-servis Ivančna Gorica in Mobi centrih v Ivančni Gorici in Grosuplju (Ljubljanski potniški promet, b. l. b).

3.2.2 Validacija in kontrola produktov IJPP

Potniki morajo za prevoz s prevozniki v sistemu IJPP plačati: kadar potnik potuje v sistemu IJPP, mora produkt IJPP, zapisan na kartici IJPP, validirati na validacijski napravi, v nasprotnem primeru se šteje, kot da nima veljavne vozovnice oziroma prevoza ni plačal. To stori potnik sam ob vstopu na vozno sredstvo, ki ima validacijsko napravo. V primerih, ko vozilo validacijske naprave nima, to zanj stori osebje prevoznika. Validacija je potrebna tudi pri vseh nadaljnjih prestopanjih.

Podobno kot pri kontroli Urbane se preverja tudi produkte IJPP na voznih sredstvih, vključenih v sistem IJPP, lahko že ob vstopu potnika ali med vožnjo. Produkte

preverja tako osebje prevoznika kot tudi pooblaščen kontrolno osebje upravljalca IJPP. Pri kontroli preverjajo veljavnost naloženega produkta in pravilnost načina njegove uporabe (skladno z relacijo). Če potnik uporablja produkt, ki je izdan na imenski kartici IJPP, se je dolžan izkazati z osebnim dokumentom s sliko, če tako zahteva kontrolno osebje.

Potniki, ki potujejo brez veljavnega produkta IJPP, s ponarejenim produktom oziroma kartico IJPP ali uporabljajo produkt IJPP druge osebe, morajo vozniku ali kontrolorju plačati nadomestno prevoznino. Če odklonijo nakup nadomestne prevoznine, se jim blokira aplikacija IJPP, prav tako pa morajo zapustiti vozilo (Splošni pogoji za uporabo produktov IJPP, 2016).

4 POSTOPEK PODALJŠEVANJA SUBVENCIONIRANIH DIJAŠKIH IN ŠTUDENTSKIH VOZOVNIC V POTNIŠKI BLAGAJNI LPP

Vsako novo šolsko oziroma študijsko leto morajo dijaki, študentje in udeleženci izobraževanja odraslih (v nadaljevanju šolarji) urediti svojo pravico do subvencionirane vozovnice IJPP. To je možno storiti osebno ali prek spleta. V Potniški blagajni LPP sta jim na voljo Urbana z aplikacijo IJPP in kartica IJPP, odločijo se za eno od omenjenih.

4.1 URBANA Z APLIKACIJO IJPP IN KARTICA IJPP

Uporabnikom subvencioniranega prevoza je v Potniški blagajni LPP na voljo kartica Urbana z naloženo aplikacijo IJPP ali kartica IJPP, odločitev, katero bodo uporabljali za subvencioniran prevoz, pa je njihova. Pri tem je smiselno poudariti, da lahko s kartico Urbana z aplikacijo IJPP poleg prevozov v sistemu IJPP uporabniki koristijo tudi druge možnosti, ki jih ponuja sistem kartice Urbana – tj. nakup mesečnih vozovnic na Urbanomatih, plačilo parkirnine, članstvo v Mestni knjižnici Ljubljana, uporaba storitev BicikeLJ, vožnja z vzpenjačo na Ljubljanski grad, vožnja z Urbanom (električni vlakec). Nasprotno pa kartica IJPP (upravljalca sistema IJPP) dodatnih možnosti ne omogoča, namenjena je le za uporabo produktov IJPP.

Ne glede na to, ali uporabnik uporablja Urbano z aplikacijo IJPP ali kartico IJPP, lahko z naloženo medkrajevno vozovnico potuje le v medkrajevnem prometu, ne pa tudi v mestnem prometu. Pogojno lahko opravi prevoz tudi z mestnim avtobusom, če vozovnico spremeni v kombinirano. Urbana z naloženo aplikacijo IJPP ali kartica IJPP z naloženo mestno vozovnico pa omogočata prevoz tako z mestnimi kot tudi medkrajevnimi avtobusi, ki vozijo na območju mestnega potniškega prometa LPP.

Kadar šolarji osebno podaljšujejo status za pridobitev subvencionirane vozovnice, morajo natisniti Vlogo za izdajo subvencionirane vozovnice (v nadaljevanju vloga), jo izpolniti in potrditi v izobraževalni ustanovi ali ji dodati originalno potrdilo o vpisu. Nato izpolnjeno vlogo prinesejo, skupaj s kartico Urbana ali IJPP, v Potniški center LPP, Avtobusno postajo Ljubljana ali PAV Vrhnika (če kartice potnik še nima, jo kupi sočasno s podaljšanjem statusa).

Od 21. 8. 2017 je na portalu eUprava omogočeno tudi elektronsko izpolnjevanje vlog, pogoj pa je ustrezno digitalno potrdilo. Spletna vloga omogoča avtomatski prenos podatkov in preverjanje statusa, zato potnikom ni treba predložiti fizične Vloge za izdajo subvencionirane vozovnice in potrdila o vpisu prevozniku. Pri spletni vlogi uporabnik prejme šifro vloge, ki se ustvari z aktivacijo vloge na spletnem portalu eUprava. S to šifro in kartico Urbana z aplikacijo IJPP oziroma kartico IJPP se mora potnik nato v prvem mesecu nakupa vozovnice za novo šolsko oziroma študijsko leto oglasiti na fizičnih prodajnih mestih (Potniški center LPP, Avtobusna postaja Ljubljana, PAV Vrhnika), da se na kartico zapiše pravica do prevoza za novo šolsko oziroma študijsko leto in uredi nakup vozovnice. Če posameznik še ni lastnik nobene od omenjenih kartic, hkrati s podaljšanjem statusa opravi tudi nakup kartice, za kar je potreben tudi osebni dokument.

Šolarji, ki za prevoz od doma do izobraževalne ustanove uporabljajo mestni ali medkrajevni potniški promet oziroma integrirane linije LPP, morajo imeti ob obisku Potniške blagajne LPP s seboj veljavni osebni dokument s sliko, kartico Urbana (z ali brez aplikacije IJPP, kajti to se uredi tudi na okencu blagajne) ali kartico IJPP ter izpolnjeno in potrjeno Vlogo za izdajo subvencionirane vozovnice (ali izpolnjeno vlogo z veljavnim potrdilom o vpisu). Nato mu zaposleni na kartico naložijo ustrezno subvencionirano vozovnico IJPP, ki jo lahko, skladno s kupljeno vozovnico, uporabi za prevoz pri vseh prevoznikih na liniji, za katero je bila kupljena vozovnica. To pomeni, da se lahko vozi s katerim koli prevoznikom na tej določeni liniji od doma do šole. Če šolar Urbane oziroma kartice IJPP še nima, nakup le-te opravi sočasno ob podaljšanju statusa.

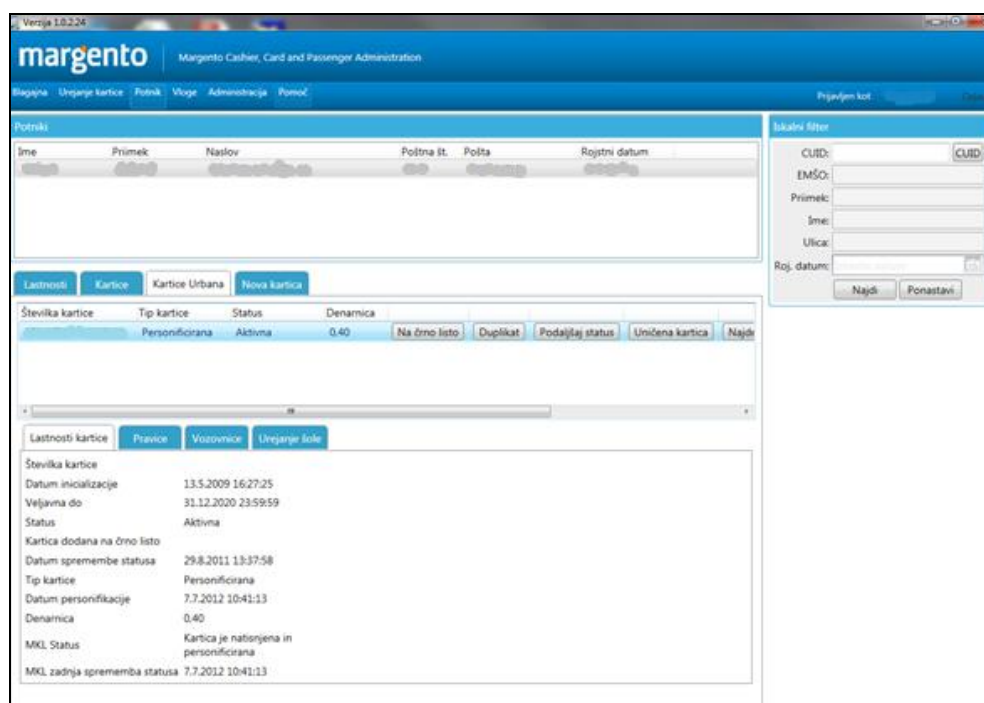
Šolarji, ki niso iz Ljubljane, lahko pridobijo subvencionirano kombinirano vozovnico, če so upravičenci do prevoza tako z medkrajevnim kot tudi z mestnim prometom. Nakup mestne vozovnice uredijo pri medkrajevem prevozniku, lahko pa tudi v Potniški blagajni LPP (Ljubljanski potniški promet, b. l. b).

4.2 POSTOPEK PODALJŠEVANJA V POTNIŠKI BLAGAJNI LPP

V Potniški blagajni LPP je šolarjem omogočen klasičen način podaljševanja statusa s fizično natisnjeno vlogo, prav tako pa lahko na tem mestu po izpolnitvi spletne vloge pridobijo zapis pravice za vozovnico za novo šolsko leto.

Opisan bo klasičen postopek podaljšanja statusa za pridobitev subvencionirane vozovnice za šolarja, ki uporablja le mestni promet v Ljubljani in je lastnik Urbane z aplikacijo IJPP.

Šolar se z izpolnjeno vlogo, veljavnim potrdilom o vpisu (ali z izpolnjeno in s strani šole potrjeno vlogo), kartico Urbana in osebnim dokumentom zglozi v Potniški blagajni LPP, kjer ga na svojem delovnem mestu – prodajnem okencu – sprejme eden od zaposlenih. Blagajnik sprejme šolarjevo kartico, vlogo in osebni dokument ter preveri ujemanje. V primerih, kadar šolarji kartice še nimajo, se jim izdelava nova. Blagajnik najprej pregleda vlogo in če je veljavna oziroma pravilno izpolnjena, začne s postopkom podaljševanja statusa. Kartico prisloni na čitalec za kartice, ki nato v programu MCCPA² izpiše šolarjeve podatke, zapisane na njegovi kartici.



Slika 6: Zavihek »Potnik«
(Vir: lastni vir)

Zavihek »Potnik«: Najprej se kartico ureja v zavihku »Potnik« – prebere se CUID kartice in nato klikne gumb »Najdi«. Program nato blagajniku izpiše podatke na kartici in tudi morebitne ostale kartice, ki so bile izdane na isto ime, bodisi so bile odvzete, najdene ali pa pomotoma izdane tudi v knjižnici. Kadar ima šolar več kot eno aktivno kartico, je pomembno, da se deaktivira tiste kartice, ki jih ne bo

² Margento Cashier, Card and Passenger Administration; program za podaljševanje statusa za pridobitev subvencioniranih vozovnic, ki se uporablja v Potniški blagajni LPP.

uporabljal za prevoz. V zavihku »Potniki« je tudi podzavihek »Lastnosti kartice«, kjer se mora vpisati EMŠO šolarja. EMŠO se nato kopira in vpiše nadalje v zavihku »Vloge«.

Zavihek »Vloge«: V zavihku »Vloge« se vlogo izpolnjuje v podzavihku »Lastnosti vloge«. Najprej se vedno ustvari šifro vloge, ki jo blagajnik tudi prepíše na fizično vlogo, ki jo je šolar prinesel. Šifra je vedno sestavljena iz prve letnice novega šolskega oziroma študijskega leta, v katerem se podaljšuje status, šifre prevoznika³ in nato številke vloge. Program že sam predizpolni del vloge – okenca status, razlog, datum in veljavnost vloge. Blagajnik nato določi vrsto vozovnice (mesečna vozovnica) in vpiše razdaljo v kilometrih, ki je za mestni promet enotna, tj. 5 km.

Slika 7: Vloga – začetek
(Vir: lastni vir)

Pri podatkih o vlagatelju se v okence EMŠO le prekopira šolarjev EMŠO iz zavihka »Potnik« in nato klikne gumb »Pridobi podatke«. Program sam izpiše šolarjeve osebne podatke in podatke o njegovi izobraževalni ustanovi. Te podatke blagajniki

³ Vsak prevoznik ima svojo šifro, ki jo vpisuje na vlogo; šifra LPP je A15.

vseeno skrbno pregledajo, če so usklajeni s fizično vlogo, saj lahko pride tudi do kakšnih napak ali sprememb, čeprav se pridobivajo iz uradnih evidenc.

Pri delu vloge o relaciji potovanja se za ljubljanski mestni promet določi prvo območje od MP Ljubljana do MP Ljubljana in ponovno vpiše razdaljo 5 km.

The screenshot shows the 'Margento' software interface for 'Margento Cashier, Card and Passenger Administration'. The main menu includes 'Blagajna', 'Urejanje kartice', 'Potnik', 'Vloga', 'Administracija', and 'Pomoč'. The user is logged in as 'Prijavljen kot' and the current page is 'Vloga'. The form is divided into several sections:

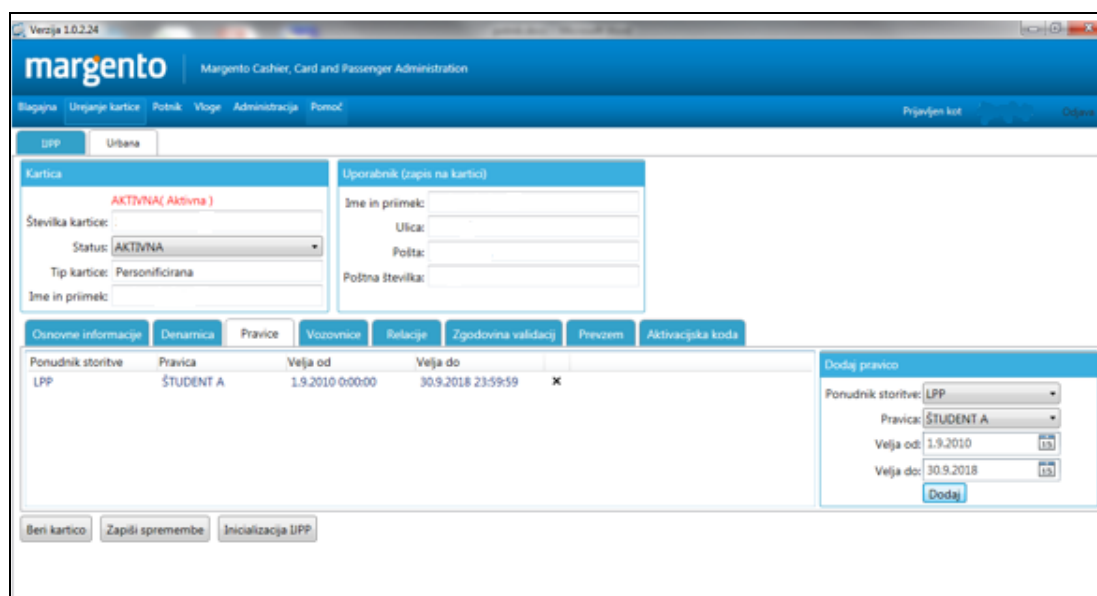
- Passenger Information:** Fields for 'Naselje', 'Občina', 'Poštna številka', 'Pošta', and 'Država' (Slovenija). There are also checkboxes for 'Dijaki ali študentski dom' and 'Vlagaatelj ima zastopnika'.
- Šola (School):** Fields for 'Naziv', 'Šifra', 'Status' (Student), 'Leto vpisa' (2018 / 2019), and 'Letnik vpisa'. A 'Naslov šole' section includes 'Ulica', 'Hišna številka', 'Naselje', 'Občina', 'Poštna številka', 'Pošta', and 'Država' (Slovenija). A 'Dodaj' button is present.
- Relacije (Relations):** A form for adding a new relation with fields for 'Zap. št. relacije' (1), 'Status' (A - add), 'Veljavnost od' (1.9.2018), 'Veljavnost do' (30.9.2019), 'Naziv prevoznika' (IJPP), 'Vrsta prevoza' (M - mestni avtobus), 'Šifra prevoznika' (IJPP), 'Tip relacije' (povratna), 'Mestni promet' (1 - Območje 1), 'Smernost relacije' (-), 'Od' (MP Ljubljana), 'Do' (MP Ljubljana), and 'Dolžina [Km]' (5). Buttons for 'Preveri relacijo' and 'Dodaj relacijo' are visible.
- Opombe (Comments):** A text area for additional notes.

At the bottom, there are buttons for 'Osveži', 'Nova vloga', and 'Potnik'.

Slika 8: Vloga – konec
(Vir: lastni vir)

Ko je vloga skrbno izpolnjena, se jo potrdi s klikom na gumb »Podaljšaj« na začetku vloge. Vloga je nato poslana na ministrstvo v njihovo evidenco.

Zavihek »Urejanje kartice«: V zavihku »Urejanje kartice« se v podzavihku »Urbana« ponovno prebere kartico, da se lahko zapiše novo pravico, ki vedno velja enako kot vloga (npr. od 1. 9. 2017 do 31. 8. 2018). Za dijake in udeležence izobraževanja odraslih se doda pravico »ŠOLSKA A«, za študente pa »ŠTUDENT A«. Ko je pravica urejena, blagajnik klikne gumb »Inicijalizacija IJPP«, da se Urbano poveže s sistemom IJPP. Ta korak se uporabi samo pri šolarjih, ki imajo Urbano z aplikacijo IJPP, ne pa tudi pri uporabnikih kartice IJPP.



Slika 9: Dodajanje ustrezne pravice na Urbani
(Vir: lastni vir)

Zavihek »Blagajna«: Če se šolar istočasno ob podaljšanju statusa za pridobitev subvencionirane vozovnice odloči tudi za nakup vozovnice, blagajnik uporabi zavihek »Blagajna«.

Kadar šolar v nekem obdobju šolskega leta opravlja delovno prakso, lahko pridobi tudi medkrajevno vozovnico za to obdobje, če na primer opravlja prakso na Vrhniki, sam pa biva in se izobražuje v Ljubljani. V tem primeru mora izpolnjen in potrjen obrazec Delovna praksa skupaj z Urbano prinesiti v Potniško blagajno LPP, kjer se naredi nova vloga, na njej pa obvezno označi razlog dvojne vloge, ki je delovna praksa. Postopek izpolnjevanja vloge je enak že opisanemu, le da se v primeru delovne prakse izpolni še del vloge o praksi. Podatke se prepíše iz obrazca, blagajnik mora biti zelo natančen pri izpolnjevanju datumov začetka in konca prakse. Prav tako se pri relaciji najprej doda in izpolni podatke za medkrajevno relacijo, nato pa še za mestno relacijo, da je šolar v času delovne prakse upravičen do subvencionirane medkrajevne in mestne vozovnice.

Slika 10: Izpolnjevanje vloge za prakso
(Vir: lastni vir)

Čeprav se blagajniki trudijo z izpolnjevanjem in pregledom vlog, prihaja tudi do nehotenih napak, zato se take vloge označi in odloži kot nepopolne v programu PIA, kamor jih objavi ministrstvo, pristojno za promet. Vzroki za nepopolnost vlog so na primer neupravičena dvojna vloga, nepravilno izpolnjena oziroma neustrezna relacija potovanja, dvojni EMŠO. Nepopolne vloge rešuje vsak prevoznik sam, torej Ljubljanski potniški promet rešuje samo tiste nepopolne vloge, ki so bile na ministrstvo oddane od njih.

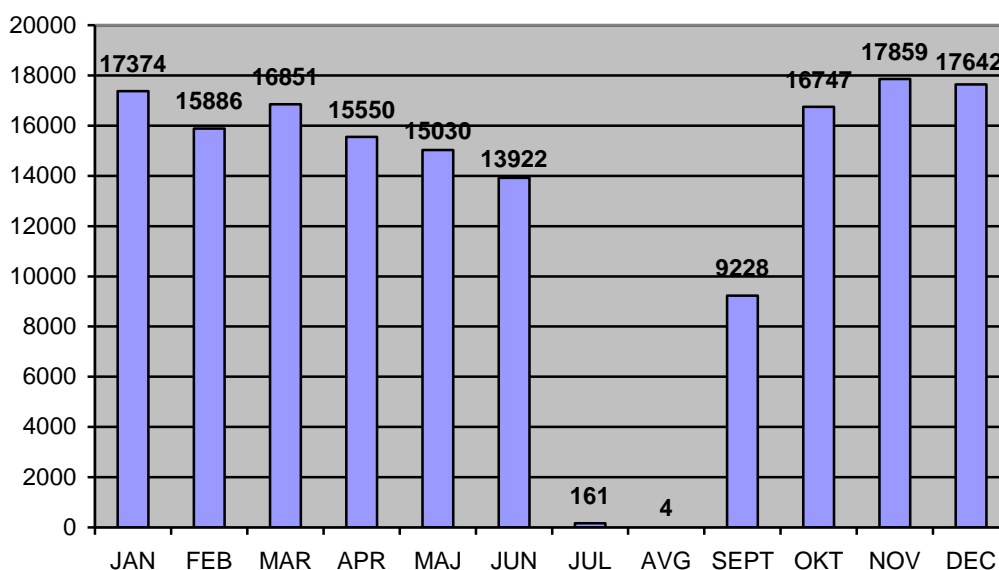
4.3 PRODAJA MESEČNIH SUBVENCIONIRANIH MESTNIH ŠOLSKIH VOZOVNIC LETA 2017 V PODJETJU LPP

V Potniški blagajni LPP poteka prodaja mestnih in medkrajevnih mesečnih, polletnih in letnih subvencioniranih vozovnic. Predstavljena bo celotna prodaja mesečnih subvencioniranih mestnih šolskih vozovnic leta 2017 za vsak mesec posebej in tudi prodaja glede na območja oziroma z doplačilom.

Subvencionirane mesečne šolske vozovnice so veljavne do vključno 1. dne v mesecu. Šolarji lahko subvencionirano mesečno vozovnico za tekoči mesec kupijo do vključno 20. dne v mesecu, kajti z 21. dnev se začne predprodaja vozovnic za naslednji mesec. Kupljena vozovnica se potrdi ob prvi validaciji na avtobusu.

4.3.1 Subvencionirane vozovnice za območje 1

Šolarji, ki so upravičeni do subvencionirane vozovnice za območje 1, z njo potujejo na območju Mestne občine Ljubljana, občin Brezovica, Medvode in Škofljica.



Slika 11: Prodaja mesečnih subvencioniranih mestnih šolskih vozovnic za območje 1 leta 2017 v podjetju LPP
(Vir: lastni vir)

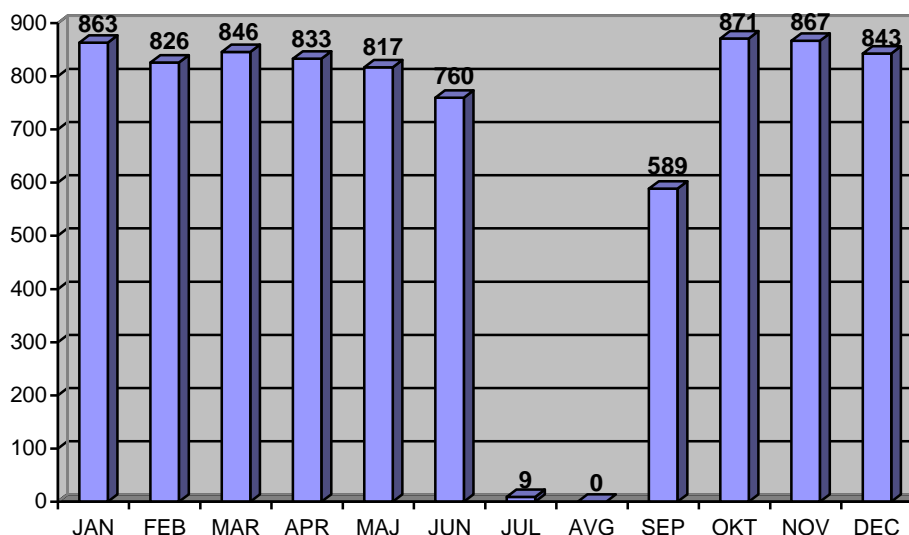
Za območje 1 je bilo v letu 2017 januarja prodanih 17.374 vozovnic, februarja 15.886 vozovnic, marca 16.851 vozovnic, aprila 15.550 vozovnic, maja 15.030 vozovnic, junija 13.922 vozovnic, julija 161 vozovnic, avgusta 4 vozovnice, septembra 9228 vozovnic, oktobra 16.747 vozovnic, novembra 17.859 vozovnic, decembra pa 17.642 vozovnic (Realizacija 2017 mestni in medkrajevni promet za diplomo).

Povprečna mesečna prodaja subvencioniranih mesečnih vozovnic za območje 1 v letu 2017 je tako preračunano 13.021 vozovnic na mesec.

V začetnih in končnih mesecih leta 2017 (januar–marec, oktober–december) je bila prodaja vozovnic visoka. Nižati se je začela meseca aprila in je padala do vključno meseca septembra. V tem obdobju je bila julija in avgusta prodaja minimalna, saj je

bila šolarjem že z mesecem junijem na voljo poletna vozovnica s trimesečno veljavnostjo, prav tako imajo v toplejših mesecih v Ljubljani možnost več alternativ javnemu prevozu, kot je na primer uporaba sistema BicikeLJ ali hoja do izobraževalne ustanove.

4.3.2 Subvencionirane vozovnice za območje 2



Slika 12: Prodaja mesečnih subvencioniranih mestnih šolskih vozovnic za območje 2 leta 2017 v podjetju LPP
(Vir: lastni vir)

Šolarji, ki so upravičeni do subvencionirane vozovnice za območje 2, z njo potujejo na območju občin Brezovica, Ig in Vodice.

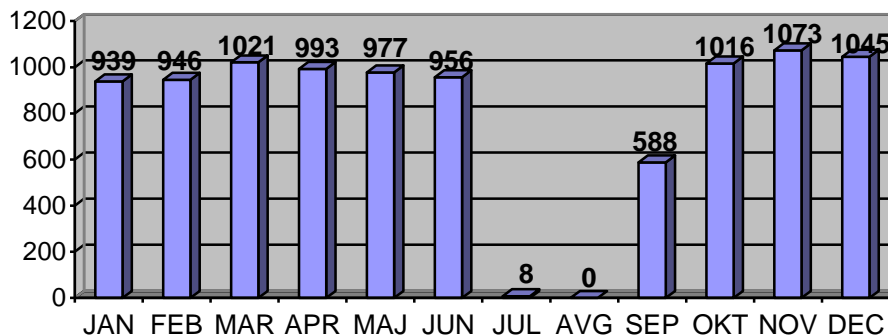
Za območje 2 je bilo v letu 2017 januarja prodanih 863 vozovnic, februarja 826 vozovnic, marca 846 vozovnic, aprila 833 vozovnic, maja 817 vozovnic, junija 760 vozovnic, julija 9 vozovnic, avgusta 0 vozovnic, septembra 589 vozovnic, oktobra 871 vozovnic, novembra 867 vozovnic in decembra 843 vozovnic (Realizacija 2017 mestni in medkrajevni promet za diplomo).

Povprečna mesečna prodaja subvencioniranih mesečnih vozovnic za območje 2 v letu 2017 je tako preračunano 677 vozovnic na mesec.

Prodaja subvencioniranih mesečnih vozovnic za območje 2 je bila dokaj enakomerna skozi celo leto, manjša upada sta bila zabeležena meseca junija in septembra. Julija in avgusta prodaje skoraj ni bilo, saj je bila šolarjem že z mesecem junijem na voljo poletna vozovnica s trimesečno veljavnostjo.

4.3.3 Subvencionirane vozovnice za območje 3

Šolarji, ki so upravičeni do subvencionirane vozovnice za območje 3, z njo potujejo na območju Grosuplja.



Slika 13: Prodaja mesečnih subvencioniranih mestnih šolskih vozovnic za območje 3 leta 2017 v podjetju LPP
(Vir: lastni vir)

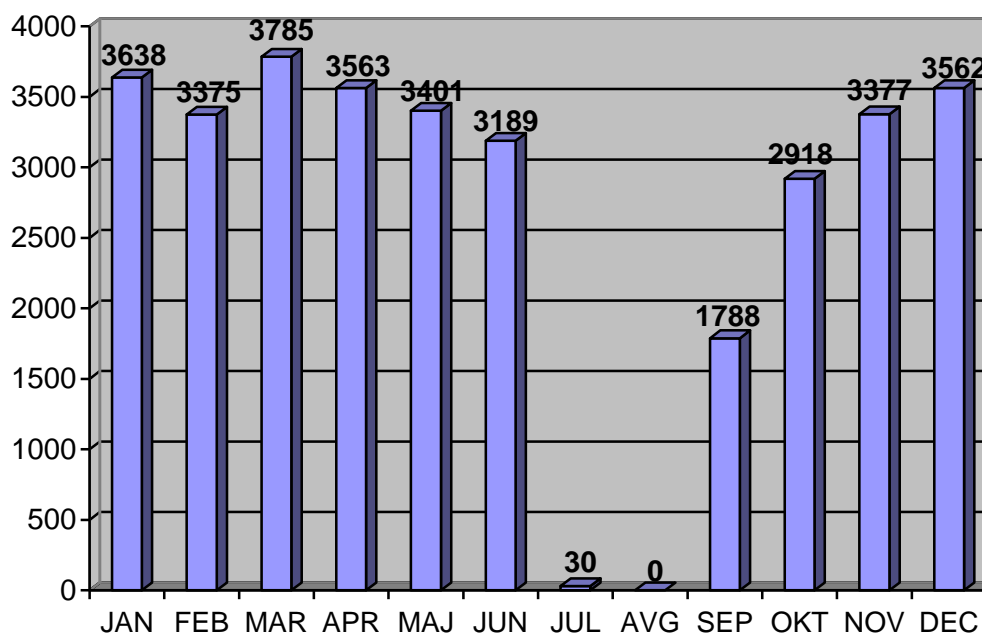
Za območje 3 je bilo v letu 2017 januarja prodanih 939 vozovnic, februarja 946 vozovnic, marca 1021 vozovnic, aprila 993 vozovnic, maja 977 vozovnic, junija 956 vozovnic, julija 8 vozovnic, avgusta 0 vozovnic, septembra 588 vozovnic, oktobra 1016 vozovnic, novembra 1073 vozovnic in decembra 1045 vozovnic (Realizacija 2017 mestni in medkrajevni promet za diplomu).

Povprečna mesečna prodaja subvencioniranih mesečnih vozovnic za območje 3 v letu 2017 je tako preračunano 797 vozovnic na mesec.

Prodaja subvencioniranih mesečnih vozovnic za območje 3 je bila skozi celo leto dokaj enakomerna, razen julija in avgusta, ko prodaje skoraj ni bilo, kajti šolarjem je bila že z mesecem junijem na voljo poletna vozovnica s trimesečno veljavnostjo. Manjši upad prodaje je bil tudi meseca septembra.

4.3.4 Subvencionirane vozovnice z doplačilom

Šolarji, ki so upravičeni do t. i. subvencionirane vozovnice z doplačilom, potujejo s kombinirano vozovnico, kar pomeni, da se vozijo tako z medkrajevnim kot mestnim prometom. Ti šolarji so upravičeni do mestne vozovnice za območje 1, razen v primerih, ko priložijo dokazilo o začasnem bivališču izven tega območja – v tem primeru jim lahko pripada tudi mesečna vozovnica za območje 2 oziroma 3.



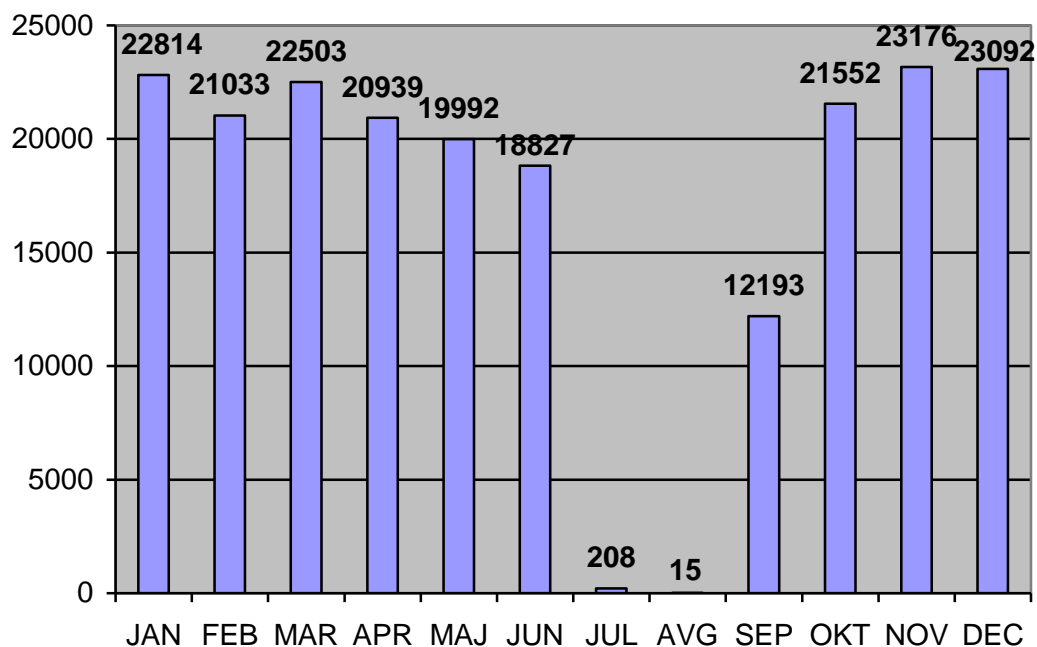
*Slika 14: Prodaja mesečnih subvencioniranih mestnih šolskih vozovnic z doplačilom leta 2017 v podjetju LPP
(Vir: lastni vir)*

V letu 2017 je bilo januarja prodanih 3638 subvencioniranih vozovnic z doplačilom, februarja 3375 vozovnic, marca 3785 vozovnic, aprila 3563 vozovnic, maja 3401 vozovnic, junija 3189 vozovnic, julija 30 vozovnic, avgusta 0 vozovnic, septembra 1788 vozovnic, oktobra 2918 vozovnic, novembra 3377 vozovnic in decembra 3562 vozovnic (Realizacija 2017 mestni in medkrajevni promet za diplomu).

Povprečna mesečna prodaja subvencioniranih mesečnih vozovnic z doplačilom v letu 2017 je bila tako preračunano 2719 vozovnic na mesec.

Prodaja subvencioniranih mesečnih vozovnic z doplačilom je bila skozi celo leto dokaj enakomerna, manjši upad je bil meseca junija in oktobra. Minimalna prodaja je bila julija in avgusta, saj je bila šolarjem že z mesecem junijem na voljo poletna vozovnica s trimesečno veljavnostjo, prav tako je bil manjši upad prodaje zabeležen meseca septembra.

4.3.5 Celotna prodaja subvencioniranih vozovnic



Slika 15: Celotna prodaja mesečnih subvencioniranih mestnih šolskih vozovnic leta 2017 v podjetju LPP
(Vir: lastni vir)

V letu 2017 je bilo januarja prodanih 22.814 vozovnic, februarja 21.033 vozovnic, marca 22.503 vozovnic, aprila 20.939 vozovnic, maja 19.992 vozovnic, junija 18.827 vozovnic, julija 208 vozovnic, avgusta 15 vozovnic, septembra 12.193 vozovnic, oktobra 21.552 vozovnic, novembra 23.176 vozovnic in decembra 23.092 vozovnic (Realizacija 2017 mestni in medkrajevni promet za diplomo).

Povprečna celotna mesečna prodaja subvencioniranih mesečnih vozovnic v letu 2017 je tako preračunano 17.195 vozovnic na mesec.

Ugotavljamo, da je v hladnejših, zimskih mesecih celotna prodaja večja, saj je bilo v mesecih od oktobra do marca vsak mesec prodanih več kot 21.000 vozovnic, tudi aprila se je prodaja zelo približala omenjeni številki. Predpostavljamo, da so vzrok za to slabše vremenske razmere, zaradi katerih se je več šolarjev odločilo za uporabo javnega prevoza.

V ostalih, toplejših mesecih je bila prodaja vozovnic minimalna. Predpostavljamo, da je zaradi ugodnejših vremenskih razmer veliko šolarjev za pot od doma do izobraževalne ustanove izbralo tudi alternative, kot je vožnja s kolesom oziroma so se na pot odpravili tudi peš.

Občutno nizka prodaja je bila julija in avgusta, kar je zagotovo tudi posledica dejstva, da je veliko šolarjev izkoristilo možnost nakupa junijske poletne vozovnice, tj. vozovnice, ki je imela veljavnost tri mesece (junij–avgust). Obenem je to tudi čas počitnic, kar pomeni, da za šolarje ni predavanj oziroma obvezne prisotnosti v šolah.

Možni vzroki za nihanja prodaje, ki jih predpostavljamo, so tudi morebitne spremembe bivališč oziroma izobraževalnih ustanov šolarjev, kar posledično spremeni tudi njihove prevozne poti.

Predpostavljamo tudi, da je meseca septembra prodaja nižja zaradi dejstva, da ima večina študentov že opravljene študijske obveznosti in se zato ne odločajo za nakup mesečne vozovnice, ker ne obiskujejo predavanj, čeprav so do vozovnice upravičeni.

Kot vzrok za nihanje prodaje predpostavljamo tudi možnost, da se vedno večje število polnoletnih šolarjev odloča za opravljanje vozniškega izpita in uporabo lastnega avtomobila, obenem pa zato ne uporabljajo več javnega prevoza.

5 MOŽNOSTI KARTICE IJPP

Brezstična kartica IJPP je enotna kartica in nosilka vozovnic za prevoz v sistemu integriranega javnega potniškega prometa na območju Republike Slovenije. Potnik ob izdaji le določi relacijo svojih potovanj, ne pa tudi prevoznika, kar zanj pomeni hitrejše in enostavnejše prevoze. Na zanj določeni relaciji lahko tako vsak potnik z mestno vozovnico za prevoz uporabi vozila mestnega prevoznika, prav tako pa tudi vozila medkrajevnega prometa ali vlake, ki ustavljajo na tej relaciji. Kartica IJPP omogoča le uporabo javnega prevoza v sistemu IJPP. Za uporabo subvencionirane vozovnice IJPP lahko šolarji uporabijo tudi kartico Urbana, na katero se naloži aplikacijo IJPP, nato pa tudi produkte IJPP (Slovenske železnice, 2018).

V primerjavi kartice IJPP s kartico Urbana z aplikacijo IJPP ugotovimo, da slednja ponuja več možnosti uporabe. Z brezkontaktno kartico Urbana, bodisi ima naloženo aplikacijo IJPP (po novejšem sistemu imajo vse Urbane že prednaloženo aplikacijo IJPP, ki se jo lahko aktivira ali ne, odvisno od uporabnika) ali ne, lahko uporabniki uporabljajo javni prevoz v Ljubljani in električni vlakec Urban, plačujejo parkirnino, uporabljajo vzpenjačo na Ljubljanski grad ali jo uporabijo kot člansko izkaznico v Mestni knjižnici Ljubljana in za uporabo storitev sistema BicikeLJ. Pogoj je naložena veljavna vozovnica in/ali dobroimetje.

Dobroimetje, naloženo na kartici Urbana, je pravzaprav nominalna vrednost denarja, naloženega na brezstični kartici, ki omogoča porabo le-tega v sklopu podjetij, združenih v Javnem holdingu Ljubljana.

Na evropski ravni je elektronsko poslovanje pred uvedbo Urbane urejeno z Direktivo 2000/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta o začetku opravljanja in opravljanju dejavnosti ter nadzoru skrbnega in varnega poslovanja institucij za izdajo elektronskega denarja z dne 18. 9. 2000, ki jo je po vstopu v Evropsko unijo v svojo zakonodajo morala sprejeti tudi Slovenija. Prav tako pa elektronsko poslovanje v Sloveniji ureja Zakon o plačilnih storitvah, storitvah izdajanja elektronskega denarja in plačilnih sistemih (Direktiva 2000/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, 2000; Zakon o plačilnih storitvah, storitvah izdajanja elektronskega denarja in plačilnih sistemih – ZPlaSSIED, 2018).

Da bi lažje razumeli, kako je možna uporaba Urbane tudi za plačevanje več različnih storitev, ki jih ponujajo tudi druga podjetja, z naloženo protivrednostjo denarja, se predstavljajo ključne postavke direktive in zakona, ki so tudi služile za uvedbo Urbane v Ljubljani.

Direktiva 2000/46/ES zelo enostavno predstavlja elektronski denar kot elektronski nadomestek za gotovino, shranjen na elektronski napravi, kot je na primer kartica s čipom, in ki je splošno namenjen za elektronsko plačevanje manjših zneskov (Direktiva 2000/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, 2000).

Pri tem je v Zakonu o plačilnih storitvah, storitvah izdajanja elektronskega denarja in plačilnih sistemih (ZPlaSSIED) podobno navedeno, da je elektronski denar »shranjena denarna vrednost v obliki terjatve imetnika elektronskega denarja do izdajatelja elektronskega denarja, ki je v elektronski obliki, vključno z magnetno, jo izda izdajatelj elektronskega denarja na podlagi prejema denarnih sredstev za namen izvrševanja plačilnih transakcij, kot jih določa 8. člen tega zakona, in jo kot plačilno sredstvo sprejme oseba, ki ni izdajatelj elektronskega denarja.« (ZPlaSSIED, 2018, 4. člen, 11. točka).

Direktiva 2000/46/ES določa, da so institucije za izdajo elektronskega denarja podjetja ali druge pravne osebe, ki izdajajo plačilna sredstva v obliki elektronskega denarja. Izvzete so kreditne institucije, ki sprejemajo depozite in odobravajo kredite za svoj račun (Direktiva 2000/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta, 2000; Direktiva 2000/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, 2000).

Hkrati velja, da lahko elektronski denar v Republiki Sloveniji po pridobljenem dovoljenju Banke Slovenije izdajo banke, družbe za izdajo elektronskega denarja, družbe za izdajo elektronskega denarja z opustitvijo, Banka Slovenije, Uprava

Republike Slovenije za javna plačila ter drugi državni organi in organi samoupravnih lokalnih skupnosti v Republiki Sloveniji (Banka Slovenije, b. l.).

Direktiva 2000/46/ES določa, da se od institucij za izdajo elektronskega denarja za poslovanje z elektronskim denarjem zahteva začetni kapital najmanj 1 milijon evrov in da njihova lastna sredstva nikoli ne smejo pasti pod omenjeno vrednost. Zahteva se stalno razpolaganje z lastnimi sredstvi, enakimi ali za 2 % višjimi od vrednosti tekočega zneska oziroma povprečja celotnega zneska preteklih šest mesecev finančnih obveznosti iz še neporabljenega elektronskega denarja.

Omeniti gre tudi 8. člen Direktive 2000/46/ES, ki med drugim določa, da lahko elektronski denar, izdan s strani določene institucije, kot plačilno sredstvo sprejema tudi omejeno število podjetij, ki so locirana v istih prostorih ali na drugi omejeni krajevni lokaciji. Urbano naj bi se sicer uporabljalo le za plačilo storitev podjetja LPP, ki je njen izdajatelj. Ker je podjetje skupaj z več drugimi povezano v Javni holding Ljubljana, pa je skladno z 8. členom Direktive 2000/46/ES možno, da se jo uporabi tudi za plačilo storitev ostalih podjetij ljubljanskega holdinga, saj so locirana na omejeni krajevni lokaciji (Direktiva 2000/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, 2000).

V primeru kartice IJPP gre za povezavo več različnih prevoznikov na državni ravni, ki so vsak zase ločena pravna oseba. Edina skupna točka teh podjetij je pravzaprav le pogodba z ministrstvom, pristojnim za promet, in sicer povezava v integriran javni potniški promet, ne pa tudi povezava v holding, kot je v primeru Urbane.

Glede na predhodno omenjena določila Direktive 2000/46/ES in Zakona o plačilnih storitvah, storitvah izdajanja elektronskega denarja in plačilnih sistemih bi lahko na kartico IJPP po zgledu Urbane uvedli nalaganje dobroimetja, in sicer na dva načina (Direktiva 2000/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, 2000; ZPlaSSIED, 2018):

- Vsak od prevoznikov, vključenih v sistem integriranega javnega potniškega prometa, bi uvedel tudi svoje poslovanje z dobroimetjem na kartici IJPP, kot je storilo podjetje LPP z Urbano z aplikacijo IJPP. V praksi bi to pomenilo ločena dobroimetja za vsakega prevoznika na isti kartici; dobroimetje podjetja A, naloženo na kartici IJPP, bi se lahko porabilo le za prevoz s prevoznimi sredstvi podjetja A, dobroimetje podjetja B, naloženo na kartici IJPP, pa le za prevoz s prevoznimi sredstvi podjetja B.
- Obstoječo zakonodajo bi se prilagodilo do take mere, da bi bilo možno poslovanje različnih podjetij z enako dejavnostjo v sistemu integriranega javnega potniškega prometa tudi na državni ravni in ne le krajevni. V praksi bi to verjetno pomenilo dolgotrajen proces prilagoditve, uskladitve in reorganizacije ne le zakonodaje, ampak tudi podjetij na takšno zakonodajo.

6 ZAKLJUČEK

Z ustanovitvijo podjetja Ljubljanski potniški promet se je pričel razmah mestnega prometa v Ljubljani, katerega zametke so sicer poznali že prej, za njegove začetnike pa štejemo kar stolonoše. Podjetje, ustanovljeno že leta 1901, se je do danes med Ljubljančani zelo dobro uveljavilo, zelo znano pa je tudi po nekdanjem tramvajskem prevozu. Sploh v zadnjih dveh desetletjih se je LPP zelo moderniziral; s tem se cilja na nizkopodna, klimatizirana, ekološka vozila in sodoben način plačevanja prevoza, ki ga danes predstavlja enotna mestna kartica Urbana.

Brezstična kartica Urbana je bila kot enotna mestna kartica uvedena pod vodstvom Mestne občine Ljubljana, saj so želeli plačilni sistem nadgraditi s sistemom, ki omogoči povezavo več storitev in je tako ugoden za potnika pa tudi za meščana. Tak sistem je bilo možno uvesti zaradi razvoja elektronskih tehnologij, ki zagotavljajo hiter in varen zapis produktov na elektronski nosilec (kartico).

Brezstična kartica Urbana je bila v podjetju Ljubljanski potniški promet uvedena leta 2009 z namenom plačevanja javnega prevoza v Ljubljani, kasneje pa je bila omogočena tudi njena uporaba za prevoz z električnim vlakcem Urban, uporabo koles BicikeLJ, kot člansko izkaznico v Mestni knjižnici Ljubljana, za prevoz z vzpenjačo na Ljubljanski grad, plačilo parkirnine na javnih parkiriščih in obisk nekaterih kulturnih ustanov. Obstaja več vrst Urban, nanje se lahko naloži vozovnice in/ali dobroimetje.

Ministrstvo, pristojno za promet, je s šolskim letom 2016/2017 uvedlo sistem integriranega javnega potniškega prometa; s tem so se v podjetju poleg kartic Urbana pojavile tudi kartice IJPP, ki so nosilke subvencioniranih šolskih vozovnic, Urbane pa so bile obenem nadgrajene z aplikacijo IJPP.

Novi sistem IJPP uporabnikom olajšuje potovanje od doma do izobraževalne ustanove. Njegova glavna prednost je ta, da brezstična kartica IJPP potniku omogoča, da si ob izdaji določi le relacijo, na kateri jo bo uporabljal, ne pa tudi prevoznika. Poenostavljeno rečeno, potnik lahko s kartico IJPP na zanj določeni relaciji (dom–šola) izbere katerega koli prevoznika v sistemu IJPP.

Šolarji morajo vsako novo šolsko leto podaljšati upravičenost do subvencionirane vozovnice. V Potniški blagajni LPP opravijo ogromno podaljšanj statusov, največkrat kar na klasičen način, tj. z izpolnjeno vlogo in dodanim veljavnim potrdilom o šolanju. Postopek podaljševanja za šolarja ni zapleten, njegova naloga je le, da blagajniku v Potniški blagajni LPP izroči pravilno izpolnjeno vlogo, veljavno potrdilo o vpisu, kartico Urbana (ali IJPP) in osebni dokument za identifikacijo.

Z analizo prodaje mesečnih šolskih subvencioniranih vozovnic v Potniški blagajni LPP v letu 2017 je bilo ugotovljeno, da se je več subvencioniranih vozovnic prodalo v hladnejših kot toplejših mesecih. Predpostavljamo, da se je zaradi slabših vremenskih razmer na cestah več šolarjev odločilo uporabiti javni prevoz kot pa sicer v toplejših mesecih, saj se takrat lažje odpravijo na pot tudi peš ali s kolesom. Kot možne vzroke za nižjo prodajo v poletnih mesecih predpostavljamo tudi možnost nakupa junijske poletne vozovnice, ki je imela veljavnost tri mesece (junij–avgust), in dejstvi, da čez poletje ni šolskih obveznosti ter da ima meseca septembra večina študentov že opravljene študijske obveznosti. Kot možne vzroke za nihanje prodaje predpostavljamo, da se polnoletni šolarji odločajo za uporabo lastnega avtomobila za prevoz do izobraževalne ustanove, dopuščamo pa tudi možnost, da je skozi leto prišlo do spremembe bivališča ali izobraževalne ustanove šolarjev in posledično spremenjenih prevoznih poti, kar je tudi lahko vplivalo na nižjo prodajo.

Prav zaradi večstranske uporabe Urbane nas je zanimalo, zakaj tudi na kartici IJPP ni možnosti nalaganja dobroimetja. Ugotovljeno je bilo, da Urbani 8. člen Direktive 2000/46/ES dovoljuje, da se jo kot plačilno sredstvo uporablja tudi v drugih podjetjih (Ljubljanska parkirišča in tržnice idr.), saj so locirana v istem prostoru oziroma na omejeni krajevni lokaciji – v mestu Ljubljana, povezana so tudi v Javni holding Ljubljana. V primeru kartice IJPP pa gre zgolj za poslovno sodelovanje različnih podjetij z ministrstvom na državni ravni v projektu integriranega javnega potniškega prometa.

Kot možno rešitev za povečanje možnosti uporabe kartice IJPP se predlaga uvedbo lastnih dobroimetij vseh prevoznikov, vključenih v sistem IJPP, čeprav bi v praksi to pomenilo ločena dobroimetja posameznih prevoznikov, ki bi se lahko uporabljala vsak posebej le za prevoz s prevoznikom, ki je izdalo neko dobroimetje. Nadalje se predlaga tudi prilagoditev plačilne zakonodaje, ki bi omogočila poslovno povezavo različnih podjetij z enako dejavnostjo v sistemu integriranega javnega potniškega prometa tudi na državni in ne le na krajevni ravni, čeprav bi to verjetno pomenilo ogromno usklajevanj in dolgotrajen proces.

LITERATURA IN VIRI

Banka Slovenije. (b. l.). *Storitve izdajanja e-denarja*. Pridobljeno 9. avgusta 2018 z naslova <https://www.bsi.si/placila-in-infrastruktura/placilne-storitve-in-elektronski-denar/storitve-izdajanja-e-denarja>.

Brate, T. (2005). *Zgodovina mestnega prometa v Ljubljani*. Ljubljana: LPP, d. o. o.

Deu, T. in Gorjup, T. (2012). *Povzetek zgodovine podjetja: 110 let LPP*. Ljubljana: LPP, d. o. o.

Direktiva 2000/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta. (2000) Uradni list L 126, 26/05/2000.

Direktiva 2000/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta. (2000). Uradni list L 275/39.

Javni holding Ljubljana. (b. l.). *Uporabniške strani enotne mestne kartice Urbana*. Pridobljeno 8. avgusta 2018 z naslova <https://urbana.jhl.si/>.

Konzorcij IJPP (2016). Revidiran čistopis: *Splošni pogoji za uporabo produktov IJPP (pilotni projekt in implementacija)*. Ljubljana.

Košir, R. (2010). *Plačilni sistem Urbana*. Pridobljeno 9. avgusta 2018 z naslova https://www.bb.si/doc/diplome/Kosir_Renata-Placilni_sistem_Urbana.pdf.

Kunc-Fritz, M. (2016). *Cesta ni cesti enaka*. Ljubljana: LPP, d. o. o.

Ljubljanski potniški promet d.o.o. (2018). Podatki o prodaji: *Realizacija 2017 mestni in medkrajevni promet za diplomu*. Ljubljana.

Ljubljanski potniški promet. (b. l. a). *Enotna mestna kartica Urbana* Pridobljeno 8. avgusta 2018 z naslova <http://www.lpp.si/ljubljanski-potniski-promet/info-za-uporabnike/javni-prevoz/enotna-mestna-kartica-urbana>.

Ljubljanski potniški promet. (b. l. b). *Študenti in dijaki*. Pridobljeno 10. avgusta 2018 z naslova <http://www.lpp.si/uporabne-informacije-za-potnike/solska-mesecna-vozovnica>.

Ljubljanski potniški promet. (b. l. c). *Zgodovina*. Pridobljeno 7. avgusta 2018 z naslova <http://www.lpp.si/o-druzbi/zgodovina-0>.

Ministrstvo za infrastrukturo. (b. l.). *Portal subvencij potniškega prometa*. Pridobljeno 9. avgusta 2018 z naslova <https://subvencije.ijpp.si/portal/1&type=&cat=&id2=&id3=&id4=&id5=&id6=&t2=1&limit=40#n662>.

Slovar slovenskega knjižnega jezika. (b. l.). Pridobljeno 3. septembra 2018 z naslova <http://bos.zrc-sazu.si/cgi/neva.exe?name=ssbsj&tch=14&expression=zs%3D65915>.

Slovenske železnice. (2018). *V šolsko/študijsko leto s subvencionirano vozovnico IJPP.* Pridobljeno 9. avgusta 2018 z naslova <http://www.slo-zeleznice.si/sl/potniki/vozovnice-in-popusti/vrste-vozovnic/v-novo-solsko-letu-z-novo-subvencionirano-vozovnico-ijpp>.

Splošni prevozni pogoji – MPP. (2018) *Prevozni pogoji podjetja LPP d.o.o.* Ljubljana: LPP d.o.o.

STA. *Enotne subvencionirane vozovnice že na voljo.* (2018) Pridobljeno 24.8.2018 z naslova <https://siol.net/novice/slovenija/enotne-subvencionirane-vozovnice-ze-na-voljo-475684>.

Šmajdek, J. (2011). *Uvajanje sodobnega plačilnega sistema v javnem mestnem potniškem prometu.* Specialistično delo, Portorož: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet.

Turizem Ljubljana. (2010). *Ljubljanska turistična kartica Urbana.* Pridobljeno 8. avgusta 2018 z naslova <https://www.visitljubljana.com/sl/medijsko-sredisce-b2b/sporocila-za-javnost/ljubljanska-turisticna-kartica-urbana/>.

Wikipedia.org. (2018). *Ljubljanski potniški promet.* Pridobljeno 7. avgusta 2018 z naslova [https://sl.wikipedia.org/wiki/Ljubljanski_potni%C5%A1ki_promet#Obdobje_avtobusov_v_\(1950_-_danes\)](https://sl.wikipedia.org/wiki/Ljubljanski_potni%C5%A1ki_promet#Obdobje_avtobusov_v_(1950_-_danes)).

Zakon o plačilnih storitvah, storitvah izdajanja elektronskega denarja in plačilnih sistemih (ZPlaSSIED). (2018). Uradni list RS, št. 7/2018.

PRILOGI

Priloga 1: Vloga za izdajo subvencionirane vozovnice

PRILOGA 1

Šifra vloge: _____ (izpolni izvajalec prevozov)

VLOGA ZA IZDAJO SUBVENCIONIRANE VOZOVNICE

Podatki o vlagatelju - IZPOLNI VLAGATELJ				
Priimek	Ime	EMŠO		
Naslov stalnega prebivališča ¹				
Naslov bivanja v času izobraževanja ^{2,1}				
Naziv dijaškega ali študentskega doma				
Podatki o zakonitem zastopniku - IZPOLNI ZAKONITI ZASTOPNIK MLADOLETNEGA VLAGATELJA				
Priimek	Ime	EMŠO		
Naslov stalnega prebivališča ¹				
Podatki o izvajalcu vzgojno-izobraževalnega/študijskega programa - IZPOLNI VIZV/ŠZ				
Naziv ¹				
Naslov ^{1,3}				
Šolsko/študijsko leto vpisa	Status: <input type="checkbox"/> dijak			
Letnik vpisa	<input type="checkbox"/> študent			
	<input type="checkbox"/> udeleženec izobraževanja odraslih			
Datum	Žig in podpis			
Podatki o relaciji prevoza - IZPOLNI VLAGATELJ				
Razdalja med bivališčem in lokacijo izvajalca vzgojno-izobraževalnega/študijskega programa: _____ km				
Vrsta subvencionirane vozovnice:				
<input type="checkbox"/> MESEČNA VOZOVNICA				
<input type="checkbox"/> VOZOVNICA ZA 10 VOŽENJ NA MESEC				
	Vrsta prevoza ⁴	Relacija od (vstopno postajališče)	Relacija do (izstopno postajališče)	Območje mestnega prometa
1				
2				
3				
4				
5				
Spodaj podpisani-a izjavljam, da so vsi navedeni podatki resnični, točni in popolni, za kar prevzemam materialno in kazensko odgovornost. Istočasno dajem soglasje za uporabo navedenih osebnih podatkov za namene uveljavljanja subvencije za prevoz s strani ministrstva, pristojnega za promet in za namen izdaje in kontrole subvencionirane vozovnice.				
Datum		Podpis vlagatelja oziroma zakonitega zastopnika		

naziv, naselje, ulica, hišna številka z dodatkom, poštna številka, naziv pošte

(Vir: lastni vir)

Priloga 2: Potrdilo o opravljanju praktičnega izobraževanja

PRILOGA 2

Šifra vloge: _____
(izpolni izvajalec prevozov)

POTRDILO O OPRAVLJANJU PRAKTIČNEGA IZOBRAŽEVANJA

Podatki o vlagatelju - IZPOLNI VLAGATELJ		
Preimek	Ime	EMŠO
Podatki o izvajalcu vzgojno-izobraževalnega/studijskega programa - IZPOLNI VIZ/VSZ		
Naziv ¹		
Naslov ^{1,2}		
Šolsko/studijsko leto vpisa	Status: <input type="checkbox"/> dijak	
Letnik vpisa	<input type="checkbox"/> študent	
	<input type="checkbox"/> udeleženec izobraževanja odraslih	
Podatki o opravljanju praktičnega izobraževanja		
Naziv organizacije		Naslov organizacije
Obdobje opravljanja praktičnega izobraževanja		
Število dni opravljanja praktičnega izobraževanja na teden		
Datum	Žig in podpis	
<p>Spodaj podpisani-a izjavljam, da so vsi navedeni podatki resnični, točni in popolni, za kar prevzemam materialno in kazensko odgovornost. Istočasno dajem soglasje za uporabo navedenih osebnih podatkov za namene uveljavljanja subvencije za prevoz s strani ministrstva, pristojnega za promet in za namen izdaje in kontrole subvencionirane vozovnice.</p>		
Datum	Podpis vlagatelja	

¹ naziv, naselje, ulica, hišna številka z dodatkom, poštna številka, naziv pošte
² natančen naslov lokacije izobraževalnega programa

(Vir: lastni vir)