



B&B  
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

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

## **INTEGRACIJA PLAČILNIH SISTEMOV V POTNIŠKEM PROMETU**

Mentor: mag. Janez Blaž  
Lektorica: Urška Ščavničar Cunder, prof. slov.

Kandidat: Miha Mandelj

Ljubljana, april 2016

## **ZAHVALA**

Zahvaljujem se mentorju mag. Janezu Blažu.

Hvala spec. Joštu Šmajdku, dipl. inž. tehnol. prom., iz podjetja Ljubljanski potniški promet d.o.o. za pomoč in nasvete pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici ga. Urški Ščavničar Cunder, prof. slov., ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

## IZJAVA

»Študent Miha Mandelj izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Janeza Blaža.«

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

Dne \_\_\_\_\_

Podpis: \_\_\_\_\_

## **POVZETEK**

V diplomski nalogi bom v prvem delu predstavil geografsko področje in prometne pogoje, v katerih deluje javni potniški promet (JPP), opisal plačilni sistem v ljubljanski urbani regiji (LUR), predstavil sistem delovanja enotne mestne kartice (EMK) Urbane, plačilnega sistema Četrta pot ter preučil možnosti za integracijo obeh plačilnih sistemov in s tem povezano integracijo potniškega prometa.

V poglavju Sinteza spoznanj in predlogi izboljšav bodo strnjene ugotovitve celotnega diplomskega dela ter navedeni predlogi nadaljnjih izboljšav v integraciji plačilnega sistema.

## **KLJUČNE BESEDE**

- javni potniški promet (JPP)
- ljubljanska urbana regija (LUR)
- enotna mestna kartica Urbane (EMK)
- integracija plačilnih sistemov
- integrirani javni potniški promet (IJPP)
- integrirani plačilni sistem (IPS)
- gospodarska javna služba (GJS)

## **ABSTRACT**

The thesis in its first part is presented in aspect of the geographical area and transport conditions in which the public passenger transport is operating (PPT). Description of the fare collection system in the Ljubljana Urban Region (LUR), introduction of a system operation using the single electronic card (EMK) Urbana, ticketing system of second manufacturer The fourth way is presented and consideration of possibilities for the integration of both payment systems and the associated integration of passenger traffic.

In chapter synthesis of knowledge and an indication of improvement proposals the findings are consolidated regarding the thesis and consideration of proposals for further improvements in the integration of the fare collection system.

## **KEYWORDS**

- Public transport (PT)
- Ljubljana urban region (LUR)
- Unified city card URBANA – Electronic ticketing card URBANA (UCC URBANA)
- Fare collection system integration (FCI)
- Integrated public transport (IPT)
- Integrated ticketing system (ITS)
- commercial public service (CPS)

## KAZALO

1	UVOD .....	1
1.1	Predstavitev problema.....	1
1.2	Cilji naloge .....	1
1.3	Predstavitev okolja .....	1
1.4	Predpostavke in omejitve .....	6
1.5	Metoda dela .....	6
2	RAZVOJ JPP IN PLAČILNIH SISTEMOV .....	6
2.1	Razvoj potniškega prometa .....	7
2.2	Razvoj plačilnega sistema .....	8
2.3	Izvajanje jpp v Ljubljanski urbani regiji (LUR) .....	9
2.4	Izvajanje medkrajevnega avtobusnega jpp v Sloveniji .....	10
2.5	Izvajanje železniškega jpp v Sloveniji .....	11
2.6	Izvajanje mestnega jpp v Sloveniji .....	12
2.7	Prometna infrastruktura.....	14
2.8	Plačilni sistemi v LUR.....	18
3	INTEGRACIJA PLAČILNIH SISTEMOV V POTNIŠKI PROMET .....	29
3.1	Plačilni sistem v avtobusnem potniškem prometu .....	29
3.1.1	Plačevanje z EMK Urbano kartico na avtobusu mestnega in medkrajevnega potniškega prometa.....	30
3.1.2	Vrste kartic Urbana .....	32
3.1.3	Kontrola vozovnic.....	38
3.2	Plačilni sistem v železniškem potniškem prometu .....	41
3.3	Integracija plačilnih sistemov.....	42
3.3.1	Sistem financiranja IJPP .....	43
4	SISTEM IN ANALIZA FINANCIRANJA IJPP .....	48
5	SINTEZA SPOZNANJ IN PREDLOGI IZBOLJŠAV .....	50
6	ZAKLJUČEK .....	51
	LITERATURA IN VIRI .....	52

## KAZALO SLIK

Slika 1: Lega LUR z vidika mednarodnega strateškega položaja.....	2
Slika 2: Občine ljubljanske urbane regije .....	3
Slika 3: Delovne migracije v MOL.....	4
Slika 4: Lokacije avtobusnih postaj mestnega in primestnega potniškega prometa	16
Slika 5: Časovna oddaljenost do postajališč javnega potniškega prometa.....	17
Slika 6: Železniško omrežje v LUR, razdeljeno na enotirne in dvotirne železniške proge.....	18
Slika 7: Prva oblika voznega listka .....	19
Slika 8: Vozni listek ECŽ okoli leta 1930.....	19
Slika 9: Zbirka žetonov .....	19
Slika 10: Priložnostni žetoni.....	20
Slika 11: Šolska in prenosna mesečna vozovnica .....	20
Slika 12: Mesečni vozovnici za občane in upokoјence.....	21
Slika 13: Dnevna vozovnica .....	21
Slika 14: Tedenska vozovnica .....	22
Slika 15: Almex – strojček za izdajo vozovnic.....	23
Slika 16: Vrednostna kartica Urbana .....	24
Slika 17: Prikaz plačila z mobilnim telefonom (Moneta) .....	25
Slika 18: Brezkontaktna kartica .....	28
Slika 19: Primer validiranja kartice Urbana .....	31
Slika 20: Vrednostna kartica Urbana .....	33
Slika 21: Termimska kartica Urbana.....	34
Slika 22: Turistične kartice Urbana .....	37
Slika 23: Voznikov terminal v medkrajevem potniškem prometu.....	37
Slika 24: Potrdilo o odvzeti vozovnici za potnika in kontrolorja .....	38
Slika 25: Urbanomat.....	40

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Viri financiranja javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza v obdobju 2010–2014 v EUR brez DDV.....	10
Tabela 2: Viri financiranja javnega železniškega prevoza v obdobju 2011–2014....	11
Tabela 3: Prihodki LPP za izvajanje javnega mestnega prevoza v obdobju.....	13
Tabela 4: Prihodki MARPROM za izvajanje javnega mestnega prevoza v obdobju (2012–2014).....	14
Tabela 5: Dolžine železniških prog glede na število tirov in elektrificiranost.....	17

## KAZALO GRAFOV

Graf 1: Struktura financiranja javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza v letu 2014.....	11
Graf 2: Struktura financiranja javnega železniškega prevoza v letu 2014 .....	12
Graf 3: Struktura prihodkov izvajalcev GJS mestnega avtobusnega prometa v Ljubljani in Mariboru v letu 2014.....	14

## KRATICE IN AKRONIMI

- JPP: javni potniški promet
- LUR: Ljubljanska urbana regija
- EMK: enotna mestna kartica Urbana
- IJPP: integrirani javni potniški promet
- IPS: integrirani plačilni sistem
- RS: Republika Slovenija
- GSJ: Gospodarske javne službe
- SŽ-PP: Slovenske železnice-Potniški promet d. o. o.
- OGJS: Obvezna gospodarska javna služba
- ICS: InterCity Slovenija
- IT: informacijska tehnologija



# 1 UVOD

## 1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Življenjski tempo v mestih je vedno hitrejši, občutek pomanjkanja časa in njegovo vedno hitreje odvijanje nas skozi pričakovanja uporabnikov – potnikov silijo v izboljševanje kakovosti prevoznih storitev. V luči zavedanja onesnaževanja okolja, ki izvira iz prometa, s sodobnim načinom mestnega življenja, z uporabo osebnih vozil tudi za migracije za katere to ni nujno potrebno, je javni prevoznik dolžan ponuditi ustrezno konkurenčno alternativo – javni potniški promet po meri meščana. Kvaliteta javnega prevoza se začne meriti pri prvem stiku potnika s sistemom javnega potniškega prometa v mestu, to je z nakupom vozovnice – plačilnim sistemom.

Plačilni sistem mora biti čim bolj racionalen in prijazen, po drugi strani pa dovolj zmogljiv, da omogoča razvoj, v katerem javni prevoz potnikov predstavlja ožilje mesta po načelih trajnostne mobilnosti.

Danes obstajata povsem ločena plačilna sistema cestnega in železniškega JPP, lokalne skupnosti pa organizirajo mestni prevoz neodvisno od drugih vrst potniškega prometa. Za učinkovito upravljanje in vodenje kompleksnega sistema integriranega javnega potniškega prometa (IJPP) je potrebno vzpostaviti enovito službo za upravljanje IJPP, katerega cilj je tudi večja transparentnost in ekonomičnost porabe javnih sredstev.

## 1.2 CILJI NALOGE

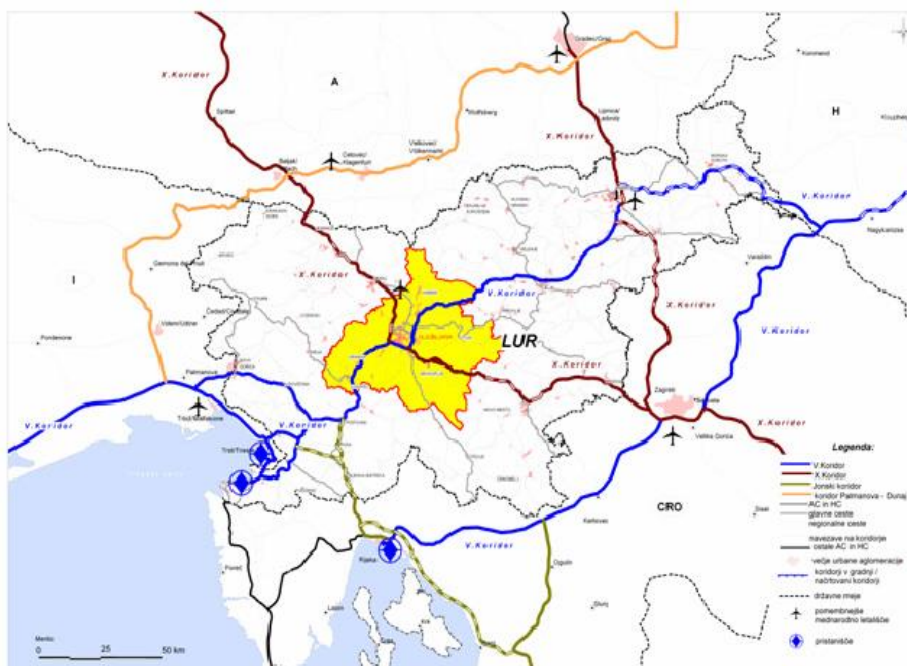
Cilj naloge je predstaviti razvoj integriranega plačilnega sistema v JPP, predstaviti plačilni sistem, navesti razloge za združitev plačilnega sistema ter v sintezi spoznanj navesti možne smernice razvoja kakovostnega, v trajnostno mobilnost usmerjenega sistema JPP v naslednjih letih.

## 1.3 PREDSTAVITEV OKOLJA

Namen diplomske naloge je predstaviti obstoječi plačilni sistem na območju LUR v JPP.

Ljubljana je glavno mesto Republike Slovenije. Mestna občina Ljubljana, ki je nastala leta 1994 iz tedanjih samoupravnih občin, meri 275 km<sup>2</sup> in obsega 38 naselij. Število prebivalcev v mestnem naselju Ljubljana je 287.218. V Ljubljano se dnevno pripelje od 120 do 160 tisoč osebnih vozil iz območja celotne urbane regije.

Mesto Ljubljana je s priležnimi občinami povezana v Ljubljansko urbano regijo. Leži v osrednjem delu Slovenije ter predstavlja strateško prometno vozlišče, saj leži na stičišču vseevropskih prometnih koridorjev in služi povezovanju slovenskega in širšega mednarodnega prostora. Zaradi svoje strateško pomembne prometne lege je podvržena mednarodnim tokovom tovornega prometa in mednarodnim potniškim tokovom. Peti in deseti evropski koridor predstavljata pomembni mednarodni razvojni osi, ki med seboj povezujeta urbane evropske regije z namenom integracije evropskega prostora. Peti evropski prometni koridor, ki poteka po južnem delu Francije, se nadaljuje po severni Italiji, mimo Benetk do Gorice in Trsta, kjer preide v Slovenijo. Tu se odcepi proti Kopru in Jadransko-jonski povezavi. Koridor se nato nadaljuje proti Ljubljani, Celju in Mariboru ter naprej proti Budimpešti. Na peti koridor se predvsem z distribucijo tovornega blaga navezujejo tudi tri severna jadranska pristanišča (Koper, Trst in Reka). Deseti evropski koridor povezuje osrednji del evropskega prostora z jugovzhodno regijo. Poteka iz Nemčije preko Beljaka, Karavank in Ljubljane do Zagreba in naprej proti jugu do Srbije in Grčije. Z vidika mednarodnih prometnih tokov je za območje Ljubljanske urbane regije in širšega prostora izrednega pomena tudi ljubljansko letališče na Brniku.



Slika 1: Lega LUR z vidika mednarodnega strateškega položaja  
(VIR: SURS OMEGA Consult, d.o.o., 2008)

Ljubljanska urbana regija (LUR) obsega področja 26-ih občin, in sicer občine Borovnica, Brezovica, Dobrepolje, Dobrova - Polhov Gradec, Dol pri Ljubljani, Domžale, Grosuplje, Horjul, Ig, Ivančna Gorica, Kamnik, Komenda, Litija, Mestna

občina Ljubljana (MOL), Logatec, Log - Dragomer, Lukovica, Medvode, Mengeš, Moravče, Škofljica, Šmartno pri Litiji, Trzin, Velike Lašče, Vodice in Vrhnika.



Slika 2: Občine ljubljanske urbane regije  
(VIR: SURS OMEGA Consult, d.o.o., 2008)

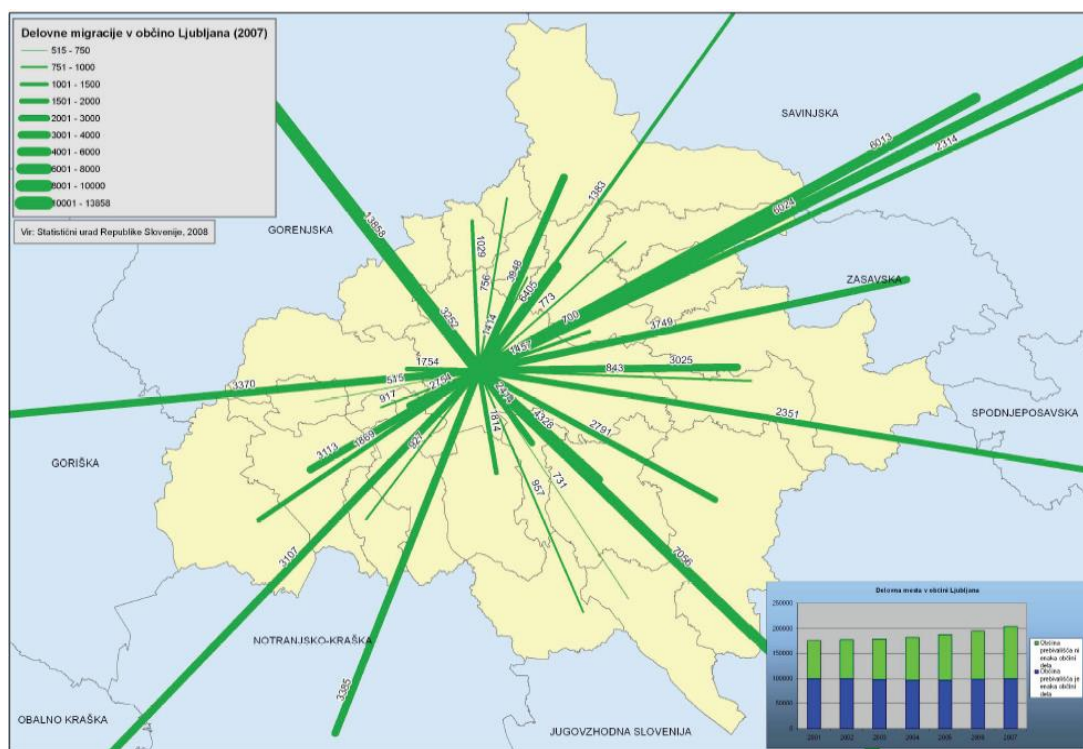
Z vidika potreb po mobilnosti prebivalcev predstavlja LUR funkcionalno urbano celoto, ki presega občinske meje. LUR kot gravitacijski center presega tudi regijske meje, saj so prebivalci sosednjih regij zaposleni v LUR, poleg tega pa predstavlja upravni center Slovenije.

LUR predstavlja gravitacijsko zaledje Ljubljane, kjer se stalno povečuje odvisnost med okoliškimi naselji in Ljubljano. Ta se krepi s procesi pospešene izgradnje in naseljevanja okoliških naselij, dodatno spodbujene zaradi neustreznega prostorskega planiranja in stanovanjske politike. Takšen razvoj spodbuja zasnovo okoliških naselij, ki vse bolj postajajo spalna satelitska naselja Ljubljane. Ob tem ostajata zaposlitev in šolanje osredotočena v Ljubljani, kar povzroča zelo intenzivne tokove dnevne migracije zaradi zaposlitve, šolanja, oskrbe in storitev. Tovrstna gradnja pomeni trajno izgubo in potratno rabo zemljišč, povečan promet in visoke stroške izgradnje in vzdrževanja komunalne in energetske infrastrukture.

Znotraj Ljubljane je opazen trend postopne dekoncentracije zaposlitve iz mestnega središča na obrobje in oblikovanje številnih poslovno-trgovskih območij na mestnem obrobju, zlasti ob avtocestnem obroču. Takšen prostorski razvoj mesta in celotne

mestne regije ob visoki stopnji motorizacije, skupaj z razvojem cestne infrastrukture, spodbuja uporabo osebnega avtomobilskega prevoza, saj ostaja javni promet izrazito osredotočen na mestno središče, na perifernem območju v regiji pa samo zagotavljajo dostop z javnim prometom.

Povečanim potrebam po mobilnosti prebivalstva javni potniški promet ni uspel slediti. Za potrebe prometa osebnih vozil je poleg tega v uporabi veliko parkirnih površin na lokacijah, ki bi jih bilo možno uporabiti za druge namene. Prometna situacija v Ljubljani in njeni širši okolici je pereča tudi v slovenskem in širšem evropskem merilu, saj je Ljubljana oziroma celotna LUR pomembno razvojno, izobraževalno in politično središče Slovenije.



Slika 3: Delovne migracije v MOL  
(VIR: SURS OMEGA Consult, d.o.o., 2008)

V LUR je v letu 2006 prebivala četrtna slovenskega prebivalstva. Gostota naseljenosti v LUR je največja med vsemi slovenskimi regijami. LUR ima v primerjavi z ostalimi regijami tudi najvišji skupni prirast prebivalstva ter najvišji selitveni prirast. Med letoma 1991 in 2002 se je število prebivalcev v celotni regiji povečalo za 5,5 %. Priseljevanje je povezano predvsem z zaposlitvijo, saj LUR beleži najhitrejšo rast in najpestrejšo strukturo delovnih mest ter najugodnejše

razvojne trende. Dejanski obseg priseljevanja je še precej večji, saj veliko oseb ob selitvi ne prijavi menjave stalnega bivališča.

Krepi pa se tudi razseljevanje prebivalstva iz Ljubljane v predmestje, saj se je v mestu Ljubljana število prebivalcev med letoma 1991 in 2002 zmanjšalo za 9.000 oziroma za 3,5 %. V ostalih manjših mestnih naseljih prebivalstvo še nadalje narašča, toda z nizko stopnjo rasti. Vse ostale občine v LUR so imele pozitiven migracijski seštevek. Posebno velik selitveni prirast izkazujejo občine Domžale, Grosuplje, Ivančna Gorica, Medvode, Škofljica in Trzin.

LUR je tudi gospodarsko najbolj razvita slovenska regija, kar nakazujeta tako delež ustvarjenega bruto domačega proizvoda na prebivalca, kakor tudi struktura dejavnosti. Po podatkih za leto 2005 je LUR ustvarila 44 % bruto domačega proizvoda na prebivalca več, kot je slovensko povprečje, regionalna bruto dodana vrednost pa je daleč najvišja v terciarni dejavnosti. Izobrazbena struktura LUR kaže na dobro razvitost regije, saj je bilo leta 2003 v LUR, v primerjavi s slovenskim povprečjem, manj prebivalcev brez dokončane osnovnošolske izobrazbe ter več prebivalcev z dodiplomsko in podiplomsko izobrazbo.

Spodbujanje razvoja javnega potniškega prometa v LUR ima poleg velikega pomena za uporabnike pomembno vlogo tudi pri ohranjanju in varovanju okolja. Na območju LUR je za Slovenijo razmeroma visok delež prebivalcev podvržen okoljskim vplivom prometa – emisijam in hrupu. Zmanjšanje pritiska prometa osebnih vozil na mestno središče bi pozitivno vplivalo na kvaliteto življenja v mestu.

Za privlačnost javnega potniškega prometa je hitrost, s katero se javni promet odvija, izrednega pomena. Zanima nas bruto čas vožnje, ki vključuje tudi čas trajanja postanka na posameznem postajališču. Pri jutranji konici je nesimetrični potovalni čas na linijah v smeri proti centru in nasprotni smeri glavnega jutranjega prometnega toka. V jutranji in popoldanski prometni konici so hitrosti okrog 15 km/h, povprečna hitrost pa je približno 19 km/h.

Rezultat povprečne hitrosti na povprečen šolski delavnik v jutranji in popoldanski konici kaže, da prepustnost cestne infrastrukture omejuje kvaliteto storitve javnega potniškega prometa. Problem je predvsem na linijah, ki prevozijo obe ozki grli v ožjem mestnem jedru (del Zaloške ceste in Bavarski dvor). V ožjem krogu, ki opredeljuje širše mestno središče, so povprečne hitrosti sicer nekoliko višje, vendar še vedno predstavljajo omejevalni dejavnik kvalitete javnega potniškega prometa. Hitrosti so nižje tudi na vseh stičiščih vpadnic z avtocestnim obročem.

V mestnem potniškem prometu je 75 % vseh potovanj v oddaljenosti 6 km, ocenjena srednja transportna razdalja je 4,7 km.

## 1.4 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Prizadevanja za boljšo dostopnost javnega potniškega prometa so intenzivnejša šele v zadnjem desetletju. Nove informacijske tehnologije, ki se uvajajo v sistem izvajanja javnega avtobusnega in železniškega potniškega prometa, ponujajo še dodatne možnosti za izboljšanje pogojev dostopnosti javnega prevoza.

V nalogi se bomo omejili in osredotočili predvsem na predlog izboljšav obstoječega plačilnega sistema, ki temelji na sintezi prednosti obstoječih sistemov in nadgradnji obstoječega plačilnega sistema.

## 1.5 METODA DELA

Pri metodi dela izhajamo iz metode primerjanja oziroma postopka opisovanja procesov tehnologije plačilnega sistema v JPP in empirične potrditve, da je izboljšanje tehnologije plačilnega sistema v veliki meri odvisno od sistematičnega in celovitega pristopa. Celovit pristop vključuje postopke, ki vplivajo na tehnologijo prevoza potnikov v JPP, med katerimi so vključeni tako reševanje kompleksnih problemov kot sistemska dinamika ter na koncu sinteza spoznanj.

Pri izdelavi naloge bomo uporabili še metodo slikovnega prikazovanja, predlogi izboljšav bodo podani kot kombinacija komplementarne in deskriptivne metode s povzemanjem internega gradiva in drugih virov.

## 2 RAZVOJ JPP IN PLAČILNIH SISTEMOV

Nastanek cest kot osnove za razvoj in izvajanje JPP je izgubljen v zgodovini. Najstarejši ostanki koles segajo v leto 270 pred našim štetjem in so najdeni med ostanki kultur srednjeazijskega izvora. Prva kolesa z naperami se pojavljajo na rimskih bojnih vozovih iz obdobja okoli leta 300 pred našim štetjem.

Ljudje so redko hodili na večjih razdaljah od 40 kilometrov. Prve zgrajene ceste so bile ulice kralja Ura na Srednjem vzhodu, ki so bile tlakovane s kamnitimi ploščami in segajo v leta okoli 4000 pred našim štetjem, ohranile pa so se tudi plošče za tlakovanje iz opeke, ki so jih uporabljali v Indiji 3000 let pred našim štetjem.

Najstarejša poznana kamnita cesta v Evropi je nastala približno leta 2000 pred našim štetjem na Kreti med mestoma Knosos in Leben. Cesta je bila dolga okrog 50 kilometrov in obstaja še danes.

Skozi celotno obdobje srednjega veka so bile ceste blatni kolovozi, reke in morja pa glavne trgovske poti. Izjema je bila Francija, kjer so zgradili zvezdasto urejeno cestno omrežje za lažje vzdrževanje ozemeljske celovitosti monarhije.

Prevoz dobrin in potnikov po tirih je starejši, kot bi si lahko mislili. Primitivne »ceste«, ki so vodile vozove, kar je pravzaprav smisel železnice, zabeležimo že okoli leta 2200 pred našim štetjem v Babilonu. Tudi antični Grki so že poznali kamnite poti, v katere so bili vklesani žlebovi za vodenje voz. Največ tovrstnih ostankov je bilo najdenih med Atenami in Pirejem.

## 2.1 RAZVOJ POTNIŠKEGA PROMETA

Prvo znano obliko javnega prevoza so uvedli Rimljani, ki so vzpostavili sistem vozil za izposajo v času vladanja cesarjev Avgusta Oktavijana in Tiberija od leta 42 pred našim štetjem do leta 37 našega štetja. Kočije z dvema ali štirimi kolesi so bile locirane vsakih osem do deset kilometrov vzdolž glavnih rimskih cest.

Prva železnica, ki jo danes pojmuje kot tramvaj, se je pojavila v Angliji leta 1807. Prevoze se je opravljalo s kočijo, prirejeno za vožnjo po tirnicah, ki jo je vlekel konj. Tramvaj s konjsko vprego je začel obratovati v Parizu leta 1853, v Sankt Peterburgu leta 1863, na Dunaju 1865 in v Budimpešti leta 1866, temu pa so sledila vsa večja evropska mesta.

Prva demonstracijska vožnja električnega tramvaja je bila izvedena leta 1879, ko je delovanje le-tega predstavilo podjetje Siemens na svetovni razstavi v Berlinu. Z uvedbo električnega tramvaja konec devetnajstega stoletja in avtobusa, ki je začel s svojo vodilno vlogo v tridesetih letih dvajsetega stoletja, je bila omogočena rast mest do premerov med 15 in 20 kilometri. V največjih mestih sta primestna železnica in metro (prvi v Londonu leta 1863) zaradi vse večjih potovalnih hitrosti omogočila širitev velemest v premeru do 30 kilometrov.

JPP omogoča hitrejšo cirkulacijo prebivalstva po mestih in površinsko širjenje mest. V planiranje mest je vnesel nov vplivni faktor – dimenzijo časa poleg dimenzij dolžine, širine in višine. Ker se hitrosti potovanja z razvojem prevoznih sredstev povečujejo, se lahko naselja širijo, saj je čas potovanja od novih naselij do centra mesta nespremenjen. Na ta način je javni mestni potniški promet v znatni meri doprinesel k razvoju mest. Danes nam je življenje v velikih mestih brez javnega mestnega potniškega prometa popolnoma nepredstavljivo.

## 2.2 RAZVOJ PLAČILNEGA SISTEMA

Za prvo omembo tarife in načina plačila voznine lahko štejemo grški mit o Haronu, čolnarju, ki je preko reke Stiks vozil duše umrlih v onostranstvo. Da bi duša umrlega lahko plačala voznino, so mu svojci v usta položili kovanec.

O plačilu za najem vozil lahko beremo tudi v zapisih iz časa rimskega imperija in kasneje, v srednjem veku, za plačilo voženj s poštnimi kočijami, javnimi fijakerji in omnibusi v devetnajstem stoletju.

Iz preprostega plačila voznine so se razvili tarifni sistemi in vozovnice, kot jih poznamo danes.

Obstajajo trije osnovni tipi tarifnih sistemov:

- tarifni sistem enake voznine,
- conski tarifni sistem,
- relacijski tarifni sistem.

Cena vožnje pri enakem tarifnem sistemu je enaka v celotnem sistemu prevozov ne glede na to, na kateri relaciji se potnik pelje in v kolikšni razdalji. Ta tarifni sistem je enostaven in potnikom ne povzroča težav. Izdelava in izdaja vozovnic je hitra in enostavna, možna je uporaba samoplačništva in povsem enostavnih plačilnih naprav.

Relacijski tarifni sistem obračunava voznino glede na prepeljano razdaljo merjeno med posameznimi postajališči. Običajno se pri uporabi relacijskega tarifnega sistema uporablja sistematična razvrstitev postajališč glede na relacije do kamor vodijo linije preko njih. Cena vožnje je pri relacijskem tarifnem sistemu odvisna od prepotovane razdalje.

Pri conskem tarifnem sistemu se področje prevoznega sistema razdeli na področja – cone. Cena vožnje je odvisna od tega, v kateri coni se prevoz začne in preko koliko con poteka. Cena voznine je pri conskem tarifnem sistemu odvisna od dolžine potovanja. V večini primerov, kjer se uporablja conski tarifni sistem, obstaja ena središčna cona, ki pokriva ožje mestno središče. Cone se lahko formirajo v obliki koncentričnih krogov, lahko so neodvisne od geografije in so vezane na posamezne linije, lahko pa so deljene po segmentih krožnih linij.

Plačilni sistemi, ki so v uporabi, se običajno delijo s stališča potnika kot plačilnega subjekta. Izhajajoč iz tega prepoznamo:

- plačilni sistem s plačilom pri sprevodniku,



- plačilni sistem s plačilom pri vozniku,
- samopostrežni plačilni sistem.

Samopostrežni plačilni sistem se izvaja na tri načine:

- sistem z uporabo tako imenovanega kasa-box, pri katerem potniki v posebno skrinjico s steklenim pokrovom vlagajo točen znesek in ali žetone,
- s polavtomatskim plačilom, kjer potniki kupujejo vozovnice v predprodaji in jih nato ali pokažejo vozniku ob vstopu ali jih ob vstopu žigosajo – poničijo (validirajo),
- z avtomatskim plačilom voznine pri katerem potniki sami kupujejo in validirajo vozovnice.

Trend v svetu je uporaba sistemov z brezkontaktno kartico, na kateri je naložena vozovnica. Bistvena prednost sistemov z brezkontaktnimi karticami je v tem, da sistem ne uporablja gibljivih delov v strojni opremi. S tem je število okvar strojne opreme zmanjšano na minimum, življenjska doba opreme pa je posledično daljša.

V zadnjem času postaja alternativa brezkontaktnim karticam uporaba mobilnega telefona kot sredstva za plačevanje vozovnic (s pošiljanjem in prejemanjem SMS sporočil ali preko GPRS povezave) in nosilca vozovnic (v mobilni telefon vgrajen brezkontaktni čip t. i. NFC čip).

Javni prevoz naj bi bil do uporabnika prijazen in enostaven za uporabo. Zato se pojavlja vprašanje, ali je načelo diferenciacije cen, ki se zdi zapleteno, združljivo s prijaznim in poenostavljenim integriranim sistemom JPP z enotno vozovnico. Enotna vozovnica je pri tem definirana kot tako imenovana integrirana vozovnica, katere cena in oblika omogočata prestopanje med različnimi prevoznimi sredstvi (avtobus – vlak) na določeni relaciji.

### **2.3 IZVAJANJE JPP V LJUBLJANSKI URBANI REGIJI (LUR)**

Izvajanje JPP v LUR sta odvisni predvsem od prometne infrastrukture in ponudbe javnega potniškega prevoza (avtobusni in železniški promet). JPP pomeni izvajanje storitev skupnega prevoza potnikov med določenimi lokacijami v določenem času, ne glede na pravni status ali lastništvo upravljavca prevoznih sredstev. Pod pojmom JPP v LUR razumemo javni prevoz potnikov v cestnem, železniškem in rečnem prometu. Poglavje opisuje obstoječe dejavnosti in pomen JPP v slovenskem prostoru.

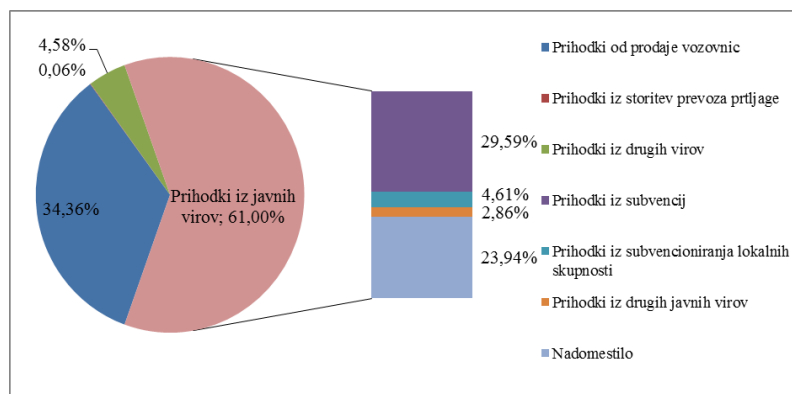
## 2.4 IZVAJANJE MEDKRAJEVNEGA AVTOBUSNEGA JPP V SLOVENIJI

Leto	2010	2011	2012	2013	2014
Število dejansko prevoženih kilometrov	45.514.208	43.697.034	43.744.507	45.370.850	46.019.230
Število prodanih vozovnic	7.212.670	7.146.399	7.515.990	7.135.393	7.089.822
Število prepeljanih potnikov	21.135.290	20.810.456	23.169.441	26.822.937	27.135.524
<b>Prihodki (v EUR brez DDV)</b>					
Prihodki od prodaje vozovnic	32.227.713	31.336.131	27.532.016	25.490.421	26.553.670
Prihodki iz storitev prevoza prtljage	44.099	39.165	35.515	30.502	47.526
Prihodki iz subvencij	6.800.908	7.069.460	15.410.906	25.344.573	22.866.158
Prihodki iz subvencioniranja lokalnih skupnosti	1.786.401	1.922.622	1.981.075	1.292.128	3.560.125
Prihodki iz drugih javnih virov	2.347.761	2.371.610	2.117.716	2.594.212	2.212.961
Nadomestilo (z DDV)	18.873.074	19.882.674	20.134.258	19.431.093	20.258.035
Nadomestilo	17.394.538	18.325.045	18.556.919	17.827.310	18.500.489
Prihodki iz javnih virov	28.329.608	29.688.737	38.066.616	47.058.223	47.139.733
Prihodki iz drugih virov	2.984.266	3.317.464	3.509.192	3.331.775	3.537.007
Prihodki skupaj	63.585.686	64.381.497	69.143.339	75.910.921	77.277.936
<b>Analiza na prevožen km (v EUR/km brez DDV)</b>					
- prihodki od prodaje vozovnic/km	0,71	0,72	0,63	0,56	0,58
- nadomestilo/km	0,38	0,42	0,42	0,39	0,40
- prihodki iz javnih virov/km	0,62	0,68	0,87	1,04	1,02
- vsi prihodki/km	1,40	1,47	1,58	1,67	1,68
<b>Analiza na prepeljanega potnika (v EUR/potnika brez DDV)</b>					
- prihodki iz javnih virov/potnika	1,34	1,43	1,64	1,75	1,74
- vsi prihodki/potnika	3,01	3,09	2,98	2,83	2,85

Tabela 1: Viri financiranja javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza v obdobju 2010–2014 v EUR brez DDV (VIR: delovno gradivo IJPP)

Na osnovi podatkov Ministrstva za infrastrukturo o vrstah prihodkov v javnem cestnem linijskem prevozu lahko vidimo, da prevozniki večji del prihodkov pridobijo iz javnih virov, in sicer kot prihodke iz subvencij, prihodke iz subvencioniranja lokalnih skupnosti, kompenzacijo in prihodke iz drugih javnih virov. V letu 2014 so največji del prihodkov iz javnih virov predstavljale subvencije, ki jih prevozniki pridobijo za prevoz dijakov in študentov. Te subvencije, ki se v obstoječi obliki financirajo od sredine leta 2012 dalje (prej se je prevoz dijakov in študentov sofinanciral preko štipendij in na osnovi socialnega statusa), so eden od vzrokov občutnega povečanja števila prepeljanih potnikov od leta 2012 dalje. Od takrat število prepeljanih potnikov stalno narašča.

Iz tabele je razvidno, da prihodki na prevožen kilometer v opazovanem obdobju naraščajo in so bili v letu 2014 1,68 EUR/km. V vseh prihodkih kar 61 % predstavljajo prihodki iz javnih virov, ki so se v opazovanem obdobju najbolj povečali, in sicer z 0,62 EUR/km v letu 2010 na 1,02 EUR/km v letu 2014.



Graf 1: Struktura financiranja javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza v letu 2014

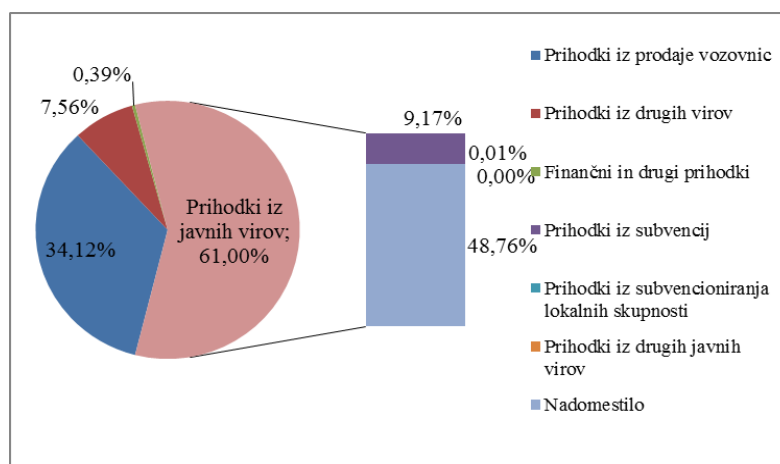
(VIR: delovno gradivo IJPP)

## 2.5 IZVAJANJE ŽELEZNIŠKEGA JPP V SLOVENIJI

Leto	2011	2012	2013	2014
Število vlakovnih kilometrov	10.906.681	10.650.080	10.189.636	10.358.632
Število prepeljanih potnikov	15.061.869	14.610.506	15.472.728	14.174.228
<b>Prihodki (v EUR brez DDV)</b>				
Prihodki od prodaje vozovnic	34.194.697	33.406.338	31.158.135	28.955.843
Prihodki iz subvencij	2.405.576	6.344.323	9.331.154	7.784.947
Prihodki iz subvencioniranja lokalnih skupnosti	15.293	6.925	11.147	5.598
Prihodki iz drugih javnih virov	4.605	3.325	2.971	2.386
Nadomestilo	44.584.318	44.239.632	41.568.547	41.379.953
Prihodki iz javnih virov	47.009.792	50.594.205	50.913.819	49.172.884
Prihodki iz drugih virov	3.838.677	2.462.291	3.494.165	6.413.635
Finančni in drugi prihodki	662.000	1.552.000	387.000	328.000
Prihodki skupaj	85.705.166	88.014.834	85.953.119	84.870.362
<b>Analiza na prevožen km (v EUR/km brez DDV)</b>				
- prihodki od prodaje vozovnic/km	3,14	3,14	3,06	2,80
- nadomestilo/km	4,09	4,15	4,08	3,99
- prihodki iz javnih virov/km	4,31	4,75	5,00	4,75
- vsi prihodki/km	7,86	8,26	8,44	8,19
<b>Analiza na prepeljanega potnika (v EUR/potnika brez DDV)</b>				
- prihodki iz javnih virov/potnika	3,12	3,46	3,29	3,47
- vsi prihodki/potnika	5,69	6,02	5,56	5,99

Tabela 2: Viri financiranja javnega železniškega prevoza v obdobju 2011–2014  
(VIR: delovno gradivo IJPP)

Obvezno gospodarsko javno službo (GJS) prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu izvaja SŽ-Potniški promet d. o. o., ki ima za to izključno pravico. Na osnovi podatkov SŽ-Potniški promet, d.o.o., ki so podani v tabeli, vidimo, da so se prihodki za izvajanje GJS prevoza potnikov v železniškem prometu v obdobju 2011-2014 gibali med 84,9 in 88,0 mio EUR. Največji delež v strukturi prihodkov predstavlja nadomestilo, ki ga SŽ-PP prejme za opravljanje GJS in je bil v letu 2014 v višini 41,4 mio EUR. Drugi največji vir predstavljajo prihodki od prodaje vozovnic, ki so se v opazovanem obdobju stalno zniževali in so bili v letu 2014 realizirani v višini 28,9 mio EUR. Pomemben del prihodkov so tudi subvencije za prevoz dijakov in študentov, ki so bile v opazovanem obdobju najvišje v letu 2013 v višini 9,3 mio EUR, v letu 2014 pa so bile v višini 7,8 mio EUR.



Graf 2: Struktura financiranja javnega železniškega prevoza v letu 2014 v EUR brez DDV  
(VIR: delovno gradivo IJPP)

## 2.6 IZVAJANJE MESTNEGA JPP V SLOVENIJI

Primerjalna analiza virov financiranja v javnem mestnem prevozu je bila izdelana na osnovi podatkov dveh največjih prevoznikov v mestnem prometu, in sicer Ljubljanskega potniškega prometa (LPP), ki izvaja GJS prevoza potnikov v mestnem linijskem prometu v Ljubljani, in Mariborskim potniškim prometom (MARPROM), ki izvaja GJS prevoza potnikov v mestnem linijskem prometu v Mariboru.

V nadaljevanju so v tabelah prikazani podatki o prihodkih LPP in MARPROM za izvajanje GJS prevoza potnikov v mestnem linijskem prevozu.

Podjetji sta v letu 2014 opravili skupaj 14,6 mio prevoženih km v mestnem avtobusnem prometu, kar pomeni kar 82 % delež prevozov v mestnem prometu v

RS. Glede na število prepeljanih potnikov pa ti dve podjetji v mestnem prometu opravita 92 % delež prevozov.

Struktura prihodkov se med podjetjema razlikuje, in sicer LPP pridobi večji del prihodkov od prodaje, MARPROM pa večji delež iz javnih virov. Sta pa obe podjetji v letu 2014 imeli enake prihodke iz javnih virov na prevožen kilometer, in sicer 1,11 EUR/km, skupni prihodki na prevožen kilometer pa so bili pri LPP višji in so v letu 2014 znašali 2,90 EUR/km, pri MARPROM pa 2,13 EUR/km.

Leto	2011	2012	2013	2014
Prevoženi kilometri	11.144.493	11.471.738	11.397.196	11.727.060
Število potovanj	41.614.656	39.437.496	40.631.336	39.838.115
<b>Prihodki (v EUR brez DDV)</b>				
Prihodki od prodaje (brez javnih virov)	22.295.648	21.768.284	20.657.984	20.186.357
Subvencije za prevoz dijakov in študentov		984.894	3.077.405	3.474.390
Nadomestilo MOL	5.069.125	7.845.415	9.170.297	8.951.552
Nadomestilo drugih občin (Brezovica, Medvode, Škofljica, Ig, Dol)	594.807	682.400	598.073	383.390
Drugi prihodki iz javnih virov (državne, občinske podpore)	292.879	330.735	112.545	157.100
Prihodki iz javnih virov	5.956.811	9.843.444	12.958.320	12.966.432
Drugi prihodki	585.203	645.417	368.903	446.361
Prihodki od financiranja in drugi prihodki	528.025	360.756	373.163	386.478
Prihodki iz poslovanja	29.365.687	32.617.901	34.358.370	33.985.628
<b>Analiza na prevožen km (v EUR/km brez DDV)</b>				
- prihodki od prodaje vozovnic/km	2,00	1,90	1,81	1,72
- nadomestilo/km	0,51	0,74	0,86	0,80
- prihodki iz javnih virov/km	0,53	0,86	1,14	1,11
- vsi prihodki/km	2,63	2,84	3,01	2,90
<b>Analiza na potovanje (v EUR/potnika brez DDV)</b>				
- prihodki iz javnih virov/potovanje	0,14	0,25	0,32	0,33
- vsi prihodki/potovanje	0,71	0,83	0,85	0,85

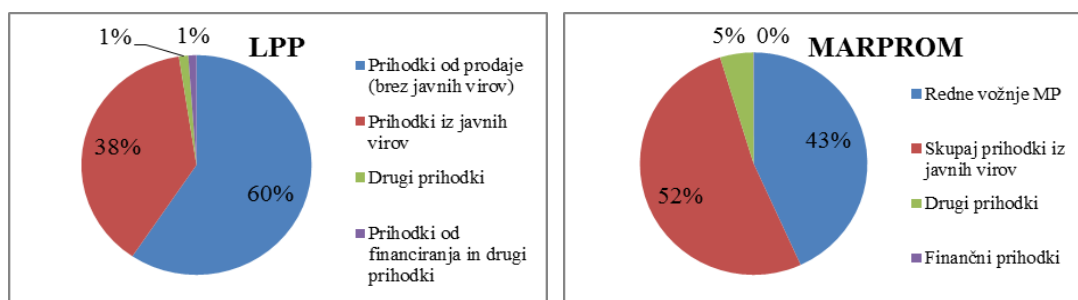
Tabela 3: Prihodki LPP za izvajanje javnega mestnega prevoza v obdobju (2011–2014)

(VIR: delovno gradivo IJPP)

	2012	2013	2014
Število prevoženih kilometrov	2.849.957	2.926.689	2.891.439
Število prepeljanih potnikov	3.870.159	3.916.594	3.959.728
<b>Prihodki (v EUR brez DDV)</b>			
Redne vožnje MP	2.433.295	2.563.614	2.665.965
Nadomestilo	2.074.629	2.697.170	2.876.479
Drugi prihodki iz javnih virov	748.401	344.634	333.189
Skupaj prihodki iz javnih virov	2.823.030	3.041.804	3.209.668
Drugi prihodki	226.491	238.976	291.401
Finančni prihodki	5.514	6.222	2.640
Skupaj prihodki	5.488.330	5.850.616	6.169.674
<b>Analiza na prevožen km (v EUR/km brez DDV)</b>			
- prihodki od rednih voženj/km	0,85	0,88	0,92
- nadomestilo/km	0,73	0,92	0,99
- prihodki iz javnih virov/km	0,99	1,04	1,11
- vsi prihodki/km	1,93	2,00	2,13
<b>Analiza na prepeljanega potnika (v EUR/potnika brez DDV)</b>			
- prihodki iz javnih virov/potnika	0,73	0,78	0,81
- vsi prihodki/potnika	1,42	1,49	1,56

Tabela 4: Prihodki MARPROM za izvajanje javnega mestnega prevoza v obdobju (2012–2014)

(VIR: delovno gradivo IJPP)



Graf 3: Struktura prihodkov izvajalcev GJS mestnega avtobusnega prometa v Ljubljani in Mariboru v letu 2014

(VIR: delovno gradivo IJPP)

## 2.7 PROMETNA INFRASTRUKTURA

Prometno infrastrukturo za JPP v LUR predstavlja predvsem cestno omrežje, po katerem se izvaja najpomembnejši in najbolj razvejan avtobusni javni potniški promet. Pomemben del predstavlja tudi železniško omrežje, kjer je razvejanost in

medsebojno povezanost krajev sicer veliko slabša, vendar pa na svojem vplivnem območju igra pomembno vlogo. Zračnega javnega potniškega prometa znotraj regij ni, pač pa je letališče Jožeta Pučnika ob meji LUR in ima, glede na splošen pomen zračnega prometa, veliko vlogo v LUR. Rečni potniški promet v regiji ni povsem razvit, obstaja le nekaj turističnih območij s ponudbo rečnega prevoza: Ljubljana, Sava na Zbiljskem Jezeru.

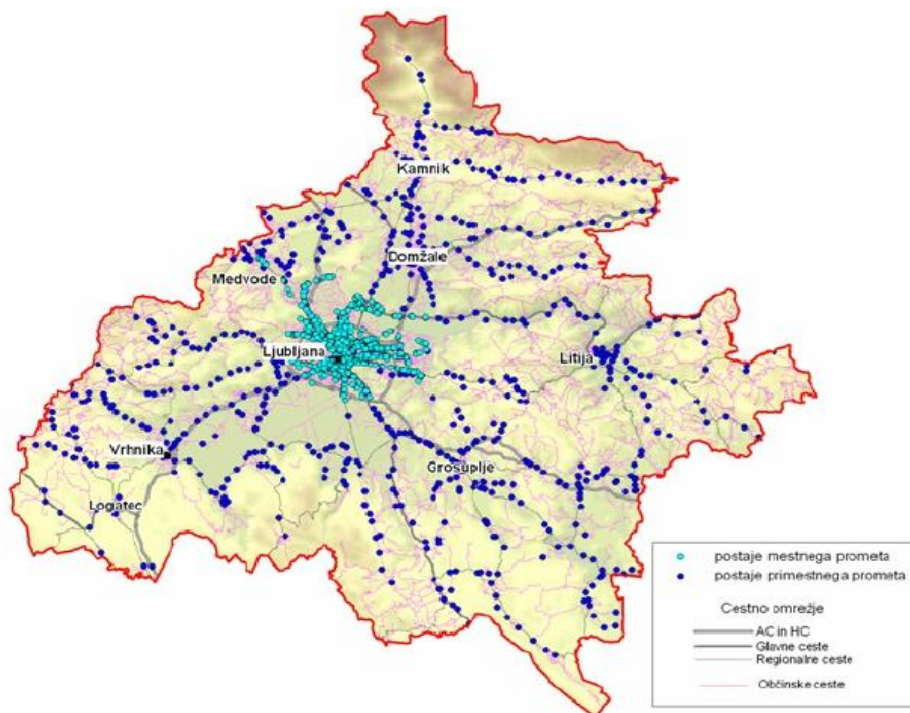
- Cestno omrežje

Cestno omrežje je najbolj razvejano omrežje prometne infrastrukture, saj se ga uporablja predvsem za osebni prevoz z avtomobili. Državno cestno omrežje sestavljajo: avtoceste (AC), hitre ceste (HC), glavne ceste 1. in 2. reda (G1 in G2) regionalne ceste 1., 2. in 3. reda (R ter regionalne turistične ceste R1, R2 in R3) Osrednjeslovenska regija, ki predstavlja LUR, ima daleč največji del avtocestnega omrežja, kar je posledica stikanja krakov državnega avtocestnega križa v Ljubljani. Precej nad povprečjem je tudi dolžina omrežja glavnih cest, manj pa dolžina regionalnih cest.

Kot podpora državnemu omrežju nastopa občinsko cestno omrežje, ki skrbi za popolno dostopnost posameznika do državnega omrežja. Občinske ceste se delijo na lokalne ceste in javne poti.

- Avtobusno omrežje

Prometno infrastrukturo avtobusnega prometa v LUR predstavlja sistem linij, ki medsebojno povezuje avtobusna postajališča. Smiselna razporeditev in ustrezna gostota postajališč sta ključna dejavnika uspešnosti javnega avtobusnega prometa. Lokacije postaj mestnega in primestnega avtobusnega prometa LUR so prikazane v (slika 5).



Slika 4: Lokacije avtobusnih postaj mestnega in primestnega potniškega prometa (VIR: SURS, OMEGA Consult, d.o.o., 2008)

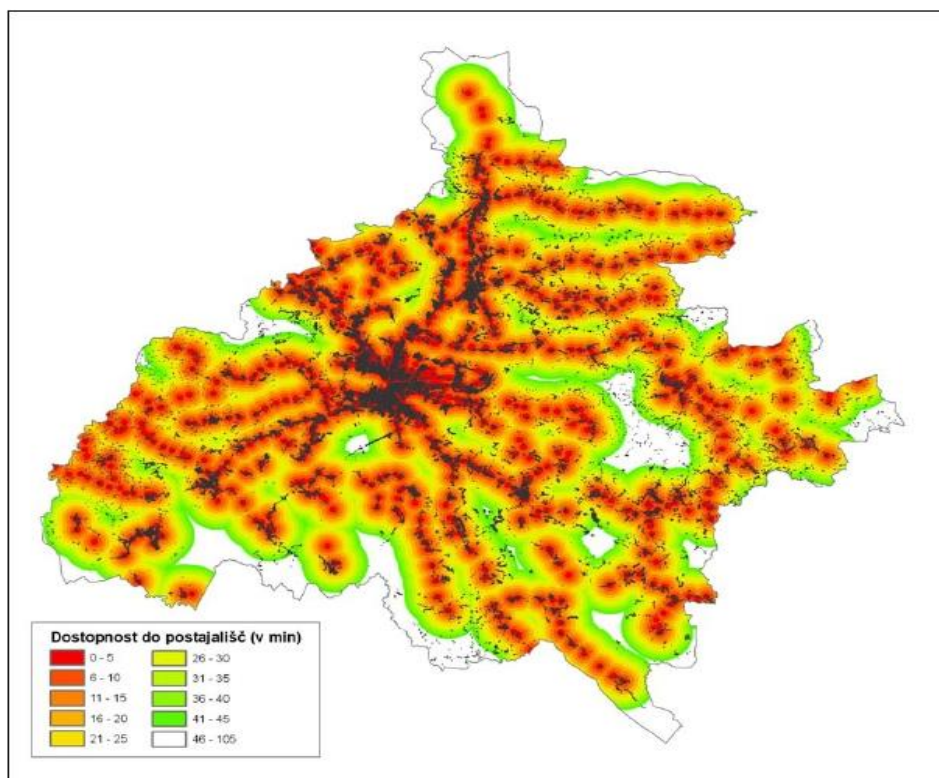
Na območju LUR je v uporabi približno 1.900 avtobusnih postaj, od katerih jih 34 omogoča prestop med mestnim in primestnim prevozom. Največja gostota postajališč je na območju MOL, kjer je tudi gostota poselitve največja in je cestna mreža zelo razvejana.

- Ponudba avtobusnega prevoza

Javni avtobusni promet v LUR je najpomembnejši in najbolj razvejan potniški transport. Pokritost prebivalstva z mrežo avtobusnih postajališč oz. območje z dostopnostjo do postajališč v radiju 300 m (slika 6). Kar pomeni okoli 5 minut hoje. Znotraj območja v radiju 300 m okoli avtobusnih postajališč živi največ prebivalcev v MOL (212.000) oziroma kar 79 % vseh prebivalcev občine. Občina Kamnik je druga po številu prebivalcev znotraj območja dostopnosti (15.700), z deležem 55 %. Najmanj prebivalcev v območju dostopnosti se nahaja v občini Log – Dragomer (590), ki ima tudi najnižji delež pokritosti (17 %). Z analizo celotnega območja LUR lahko ugotovimo, da se znotraj območja dostopnosti nahaja skupno preko 319.000 prebivalcev, kar znaša 63 % vseh prebivalcev regije.

V LUR opravlja svoje storitve 28 ponudnikov javnih avtobusnih prevozov. Največ prevozov na leto opravita JP Ljubljanski potniški promet d.o.o. (LPP) in KAM-BUS d.d..





Slika 5: Časovna oddaljenost do postajališč javnega potniškega prometa  
(VIR: SURS, OMEGA Consult, d.o.o., 2008)

- Železniško omrežje

V LUR se tako kot avtocestno križa tudi železniško omrežje Slovenije. Na odseku med Ljubljano in Zidanim Mostom se prekrivata v smeri vzhod – zahod in v smeri sever – jug vseevropski železniški koridor. V obravnavani regiji je približno 210 km železniških prog. V LUR je 60 železniških postaj, kar pomeni da je v povprečju 1 postaja / 3,5 km proge. Glede na veliko slabšo razvejanost železniškega omrežja od cestnega je tudi število postaj na površino regije veliko manjše (1 postaja / 43 km<sup>2</sup>). Tabela 5, prikazuje razdelitev omrežja v LUR glede na elektrificiranost prog in število tirov na posamezni progi.

Proge	Dolžina (km)	Delež (%)
enotirne	109.300	51,4
dvotirne	103.400	48,6
elektrificirane	118.100	55,5
neelektrificirane	94.600	44,5

Tabela 5: Dolžine železniških prog glede na število tirov in elektrificiranost  
(VIR: SURS, OMEGA Consult, d.o.o., 2008)

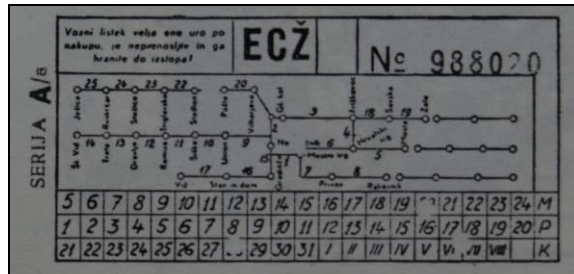




Slika 7: Prva oblika voznega listka  
(VIR: arhiv LPP)

Tramvajске proge so temeljile na posebnih tarifnih pasovih, na osnovi katerih se je določala cena vozovnice. Že takrat so bile cene prevoza za otroke nižje. Otroška cena vozovnice je bila omejena z višino otroka (1,3 metra). Za kontrolo so služile višinske oznake pri vhodih.

Na vozni listkih so označevali za koliko in za katere pasove se je listek izdal in to s posebnimi kleščami, kakršne so še v uporabi na železnicah. Za jutranje vožnje do devete ure so izdajali posebne, cenejše vozne listke. V obdobju med obema vojnama so začeli s prodajo mesečnih vozovnic.



Slika 8: Vozni listek ECŽ okoli leta 1930  
(VIR: arhiv LPP)

Po letu 1974 se je zgodila revolucionarna sprememba v obratovanju in plačevanju voznine. Uvedene so bile enočlanske posadke v vozilih, kar pomeni, da v mestnih avtobusih ni bilo več sprevodnikov. Vstop v vozila je bil samo pri sprednjih vratih, plačevanje voznine pa je nadziral voznik. Voznina se je plačevala s posebnimi žetoni, ki so se zbirali v zato prirejene skrinjice.



Slika 9: Zbirka žetonov  
(VIR: arhiv LPP)

Prvi žetoni so bili izdelani iz papirja, nato iz medenine, z luknjo v sredini, kasneje pa so jih zamenjali plastični brez lukenj. Različne barve žetonov so pomenile različne vrednosti, ob podražitvah se je zamenjala barva žetona. Prav tako so bile ob različnih priložnostih, kot so Valentinovo, stoletnica podjetja, kot tudi teden mobilnosti, izdelane serije plastičnih žetonov različnih oblik.



Slika 10: Priložnostni žetoni  
(VIR: arhiv LPP)

Plačevanje z žetoni ni bila edina oblika plačevanja poleg gotovine. Da se je podjetje približalo potniku, so bile uvedene tudi mesečne vozovnice, na katere je potnik vsak mesec nalepil samolepilno nalepko tekočega meseca, ki je veljala za neomejeno število voženj za tekoči mesec, za razliko od žetona, ki je veljal samo za eno vožnjo.



Slika 11: Šolska in prenosna mesečna vozovnica  
(VIR: arhiv LPP)

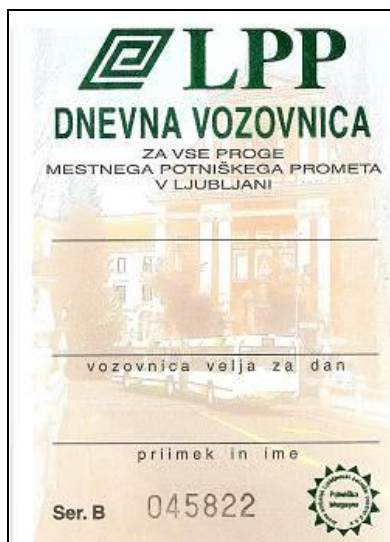
Mesečne vozovnice so bile opremljene s sliko lastnika, prav tako pa je imela mesečna vozovnica napisano ime, priimek ter naslov lastnika. Začele so se vrstiti pritožbe glede izpostavljenosti in varovanja osebnih podatkov v primeru izgube ali kraje vozovnic. V podjetju se je kar nekaj let razmišljalo o novem plačilnem sistemu, pri katerem bi bili lastniki vozovnic bolj zaščiteni glede varovanja osebnih podatkov,

da bi se vsaj delno olajšalo delo voznika glede kontroliranja vozovnic in plačevanja voznine, ki je bil zaradi tega vsakodnevno izpostavljen konfliktu s potniki, tudi zaradi raznih goljufij potnikov.



Slika 12: Mesečni vozovnici za občane in upokojene  
(VIR: arhiv LPP)

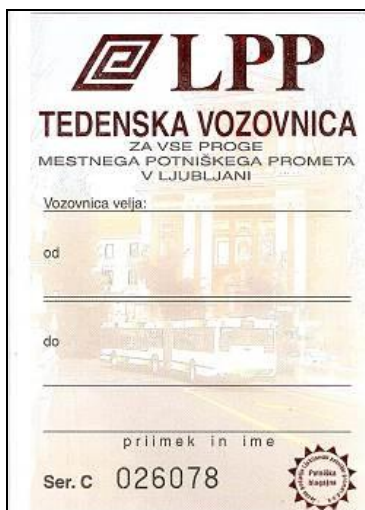
Da bi zadostili tudi potrebam občasnih uporabnikov, je obstajala dnevna vozovnica, ki je bila primerna zgolj za vožnjo tistega dne, ki ga je uporabnik želel. Namenjena je bila tudi prestopanju, če je potnik v želenem dnevu potreboval več kot tri vožnje, saj je bila cena dnevne vozovnice enaka ceni treh žetonov.



Slika 13: Dnevna vozovnica  
(VIR: arhiv LPP)

Tudi tedenske vozovnice so bile smiselne za določen krog ljudi, predvsem za turiste in v času dopustov. Cena je bila sicer petkrat višja od dnevne, vendar je veljala

tedenska vozovnica za sedem dni, začetek veljavnosti pa si je potnik določil sam po potrebi. Voznik je preverjal datum na natisnjenih vozovnicah.



Slika 14: Tedenska vozovnica  
(VIR: arhiv LPP)

S povečevanjem stopnje motorizacije v devetdesetih letih prejšnjega stoletja, po nekaterih ustnih virih pa že z uvedbo samoplačniškega plačilnega sistema leta 1974, se je začelo razmišljati o modernizaciji plačilnega sistema in prehodu na nek nov in sodoben način obračunavanja voznine. Sredstev, potrebnih za zamenjavo plačilnega sistema ob upadanju števila potnikov in z nizko subvencijo Mestne občine Ljubljana, ni bilo nikoli na razpolago, zato je ves čas ostajalo le pri razmišljanju o spremembi in spremljanju razvoja tehnologij na trgu ponudnikov sodobnih plačilnih sistemov.

Sprva je sodoben način pobiranja voznine predstavljala uvedba kartonskih vozovnic in primernih mehanskih poničevalcev v vozilih, ki odtiskujejo datum, čas in šifro vozila na vozovnico. Kasneje, v sredini devetdesetih let, je tehnologija omogočala elektronski zapis na vozovnico ob uporabi kartonskih in plastičnih vozovnic s sistemom magnetnega zapisa in strojni opremi v vozilih, ki magnetni zapis prebere, po potrebi na kartico podatke dopiše.

Ob raziskavi trga proizvajalcev elektronskih sistemov je bilo ugotovljeno, da je svetovni trend razvoja plačilnih sistemov usmerjen v elektronske brezkontaktno »pametne« kartice z enim kilo bitom spominskega prostora in osembitno elektronsko inkripcijo in da se sistemi s karticami z magnetnim zapisom ne razvijajo več, ampak le še vzdržujejo tisti, ki so že nameščeni. Leto po tem, leta 2007, pa je že bilo jasno, da so plačilni sistemi z uporabo magnetnih kartic v opuščanju. Veliko

podjetij, ki jih je uporabljalo, je začelo s preходом na elektronsko brezkontaktno kartico in opuščanjem možnosti nakupa vozovnice na avtobusu.

Za sisteme medkrajevnega potniškega prometa pa so na trgu prevladovali mehanski strojčki za izdajanje vozovnic, tako imenovani almexi (po blagovni znamki, ki je prevladovala na trgu), kakršnega se je od začetka sedemdesetih let pa vse do konca leta 2006 uporabljalo tudi v medkrajevem potniškem prometu Ljubljanskega potniškega prometa.



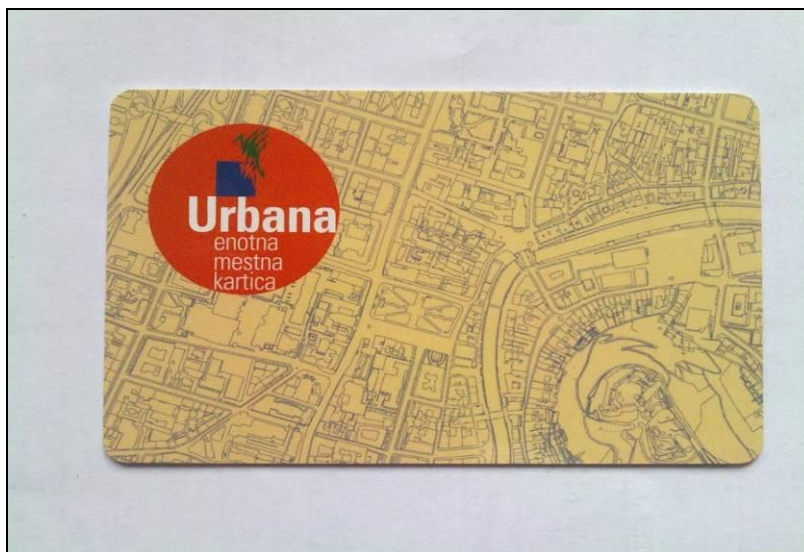
Slika 15: Almex – strojček za izdajo vozovnic  
(VIR: arhiv LPP)

Pozneje, v sredini devetdesetih let, je tehnologija omogočala elektronski zapis na vozovnico ob uporabi kartonskih in plastičnih vozovnic s sistemom magnetnega zapisa in strojni opremljeni vozilih, ki magnetni zapis prebere, po potrebi pa na kartico podatke tudi dopiše.

Zaradi razvoja elektronskih tehnologij, ki omogočajo vedno hitrejši in varnejši zapis na elektronski nosilec – pametno kartico, je bila sprejeta odločitev, da se plačilni sistem ne nadomesti s kartico, ki omogoča le plačevanje voznine na avtobus, temveč s sistemom, ki omogoča integrirano storitev za meščana in za potnika. Uvedbo sistema enotne mestne kartice je po tej odločitvi prevzela Mestna občina

Ljubljana, ki je imenovala projektno skupino za vodenje postopka uvedbe EMK Urbana.

V prvi četrtini leta 2009 se je v mestnem potniškem prometu začelo testno obdobje EMK Urbana. Postopoma se je pričela zamenjava kartonskih mesečnih vozovnic z novo EMK kartico in ukinjanjem plačevanja prevoza z žetoni in gotovino. V drugi polovici leta 2010 je bilo plačilo na mestnih avtobusih samo še z novo EMK kartico in Moneto.



*Slika 16: Vrednostna kartica Urbana  
(VIR: arhiv LPP, foto M. Mandelj)*

Plačilo z mobilnim telefonom (Moneta) nadomešča nekdanje plačilo z žetoni in gotovino. Ta način plačila ne omogoča brezplačnega prestopanja v roku 90 minut in plačila za več oseb. Informacije o vklopu storitve Moneta se nahajajo na [www.moneta.si](http://www.moneta.si), storitev pa podpirajo mobilni operaterji Telekom Slovenije, Si.mobil in Debitel.

Na avtobusu za tovrstno plačilo pokličemo standardno številko za plačevanje z Moneto 1899, nato pa telefon približamo validatorju, ki se nahaja pri vozniku.





Slika 17: Prikaz plačila z mobilnim telefonom (Moneta)  
(VIR: LPP, foto M. Mandelj)

#### - **Železniški potniški promet**

Obvezno gospodarsko javno službo prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu izvaja SŽ-Potniški promet d. o. o.

Železniški transport je eden najbolj varnih oblik prevoza ter tudi zelo učinkovit pri rabi prostora: dvotirna železniška proga lahko prepelje več potnikov ali tovora v nekem časovnem obdobju kot pa štiripasovna cesta. Rezultat tega je, da so železnice dostikrat največja oblika javnega prevoza v več državah. V Aziji, pa tudi v Evropi, milijoni ljudi uporabljajo vlake kot glavno prevozno sredstvo.

V Sloveniji je na žalost razmerje med uporabo javnega in osebnega prevoza med najslabšimi v Evropi. Storitve javnega prevoza niso konkurenčne osebnemu prevozu niti po količini niti po kakovosti. Krivdo lahko na eni strani pripisujemo slabo organiziranemu javnemu prometu, po drugi strani pa prebivalcem, ki si danes težko predstavljajo odhod v službo, nakupovalno središče ali kaj podobnega z vlakom ali avtobusom. Zaradi tega nastaja začaran krog, v katerem cene javnega prevoza rastejo nad ravniyo cen v zahodni Evropi, njegova uporaba pa se zmanjšuje.

Prometna politika je strategija, ki med drugim v pisni oblika določa cilje. Neizvajanje ciljev, navedenih v strategiji, ogroža kakovost življenja v Sloveniji. Porast rabe avtomobilov kot osnovnega prevoznega sredstva vpliva na onesnaževanje okolja, povzroča ozka grla, sili k izgradnji novih cest in parkirišč. Investicijska prioriteta Evropske unije, Državnega razvojnega programa in Programa nacionalnih projektov je spodbujanje k trajnostni mobilnosti, uporabi železniškega in ostalega javnega

prevoza. Ta cilj je deklariran cilj Evrope in tudi zelo pomemben življenjski interes prebivalcev Slovenije.

Zavedati se moramo, da imajo projekti javnega prevoza bistveno višji pozitiven strukturni vpliv na gospodarski in družbeni razvoj kot gradnja cest in prodaja avtomobilov.

Komercialno gledano pa ima železniški prevoz raznoliko bilanco. Večina železniških sistemov, med drugim tudi sistemi podzemne in mestne železnice, je močno subvencioniranih in niso nikoli ali pa zelo redko dobičkonosni. Izvajalci obveznih gospodarskih javnih služb prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu ne pokrijejo svojih odhodkov s prihodki, zato je potniški promet v večini držav še vedno odvisen od državnih subvencij, tovorni promet pa v precej državah postaja bolj učinkovit in dobičkonosen, tudi v Sloveniji.

Struktura potniškega prometa se v zadnjih letih spreminja. Zaradi splošne politične in gospodarske situacije in zelo močne konkurence tako osebne avtomobilskega kot tudi avtobusnega prometa, je javni potniški promet že od leta 1991 v upadanju.

Z vključitvijo Slovenije v Evropsko unijo se je tudi za Slovenske železnice pričelo novo obdobje. Samo prilagajanje trgu in borba za tržni delež je prihodnost, v kateri je mogoče preživeti. Odpiranje novega trga je priložnost za krepitev tržnega deleža. Le z znatnim finančnim vlaganjem v dvig kvalitete lahko pričakujejo uspešnost na trgu.

V času recesije, ko tako svetovna kot tudi slovenska podjetja lahko pričakujejo večji upad kupne moči, so vprašanja stanja in gibanj v potrošnji za ponudnike produktov in storitev bistvenega pomena. Podjetja morajo biti sposobna razviti poslovno strategijo, ki jim bo omogočala izboljšanje odnosov z odjemalci, informacijska tehnologija pa jim mora služiti le kot sredstvo za doseganje zadanih ciljev. Za potnike, ki potujejo službeno, in tiste, ki potujejo zasebno, ne veljajo enaki kriteriji. Ko se potnik odloča za način prevoza, je na eni strani pomembna ponudba transportnih nosilcev in poznavanje alternativ oziroma informacij o možnih načinih prevoza (vozni red, čas vožnje, cena, dostopnost, udobnost itd.), po drugi strani pa možnost uporabe osebne avtomobila. Izkušnje v Evropi kažejo, da zadostne in zanesljive informacije o možnostih uporabe javnega prevoznega sredstva lahko pozitivno in dolgoročno vplivajo na odločitve potnikov.

V današnjem turbulentnem poslovnem okolju smo priča hitremu razvoju informacijskih procesov in tehnologij. Nove informacijske tehnologije omogočajo uporabnikom interneta preprost in cenen dostop do informacij ter vplivajo na vse višjo zahtevnost strank.

Nove tehnologije in preprosti načini nakupa prevoznega sredstva povzročajo, da je vse manj uporabnikov storitev Slovenskih železnic. Vse večja konkurenca med ponudniki prevoznih sredstev je pripeljala do spoznanja, da je potrebno na vsak način zadovoljiti svoje uporabnike.

Sistem načina prodaje železniških vozovnic v Sloveniji je za današnje čase slabo organiziran. Vsak potnik, ki se odloči za nakup vozovnic, le-to lahko opravi na železniški postaji, ki ima blagajno, ali pri pooblaščenih agencijah ter pri sprevodniku na vlaku. To predstavlja ključni problem za vse tiste potnike, katerim bi bil z nakupom vozovnic s pomočjo interneta privarčevan čas, v določenih primerih pa tudi denar.

Prenova plačilnega sistema v železniškem prometu se je začela leta 2006. Do avgusta 2009 so bile uvedene brez kontaktne čip kartice pri subvencioniranju šolskih prevozov.

Glede na tehnične možnosti, s katerimi razpolagajo Slovenske železnice, bi lahko že na obstoječi spletni strani uvedli še dodatno storitev, in sicer online nakup vozovnic. Trditev, da bi bila uvrstitev prodaje e-vozovnic na tej obstoječi spletni strani utemeljemo s sledečim:

- spletna stran je uvrščena v sam vrh najbolj obiskanih slovenskih spletnih strani;
- vsak mesec stran obiše 277.000 obiskovalcev;
- po številu poizvedb je ravno vozni red s cenikom na prvem mestu, in sicer kar 80 % obiskovalcev obiše spletno podstran Vozni red, kjer naj bi tudi bila locirana povezava za e-nakup vozovnic.

Razlogi, zakaj se potniki odločajo za nakup on-line vozovnic, se med domačimi in tujimi potniki razlikujejo. Tujci si želijo pred prihodom v tujo državo najpogosteje zagotoviti vozovnice že vnaprej. Določeni prihajajo iz držav, kjer je železniški promet eden najpomembnejših v prometu in se bojijo, da vozovnic ob prihodu ne bodo mogli več kupiti. Drugi se bojijo nerazumevanja z osebjem na blagajni in v želji, da se temu izognejo, si želijo vozovnice kupiti preko on-lina. Določeni želijo imeti več časa za ogled mesta. Razlogov, zakaj se odločijo za nakup preko interneta, je veliko in ob tako hitrem razvoju tehnologije jih bo še več.

Pri domačih potnikih je povpraševanje po tej storitvi predvsem zaradi izogibanja dolgim kolonam, ki so največkrat ob konicah stalnica na blagajni. Ob uvedbi posebnih vozovnic, ki so cenovno ugodnejše od navadnih in so dostopne v predprodaji, je zanimanje za online nakup še večji.



*Slika 18: Brezkontaktna kartica  
(VIR: SŽ)*

### **3 INTEGRACIJA PLAČILNIH SISTEMOV V POTNIŠKI PROMET**

Danes obstajata povsem ločena plačilna sistema cestnega in železniškega JPP, lokalne skupnosti pa organizirajo mestni prevoz neodvisno od drugih vrst potniškega prometa. Prav tako posamezni prevozniki neodvisno oblikujejo cene za posamezne produkte na osnovi različnih komercialnih popustov (npr. mesečna vozovnica). Delno poenotenje tarifnega sistema je bilo v Sloveniji že doseženo z uvedbo subvencioniranih vozovnic za dijake, študente in udeležence izobraževanja odraslih, ki služi kot model pri poenotenju terminskih vozovnic tudi za ostale potnike. V okviru vzpostavitve IJPP je potrebno vse tarifne sisteme poenotiti v delu, ki se nanaša na produkte IJPP in z njimi uskladiti tehnologijo enotne elektronske vozovnice. Edini sistem v Sloveniji, kjer je to integrirano in deluje že več let, je enotna vozovnica med Kam-busom in SŽ na relaciji Ljubljana–Kamnik.

Predpogoj za integracijo oziroma poenotenje sistema JPP je izdelava enotnega sistema, ki naj bi sledil možnosti, da se v čim večji meri ohranijo obstoječi že delujoči sistemi, v smislu terminalske opreme (validatorji, prodajna mesta) in elektronskih kartic, ohranitve obstoječe mreže prodajnih mest in možnosti uporabe dodatnih aplikacij na elektronski kartici (npr. plačilo parkirišča, knjižnica, izposoja koles ipd.).

#### **3.1 PLAČILNI SISTEM V AVTOBUSNEM POTNIŠKEM PROMETU**

Plačevanje s kartico Urbana je, poleg plačila z mobilnim telefonom (Moneta), edino plačilno sredstvo za vožnjo z avtobusi v Ljubljani. Urbana je dobro dostopna, saj jo je mogoče kupiti na urbanomatih, v trafikah podjetja Dela prodaje in 3dva Tobačne, v izbranih prodajalnah Mercatorja, na izbranih Petrolovih bencinskih servisih, v vseh treh Turistično informacijskih centrih (TIC), na Avtobusni postaji Ljubljana in na potniški blagajni LPP. Večina postajališč v središču mesta, kjer je večina turistov, je opremljena z urbanomati, prav tako so v središču mesta tudi vsi trije TIC-i. Skupaj je v Ljubljani in njeni okolici preko dvesto prodajnih mest, od tega so 24 ur dnevno vse dni v tednu na voljo urbanomati in Petrolovi bencinski servisi.

Na kartico Urbana, ne glede na to ali je vrednostna ali imenska in ali je na njo naložena termimska vozovnica ali ne, je mogoče naložiti poljubne zneske do skupne vrednosti 50,00 evrov. Tako si vsakdo lahko Urbano napolni v skladu s svojimi potrebami in uporablja eno kartico na vseh mestih, kjer je možna njena uporaba. Ljubljana je z uvedbo Urbane med prvimi mesti v Evropi, ki uvaja enotno plačevanje mestnih storitev, saj želi, da bi bili vsakodnevni opravki potnikov, ki uporabljajo javni prevoz, preprostejši, prijaznejši, cenejši in udobnejši.

Z uvedbo kartice Urbana je uveden sodoben elektronski plačilni sistem, ki omogoča brezplačno prestopanje v roku 90-ih minut od plačila prve vožnje. Nakup oziroma pridobitev vozovnice pomeni sklenitev medsebojnega pogodbenega razmerja med prevoznikom in potnikom, na podlagi katerega potnik pridobi pri prevozniku pravico do prevoza, kakor tudi pravico do prevoza njegove prtljage ter potnikovih živih živali in sicer po objavljenem voznem redu, po linijah mestnega prometa.

Z uvedbo enotne mestne kartice Urbana je Ljubljana postala prvo mesto v Sloveniji in med prvimi v Evropi, ki je uvedla takšno plačilno shemo. Enotno mestno kartico je mogoče uporabljati za plačilo storitev javnega potniškega prometa, plačilo parkiranja, plačilo vzpenjače na grad, knjižnice, plačilo za obisk muzejev, izposoja koles »Bicikel« in še nekatere prireditve v sklopu mesta Ljubljane.

### **3.1.1 Plačevanje z EMK Urbano kartico na avtobusu mestnega in medkrajevnega potniškega prometa**

Validacija je dokumentiran postopek potrjevanja oziroma plačila prevoza, ki pri tem dosega predpisane rezultate.

Vstop na avtobus je mogoč le pri prvih vratih pri vozniku. Vožnjo z mestnim avtobusom plačamo ob vstopu z validacijo kartice. Na vsakem avtobusu sta zaradi hitrejšega vstopanja nameščena dva validatorja. Za validacijo uporabnik kartico prisloni k validatorju, kjer je piktogram roke, ki drži kartico. Na samem validatorju se ob pravilni uporabi prikaže uspešnost validiranja. Validacija je potrebna ob vsakem vstopu na avtobus, tudi ob prestopu, prav tako se morajo validirati uporabniki brezplačnih vozovnic.

Potnik, ki ima vrednostno vozovnico, mora ob vstopu v vozilo, na katerega je prestopil v roku 90-ih minut (vstop in validacija kartice Urbana v prvem vozilu), kartico Urbana prisloniti na validator. Programska oprema sama zazna prestopanje in ne odtegne dobroimetja s kartice Urbana, na validatorju se izpiše prestop. V kolikor potujeta dve osebi ali več, mora potnik na to opozoriti voznika avtobusa, da mu le ta pri svojem terminalu odčita število oseb. Prestopni rok 90 minut velja za vse, vendar le, dokler potujejo skupaj.

Z mobilnim telefonom lahko potnik plača voznino le za eno osebo za vožnjo z vozilom, na katerega je vstopil. Plačilo voznine z mobilnim telefonom ne omogoča prestopanja v roku 90-ih minut. Z mobilnim telefonom lahko plačujejo voznino potniki, ki imajo sklenjeno naročniško razmerje s slovenskim operaterjem mobilne telefonije, ki ponuja storitev Moneta. Plačilo se izvede s klicem iz mobilnega telefona na številko 1899 in prislonitvijo mobilnega telefona k validatorju.

Ob validaciji terminske kartice bo sistem najprej preveril, ali je na kartici naložena veljavna mesečna vozovnica. Če je, bo sistem upošteval ta način plačila in s kartice ne bo trgal dobroimetja. Mesečna vozovnica na kartici Urbana velja od 1. dne v tekočem mesecu do vključno 5. dne v naslednjem mesecu. Če bo sistem zaznal, da na kartici ni veljavne mesečne vozovnice, bo odštel trenutno veljavni znesek za plačilo enkratne vožnje z možnostjo prestopanja v času 90-ih minut.

Plačilo z eno kartico Urbana je možno izvesti tudi za več kot enega potnika. Plačilo za več potnikov se izvaja pri vozniku tako, da se kartico Urbana prisloni na validator, in se vozniku pove, za koliko oseb želimo dodatno plačati. Ko voznik odtipka število dodatnih potnikov, se ponovno prisloni kartico na validator, da se opravi nakup dodatnih vozovnic. Če želijo potniki, za katere je plačana voznina, prestopiti, tega ne morejo brez kartice, iz česar sledi, da morajo potovati skupaj.

Stran s katero se prisloni kartico Urbana ni pomembna, pomembno je, da je prislonjena na tistem mestu validatorja, kjer je narisani piktogram roke, ki drži Urbano. Če je v denarnici poleg Urbane še druga brezkontaktna kartica, validator težje ali pa sploh ne zazna kartice Urbane, zato priporočamo, da se ob validaciji Urbano vzame iz denarnice.



Slika 19: Primer validiranja kartice Urbana  
(VIR: arhiv LPP)

### 3.1.2 Vrste kartic Urbana

1. Vrednostne, z možnostjo prestopanja brez doplačila v roku devetdesetih minut.

2. Termenske mesečne, ki nosijo zapis pravice kot:

- splošne,
- šolske,
- upokojske,
- splošne s 50 % popustom mesečne,
- prenosne,
- letne prenosne,
- brezplačne z ali brez časovne omejitve.

Polnjenje kartice Urbana rumene ali zelene barve pomeni elektronski zapis podatkov z ustrezno elektronsko opremo.

Za prevoz v mestnem prometu mora uporabnik prevoza kartico Urbana napolniti z:

- dobroimetjem, naloženim na kartici Urbana rumene ali zelene barve, ki ga lahko uporabi za pridobitev vrednostne vozovnice za eno potovanje, z možnostjo prestopanja v roku do devetdesetih minut brez doplačila, in za plačevanje tretji osebi oz. plačevanje ostalih storitev,
- terminsko vozovnico, mesečno vozovnico, ki omogoča neomejeno število voženj za plačani mesec, velja pa od prvega v mesecu do petega v naslednjem mesecu, ne glede na datum nakupa.

#### 3.1.2.1 Vrednostna kartica Urbana

Vrednostna kartica Urbana je rumene barve, nadomešča žetone in gotovino in je nosilec prenosljivih pravic, kot so vrednostna prenosna vozovnica, prenosna mesečna vozovnica, prenosna letna vozovnica. Kartica je brez imena in je prenosljiva.





Slika 20: Vrednostna kartica Urbana  
(VIR: arhiv LPP, foto M. Mandelj)

Na vrednostno kartico je mogoče naložiti poljubne zneske do skupne vrednosti 50,00 evrov. Tako si vsakdo lahko Urbano napolni v skladu s svojimi prevoznimi potrebami. Kartica Urbana pa je trajna. Tudi vrednost, naložena na njej ne zastara, tako da jo občasni uporabniki javnega prevoza lahko uporabljajo vrsto let in si nanjo naložijo toliko, kot potrebujejo.

### 3.1.2.2 Terminska kartica Urbana

Terminska kartica Urbana je zelene barve in nadomešča vse vrste mesečnih vozovnic. Izdana je na ime in ni prenosljiva. Omogoča neomejeno število voženj na vseh linijah mestnih avtobusov. Poleg ali namesto mesečne vozovnice lahko na terminsko kartico naložite tudi izbrano vrednost dobroimetja (do 50 EUR) in ga uporabite, kot bi sicer uporabili žetone ali gotovino oziroma za plačilo drugih storitev, ki so vključene v sistem enotne mestne kartice. Če je na terminski kartici naložena veljavna mesečna vozovnica, sistem najprej upošteva mesečno in ne trga sredstev dobroimetja, če pa bo sistem zaznal, da na kartici ni naložene veljavne mesečne vozovnice, samodejno s kartice odšteje vrednost vožnje.



Slika 21: Terminska kartica Urbana  
(VIR: arhiv LPP, foto M. Mandelj)

Terminsko kartico je mogoče dobiti le v potniških blagajnah LPP in na Avtobusni postaji Ljubljana, kjer nanjo zapišemo pravico do uporabe posamezne vrste mesečne vozovnice. Polnjenje terminske kartice pa je mogoče na urbanomatih in vseh drugih prodajnih mestih, kjer se veljavnost kartice za izbrani mesec podaljša s plačilom izbrane mesečne vozovnice, vendar to ne velja za mesečno vozovnico s 50 odstotnim popustom, za katero je potrebno imeti potrdilo o brezposelnosti, ki pa ne sme biti starejše od 30 dni.

Za izdelavo terminske – imenske kartice je potreben osebni dokument, na podlagi katerega se na kartico vpišejo potrebni podatki, priimek in ime, datum rojstva, naslov in pravice do nakupa kategorije vozovnice. Viden je le zapis imena in priimka, ostale podatke pa je moč videti le na tako imenovanem čitalniku v potniški blagajni ter na opremi kontrolorja ob kontroli.

- Mesečna splošna vozovnica

Mesečna splošna vozovnica je vozovnica, ki jo uporabnik kupi po predhodnem zapisu pravice do nakupa te vozovnice na kartico Urbana zelene barve in je imenska ter neprenosljiva. Vozovnica je uporabljiva za neomejeno število voženj na vseh progah mestnega potniškega prometa.

Zapis pravice do nakupa mesečne splošne vozovnice lahko izvede izključno prevoznik na svojih prodajnih mestih na zahtevo osebe, ki prevozniku predloži veljavni osebni dokument s sliko. Tako pridobljen zapis pravice je podlaga za nakup

mesečne splošne vozovnice. Mesečna splošna vozovnica velja od prvega dne v tekočem mesecu do vključno petega dne v naslednjem mesecu.

- Mesečna šolska vozovnica

Zapis pravice do mesečne šolske vozovnice imajo redno vpisani učenci osnovnih šol, dijaki srednjih in poklicnih šol, študenti višjih in visokih šol ter fakultet. Zapis pravice do mesečne šolske vozovnice imajo tudi študenti, ne glede na to ali se študij izvaja kot redni ali izredni, pod pogojem, da niso v delovnem razmerju in niso prijavljeni kot brezposelne osebe.

Upravičenci do zapisa pravice do mesečne šolske vozovnice, navedeni v tem členu, morajo prevozniku predložiti potrdilo o šolanju - izobraževanju, starejši od 18 let pa tudi osebni dokument s sliko. Zapis pravic imajo tudi udeleženci izobraževanja odraslih, ki se izobražujejo po javno veljavnih programih osnovnošolskega, poklicnega, srednjega in višjega strokovnega izobraževanja, pod pogojem, da niso zaposleni in le do 27. leta starosti. Do pravic šolske mesečne vozovnice imajo tudi redni ali izredni študentje, pod pogojem, da niso v delovnem razmerju in niso iskalci zaposlitve, za kar pa morajo predložiti dokazilo. Zapis pravice do mesečne šolske vozovnice velja od 1. septembra v tekočem letu do 5. oktobra v naslednjem letu.

- Mesečna upokojenska vozovnica

Mesečna upokojenska vozovnica je vozovnica, ki jo uporabnik kupi po predhodnem zapisu pravice pod pogoji upokojenci na podlagi predložitve odločbe o upokojitvi ali odrezka o prejemu pokojnine in osebnega dokumenta s sliko ter starejši po dopolnitvi 65 let starosti na podlagi osebnega dokumenta s sliko.

- Mesečna splošna vozovnica s 50 %-im popustom

Upravičenci do zapisa mesečne splošne vozovnice s 50 %-im popustom so brezposelne osebe, ki predložijo potrdilo Zavoda Republike Slovenije za zaposlovanje o vpisu v evidenco brezposelnih oseb. Potrdilo Zavoda Republike Slovenije za zaposlovanje ne sme biti starejše od 30 dni.

- Mesečna prenosna vozovnica

Pravico do nakupa mesečne prenosne vozovnice ima vsaka pravna ali fizična oseba. Vozovnica ni imenska ter je prenosljiva. Vozovnica je uporabljiva za neomejeno število voženj na vseh progah mestnega potniškega prometa. Mesečna prenosna vozovnica velja od prvega dne v tekočem mesecu do vključno petega dne v naslednjem mesecu.

- Letna prenosna vozovnica

Pravico do nakupa letne prenosne vozovnice ima prav tako vsaka pravna ali fizična oseba. Vozovnica ni imenska ter je prenosljiva (kartica Urbana rumene barve). Izjemoma je letna vozovnica lahko tudi imenska in hkrati prenosljiva (kartica Urbana zelene barve), ki jo v večini uporabljajo t.i. podjetja. Vozovnica je uporabljiva za neomejeno število voženj na vseh progah mestnega potniškega prometa. Letna prenosna vozovnica velja od prvega januarja tekočega leta do vključno petega januarja naslednjega leta.

- Terminalska vozovnica s spremljevalcem

Upravičenci do brezplačnega zapisa terminalske vozovnice s spremljevalcem na kartico Urbana zelene barve so:

- oseba, ki ima zaradi izgube, okvare ali paraliziranosti spodnjih ali zgornjih okončin ali medenice priznana najmanj 60 odstotno telesno okvaro, in spremljevalec, ki jo spremlja,
- oseba z multiplo sklerozo in spremljevalec, ki jo spremlja,
- oseba z mišičnimi ali živčno mišičnimi obolenji z ocenjeno najmanj 30 odstotno telesno okvaro in spremljevalec, ki jo spremlja,
- težko prizadeta oseba, ki ji je priznana invalidnost po predpisih o varstvu telesno in duševno prizadetih oseb in spremljevalec, ki jo spremlja,
- mladoletna oseba, ki je težko telesno ali duševno prizadeta oziroma je zaradi izgube, okvare, paraliziranosti spodnjih okončin ali medenice ovirana pri gibanju in spremljevalec, ki jo spremlja.

- Turistična kartica Urbana

V mnogih turistično zanimivih mestih so enotne vozovnice še bolj uskladili s potrebami turistov oziroma z uvedbo raznoraznih ugodnosti, kot so popusti za dostop do glavnih znamenitosti in neomejena uporaba transporta v mestu ter brezplačni ogledi določenih muzejev. S takim pristopom se zadovoljijo želje obiskovalcev mesta in se hkrati spodbuja uporaba enotnega tarifnega sistema na dodatne segmente potnikov. V zadnjih nekaj letih se je Ljubljanska Regija razvila v zanimivo turistično točko, ki privablja vedno več obiskovalcev.

Posledično je smiselno upoštevati uvedbo tovrstne poživljajoče metode, zato se je uvedla tako imenovana Turistična urbana kartica. Kartico je možno kupiti v turističnih informacijskih centrih ter v hotelskih recepcijah. Veljavnost turističnih kartic je 24 ur, 48 ur ali 72 ur.

Z nakupom kartice turist prosto dostopa do najzanimivejše ljubljanske kulturno turistične ponudbe, v sistem turistične kartice pa je vključen tudi prevoz z avtobusi mestnega potniškega prometa, vožnja z vzpenjačo na Ljubljanski grad, vstop na grajski stolp in voden ogled Ljubljanskega gradu, kot tudi izposoja koles, vstop v ljubljanske galerije in muzeje, vstop v živalski vrt, ter prost dostop do interneta. Sistem turističnih kartic je zaživel v juliju 2010.



Slika 22: Turistične kartice Urbana  
(VIR: arhiv LPP)



Slika 23: Voznikov terminal v medkrajevnem potniškem prometu  
(VIR: arhiv LPP)

### 3.1.3 Kontrola vozovnic

Z začetkom uporabe kartice Urbana je bila v podjetju LPP ustanovljena kontrolna služba, ki izvaja kontrolo plačila prevoza na avtobusu. Kontrolo izvajajo tudi redarji Mestnega redarstva in inšpektorji Mestnega inšpektorata.

Kontrolor preverja veljavnost mesečnih vozovnic in tudi validacijo oziroma plačilo voznine. Kontrola se vrši med samo vožnjo, zaradi česar je voznik razbremenjen in se lažje posveča prometu, sama vožnja pa je hitrejša, saj so postanki na postajah krajši. Kontrolorji izvajajo kontrolo na avtobusih med 3.00 uro in 24.00 uro. Opremljeni so s kontrolorjevimi terminali, s katerimi preverjajo veljavnost vozovnice, validacijo potnika, čas prvega vstopa v vozilo zaradi prestopanja iz avtobusa na avtobus in morebitnega nevalidiranja.

V kolikor kontrolor ugotovi, da potnik nima veljavne vozovnice, ali da se potnik pri vstopu ni validiral, takšno vozovnico potniku odvzame in mu izda potrdilo o odvzemu vozovnice. Terminalska vozovnica tudi ni veljavna v kolikor jo uporablja oseba, ki ni lastnica kartice. Lastništvo se izkazuje z osebnim dokumentom s fotografijo, kot so osebna izkaznica, potni list, vozniško dovoljenje, indeks, dijaška ali študentska izkaznica.

V primeru odvzema vozovnice kontrolor na svojem terminalu za odvzeto vozovnico zabeleži sankcije, katere se zabeležijo tudi na centru upravljanja in se označijo kot blokirana kartica.

Datum: 22.05.2009 Čas: 08:19:22 TID: 18522 Številka avtobusa: 780 Kontrolor ID: 36062557768874756	Datum: 22.05.2009 Čas: 08:19:22 TID: 18522 Številka avtobusa: 780 Kontrolor ID: 36062557768874756
<b>POTRDILO</b>	<b>POTRDILO</b>
<b>Odvzem kartice Urbana</b> 36262557768874244 NEVELJAVNA	<b>Odvzem kartice Urbana</b> 36262557768874244 NEVELJAVNA
Aleksandra Rumpelšteker Cigaletova 13 1000 Ljubljana	Aleksandra Rumpelšteker Cigaletova 13 1000 Ljubljana
Izgubljeni predmeti in odvzete vozovnice: Potniška blagajna na Celovski 160, 1000 Ljubljana 01 58 22 420, 01 58 22 421 Odvzeto vozovnico lahko potnik prevzame Vsak delavnik med 7.00 in 17.00 uro, Po preteku 24-ih ur od odvzema. Čas odvzema je natisnjen na potrdilu.	

Slika 24: Potrdilo o odvzeti vozovnici za potnika in kontrolorja  
(VIR: LPP, navodila LPP za uporabo kontrolorjevega terminala, podatki so izmišljeni)

Potnik v vozilu, ki ni plačal vožnje ali ne pove številke vozovnice, mora vozilo zapustiti na zahtevo kontrolorja, mestnega redarja ali inšpektorja. Šteje se, da potnik nima vozovnice, če se sklicuje na nedelovanje mobilnega telefona ob kontroli plačila vožnje.

Za ponovno izdajo odvzete oziroma blokirane kartice Urbana po Odloku o organizaciji in načinu izvajanja mestnega linijskega prevoza potnikov mesta Ljubljane prevoznik zaračuna potniku strošek ponovne izdaje, v primeru odvzema s strani mestne inšpekcije ali redarstva pa potniku leti izdajo plačilni nalog v višini 40 €.

### **Reševanje reklamacij**

V primeru, da pride do napake pri zapisovanju dobroimetja ali mesečne vozovnice, se to sporoči v klicni center centra za upravljanje na številko 080 60 77 skupaj s podatkom o identifikacijski številki kartice. V centru pregledajo postopek in tudi upravičenost reklamacije, za tem pa podatke sporočijo v potniško blagajno LPP, kjer se stranka oglasi zaradi postopka rešitve reklamacije. Občasno uporabniki sami pridejo v potniško blagajno zaradi reklamacij, preklica in kakršnihkoli težav s kartico. Takrat se blagajniki telefonsko posvetujejo z odgovorno osebo iz nadzornega centra, da ugotovijo ali je stranka upravičena do reklamacije ali ne ter kako bo reklamacija rešena.

### **Prodajni avtomat imenovan urbanomat**

Z uvedbo enotne mestne kartice Urbana so bili v mestu postavljeni prodajni avtomati imenovani urbanomati. Skupaj je postavljenih 49 urbanomatov, ki obratujejo 24 ur dnevno vse dni v tednu in s tem zagotavljajo neprekinjen, nemoten nakup vozovnic in polnitve kartic z dobroimetjem. Postavljeni so na vseh mestnih vpadnicah, v centru mesta, sistemih P+R in večjih mestnih naseljih.



*Slika 25: Urbanomat  
(VIR: arhiv LPP)*

Z urbanomatom upravljamo s pomočjo zaslona, občutljivega na dotik. »Gumbi« za izbiro postopkov se pojavljajo na zaslonu in na zaslonu nanje tudi pritisnemo.

Na urbanomatu je mogoče:

- naložiti dobroimetje na vrednostno kartico,
- naložiti mesečno vozovnico in/ali dobroimetje na terminsko kartico,
- kupiti novo vrednostno (rumeno) kartico,
- preveriti stanje na kartici in natisniti izpis stanja.

Na urbanomatu se lahko plačuje s kovanci, bankovci, s plačilnimi karticami in z uporabo sistema Moneta na mobilnem telefonu.

V kolikor se zgodi okvara, zastoj bankovcev ali kovancev, sistem urbanomata to naznani dežurni službi, le- ta pa napako odpravi v najkrajšem možnem času.

urbanomate se oskrbuje in prazni vsakodnevno. Nadzor nad urbanomati vrši center za upravljanje, ki stalno sporoča stanje vseh urbanomatov

Poleg polnjenja kartic, nakupa vozovnic, plačila parkirnine v sistemu P+R, se lahko na urbanomatu preveri tudi stanje na kartici.



## 3.2 PLAČILNI SISTEM V ŽELEZNIŠKEM POTNIŠKEM PROMETU

Plačilni sistem Četrta pot je plačevanje voznine z brezkontaktno pametno kartico. Od leta 2007 ta sistem uspešno uporabljajo slovenske železnice.

Železniške vozovnice:

- relacijske vozovnice,
- mrežne vozovnice,
- mestna dnevna – mesečna vozovnica,
- vozovnica za ICS vlak,
- enosmerna in povratna vozovnica,
- Abonentska splošna vozovnica,
- subvencionirane šolske vozovnice.

Relacijske vozovnice se izda za relaciji, po kateri lahko potujete s katerim koli vlakom. Nekatere, predvsem vozovnice po akcijskih cenah, pa veljajo samo za točno določen vlak.

Mrežne vozovnice omogočajo največjo fleksibilnost potovanja, saj znotraj območja za katerega imate vozovnico, lahko opravite neomejeno število voženj. Veljavnost teh vozovnic je praviloma omejena na določeno število dni v nekem časovnem obdobju.

Najbolj znane in razširjene mrežne vozovnice so InterRail vozovnice, ki so sicer namenjene starostnim skupinam, mladi do 26. leta starosti pa potujejo še po posebej ugodnih cenah.

- City Star vozovnica  
Te vozovnice so namenjene predvsem potovanju skupin v mednarodnem prometu. Z eno vozovnico lahko potuje do pet potnikov, pri čemer samo en potnik plača polno ceno vozovnice ostali pa imajo petdeset odstotkov popusta.
- RailPlus vozovnica  
To je izkaznica, s katero ob nakupu vozovnice za mednarodni vlak uveljavljate petindvajset odstotni popust. Namenjena je potnikom, ki veliko potujejo z mednarodnimi vlaki med evropskimi državami.

Vozovnice po akcijskih cenah so praviloma omejene na točno določen vlak. Prav tako je število vozovnic po akcijskih cenah omejeno, kar pomeni, da dlje časa vnaprej kupite vozovnico, večjo izbiro ugodnih vozovnic imate na voljo.

Starostna meja pri nakupu vozovnic za otroke so pri večini operaterjev z dopolnjenim šestim in dvanajstim letom starosti. Otroci do dopolnjenega šestega leta starosti potujejo brezplačno, otroci do dvanajstega leta starosti pa povečini potujejo s petdesetodstotnim popustom.

Mestna dnevna oziroma mesečna vozovnica veljata za neomejeno število voženj med postajami oziroma postajališči v ljubljanskem železniškem vozlišču.

Vozovnica ICS je namenjena za vlak InterCity Slovenija (ICS), ki je klimatiziran z nagibno tehniko, večjo hitrostjo in udobjem. Vozi med Ljubljano in Mariborom, poleti pa tudi med Mariborom in Koprom. Prilagojen je tudi za osebe z omejeno mobilnostjo.

Enosmerne oziroma povratne vozovnice so namenjene za potovanje od izhodišča do zelenega kraja. Vozovnica za en dan velja za razdaljo do 200 kilometrov, za dva dni pa več kot 200 kilometrov.

Povratna vozovnica za en dan velja za razdaljo 100 kilometrov ali petnajst dni za več kot 100 kilometrov.

Abonentska vozovnica je namenjena tistim potnikom, ki želijo neomejeno potovati po Sloveniji, na vseh progah po slovenskih železnicah in z vsemi vrstami vlakov v 1. in 2. razredu. Lahko so prenosljive ali neprenosljive, mesečne, polletne in letne.

Subvencionirane šolske vozovnice so namenjene dijakom in študentom in so sofinancirane s strani države. Imetniki subvencionirane mesečne ali polletne vozovnice imajo v času šolskih počitnic (julij in avgust) brezplačen prevoz na določeni relaciji.

### **3.3 INTEGRACIJA PLAČILNIH SISTEMOV**

Sistem delovanja integriranega plačilnega sistema (IPS) na območju republike Slovenije (RS) predstavlja osnovo za vzpostavitev in delovanje IJPP, ki vključuje vse prevoznike JPP in upravljavce IJPP. Sistem JPP na območju RS določa sistem financiranja IJPP, tarifni sistem IJPP, enotno vozovnico, proces povezave z delovanjem enotne vozovnice in model poravnave za delitev sredstev med privezniki (kliring). Predpogoj za njegovo učinkovito delovanje je usklajena tehnološka izvedba, kjer je pri upravljavcu JPP zahtevana ustrezna nadgradnja in integracija obstoječih informacijskih sistemov, vzpostavitev novih informacijskih sistemov na področju JPP, pri prevoznikih pa nadgradnja in integracija obstoječih sistemov.

Izhodišča za izdelavo enotnega plačilnega sistema v slovenskem potniškem prometu so:

- v začetni fazi se bo implementiral prilagojen bruto model (prihodki od prodaje vozovnic pripadajo upravljavcu, ki ima popoln vpogled v vse transakcije, sredstva pa izvajalci gospodarske javne službe (GJS) nakazujejo upravljavcu enkrat mesečno; prevoznik dobi plačilo po prevoženem kilometru). Model mora biti ustrezno modificiran za prevoze z mestnim potniškim prometom. Izvajalec mora pri zasnovi upoštevati, da bo dolgoročno bruto model prešel v kompleksnejši neto model in temu ustrezno omogočiti, do bo vse sisteme možno nadgrajevati v tej smeri,
- uveden bo mešano relacijski–conski sistem (conski sistem v okviru mestnega prometa in relacijski v medkrajevnem prometu zunaj conskega sistema),
- uveden bo enotni tarifni sistem.

Potrebno je izdelati model financiranja IJPP. Hkrati je potrebno pregledati vse obstoječe vire financiranja JPP in stroške izvajanja obstoječih sistemov JPP v Sloveniji. Na podlagi tega je potrebno izdelati predlog metodologije določanja stroškov prevozov v pogojih IJPP in opredeliti vire za financiranje načrtovanega obsega IJPP ter definirati sistem nadzora nad financiranjem IJPP.

Pri tarifnem sistemu enotne vozovnice je potrebno izvesti analizo obstoječih tarifnih sistemov in produktov JPP v notranjem potniškem prometu in pravil uporabe na celotnem območju JPP (mestni in medkrajevni avtobusni in železniški promet, posebni linijski prevozi). Oblikovati je potrebno produkte IJPP (termske vozovnice, enkratne in večkratne vozovnice) in vključiti nove poenotene tarifne sheme kombiniranega consko–relacijskega tarifnega sistema oziroma kombinirane uporabe medkrajevnega in mestnega prometa. Vključiti je potrebno tudi prilagoditev cenikov medkrajevnih prevoznikov na območju conskega prometa. Določiti je potrebno splošne prevozne pogoje v sistemu IJPP, izdelati sistem prevoza na klic in določiti enotni cenik za produkte v IJPP.

Predhodno pa je potrebo pri upravljavcu IJPP vzpostaviti ustrezno informacijsko tehnologijo (IT), infrastrukturo za informacijske sisteme upravljavca IJPP in komunikacijo s prevozniki. Nadgraditi in integrirati je potrebno obstoječe sisteme oziroma dobaviti implementiran in v primerljivem okolju delujoč sistem za prodajo vozovnic, spremljanje potovanj in uporabo vozovnic pri vseh izvajalcih GJS prevozov potnikov.

### 3.3.1 Sistem financiranja IJPP

Sistem javnega potniškega prometa v Sloveniji je precej razdrobljen. Deli se na tri glavne podsisteme GJS, ki pa imajo tudi različen sistem financiranja:

- gospodarska javna služba v medkrajevnem cestnem prometu, ki jo izvajajo koncesionarji;
- obvezna GJS v železniškem prometu, ki jo izvaja družba SŽ-Potniški promet d. o. o. (SŽ-PP);
- mestni linijski prevoz potnikov – največja GJS je v Ljubljani, kjer jo izvaja Javno podjetje Ljubljanski potniški promet d. o. o. (LPP).

Vsak podsistem je organiziran drugače in tudi financiran z različnimi strukturami zasebnih in javnih sredstev iz več različnih virov.

V Sloveniji se trenutno vzpostavljen sistem javnega potniškega prometa financira iz prihodkov od prodanih vozovnic in iz javnih, tj. proračunskih sredstev preko naslednjih institucij.

- Ministrstvo za infrastrukturo:
  - izvajanje gospodarske javne službe prevoza potnikov z avtobusnim prevozom,
  - izvajanje obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu,
  - subvencioniranje prevozov dijakom in študentom v mestnem in medkrajevnem avtobusnem prevozu ter v železniškem prevozu.
- Občine:
  - mestni promet,
  - posebni linijski prevozi.

Izvajanje GJS za javni linijski cestni prevoz v RS opredeljuje Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe, ki ureja zlasti vsebino gospodarske javne službe in obveznosti javne službe, ki jih ima izvajalec, pravice potnikov pri izvajanju javne službe, financiranje te javne službe, način podelitve koncesije javne službe in nadzor nad njenim izvajanjem. Uredba določa, da se storitve v okviru javne službe javni linijski prevoz financirajo iz naslednjih virov:

- sredstev plačil potnikov za opravljene prevozne storitve – prevoznin,
- nadomestila iz proračuna koncedenta za izvajanje obveznosti javne službe,
- sofinanciranja lokalnih skupnosti in drugih pravnih ali fizičnih oseb,
- drugih sredstev, ki jih pridobi koncesionar na podlagi posebnih predpisov in so namenjena financiranju ali sofinanciranju prevozov določenih kategorij potnikov (subvencije za prevoze dijakov in študentov, subvencije za invalidne osebe in podobne subvencije za določene kategorije potnikov),
- druga sredstva.

Koncedent plačuje koncesionarju za izvajanje obveznosti javne službe po tej uredbi nadomestilo iz sredstev proračuna. Nadomestilo se določi v letnem znesku in se plačuje koncesionarju mesečno na podlagi izstavljenega računa.

Lokalna skupnost ali druga pravna oziroma fizična oseba lahko na podlagi pogodbe zagotavlja dodatna sredstva za izvajanje obveznosti javne službe javni linijski prevoz, s tem da:

- zagotavlja sredstva za prevoz določene skupine ali kategorije potnikov v okviru vožnje po liniji, kar lahko vključuje tudi posebna postajališča za te potnike (šoloobvezni otroci, delavci ...),
- zagotavlja sredstva za večje število odhodov na posamezni liniji,
- zagotavlja sredstva za dodatne postaje oziroma postajališča na liniji,
- zagotavlja sredstva za dodatno linijo ali njeno podaljšanje,
- zagotavlja sredstva za nižjo prevoznino na posamezni liniji ali delu linije znotraj posamezne lokalne skupnosti.

Na osnovi zakonodaje in letnih poročil prevoznikov lahko prihodke za izvajanje gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu razdelimo v naslednje skupine:

- prihodki od prodaje vozovnic,
- prihodki od storitev prevoza prtljage,
- prihodki iz subvencij za prevoz dijakov in študentov,
- prihodki iz subvencioniranja lokalnih skupnosti,
- nadomestilo za izvajanje gospodarske javne službe,
- prihodki iz drugih javnih virov (prevoz vojnih invalidov ...),
- prihodki iz drugih virov.

Uredba o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe (OGJS) prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu opredeljuje način izvajanja in obseg storitev, pogoje za njihovo zagotavljanje, način oblikovanja prevoznih cen in nadomestil ter kakovost storitev obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu.

Obvezno gospodarsko javno službo prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu izvaja SŽ-Potniški promet, d. o. o., ki ima za to izključno pravico. Za izvajanje obvezne gospodarske javne službe v javnem interesu je SŽ-PP upravičen do nadomestila.

Na osnovi zakonodaje in letnih poročil prevoznika lahko prihodke za izvajanje gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu razdelimo v naslednje skupine:

- prihodki od prodaje vozovnic – tarifni prihodek,
- nadomestilo za opravljanje GJS,
- prihodki iz subvencij za prevoz dijakov in študentov,
- prihodki iz subvencioniranja lokalnih skupnosti,
- prihodki iz drugih javnih virov (invalidi, slepe osebe, vojni veterani ...),
- ostali prihodki.

Zakon o prevozi v cestnem prometu opredeljuje tudi subvencioniranje prevoza dijakov in študentov, in sicer kot zagotavljanje subvencij prevoza iz kraja stalnega ali začasnega prebivališča do kraja izobraževanja.

Upravičenec do subvencioniranega prevoza dijakov in študentov po tem zakonu je vlagatelj, ki ima bivališče najmanj 2 km oddaljeno od kraja izobraževanja in ima status:

- dijaka;
- udeleženca izobraževanja odraslih, ki se izobražuje po javno veljavnih programih poklicnega, srednjega in višjega strokovnega izobraževanja, če ni v delovnem razmerju, ni prijavljen kot brezposelna oseba ali se ne izobražuje v skladu s predpisi o urejanju trga dela do dopolnjenega 26. leta starosti;
- študenta, ki ni zaposlen.

Poleg tega ima do nakupa subvencionirane mesečne vozovnice za največ 10 voženj na mesec pravico upravičenec, ki med izobraževanjem biva v kraju izobraževanja.

Upravičenec, ki se izobražuje zunaj kraja stalnega oziroma začasnega prebivališča ima za relacijo od kraja bivanja do kraja izobraževanja pravico do nakupa subvencionirane mesečne, polletne in letne vozovnice v javnem linijskem prevozu potnikov v cestnem prometu in železniškem prevozu. Upravičenec ima pravico do nakupa subvencionirane mesečne, polletne in letne vozovnice tudi za mestni linijski prevoz potnikov na način, kot je to določeno s pogodbo med upravljavcem mestnega linijskega prevoza potnikov in ministrstvom, pristojnim za promet.

Način in postopek subvencioniranega prevoza določa Pravilnik o izvajanju subvencioniranega prevoza.

Do pričetka šolskega leta 2012/2013 so namreč o subvencijah prevoza za dijake in študente odločali centri za socialno delo. Konec julija 2012 pa je začel veljati Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o prevozi v cestnem prometu, ki razveljavlja vse določbe Zakona o uveljavljanju pravic iz javnih sredstev, ki se nanašajo na subvencijo prevoza za dijake in študente. Po novem dijaki in študentje subvencijo prevoza uveljavljajo pri prevoznikih. Do subvencije prevoza so upravičeni vsi dijaki in študentje ne glede na njihov gmotni položaj.

Skladno z Zakonom o vojnih veteranih in Zakonom o vojnih invalidih imajo vojni veterani in vojni invalidi pravico do brezplačne vožnje oz. popusta pri vožnji na ozemlju Republike Slovenije z vlakom ali avtobusom.

Način uveljavljanja pravice do popusta pri vožnji vojnega invalida ter pravice do brezplačne vožnje vojnega veterana ureja Pravilnik o uveljavljanju popusta pri vožnji. Pravica se uveljavlja na podlagi izkaznice vojnega invalida oz. veterana pri prevozniku, prevoznik pa je upravičen do povrnitve razlike do redne cene vožnje na podlagi sklenjene pogodbe z ministrstvom, pristojnim za vojne invalide ter ob predložitvi obračuna in dokumentacije o uveljavljenih popustih pri vožnji oziroma brezplačni vožnji.

Javno financiranje izvajanja gospodarske javne službe javnega potniškega prometa v Sloveniji je vključeno v vsakoletni proračun RS, in sicer v okviru Ministrstva za infrastrukturo (prevoz potnikov v cestnem prometu) in v okviru Direkcije RS za infrastrukturo (prevoz potnikov v železniškem prometu).

Sredstva za izvajanje GJS prevoza potnikov v cestnem prometu so v proračunu RS zagotovljena v okviru ukrepa 2415-11-0003 – Izvajanje GJS prevoza potnikov.

Namen ukrepa je povečanje uspešnosti izvajanja GJS prevoza potnikov in s tem števila uporabnikov JPP. V ta namen se na Ministrstvu za infrastrukturo izvaja neposredna skrb nad koncesijskimi pogodbami pri izvajanju GJS-JPP in subvencioniranjem vozovnic dijakov in študentov. Podlaga je sprejeta oziroma dopolnjena nova zakonodaja. Neposredni učinek tega ukrepa je povečanje učinkovitosti gospodarske javne službe na področju javnega potniškega prometa.

Učinkovitost izvajanja gospodarske javne službe izvajanja javnega potniškega prometa se je povečala s prenosom dejavnosti subvencioniranja dijaških in študentskih vozovnic na Ministrstvo za infrastrukturo in prostor (zdajšnje Ministrstvo za infrastrukturo). To je razvidno tako iz podatkov Statističnega urada RS (decembra 2012 v javnem cestnem prevozu prepeljanih za 8,1 % več potnikov kot decembra 2011) kot iz koncesijskih poročil prevoznikov.

- Financiranje javnega cestnega linijskega prevoza – javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza

Na osnovi podatkov Ministrstva za infrastrukturo o vrstah prihodkov v javnem cestnem linijskem prevozniki večji del prihodkov pridobijo iz javnih virov, in sicer kot prihodke iz subvencij, prihodke iz subvencioniranja lokalnih skupnosti, kompenzacijo (nadomestilo) in prihodke iz drugih javnih virov. V letu 2014 so največji del prihodkov iz javnih virov predstavljale subvencije, ki jih prevozniki pridobijo za prevoz dijakov in študentov. Te subvencije, ki se v obstoječi obliki financirajo od sredine leta 2012

dalje (prej se je prevoz dijakov in študentov sofinanciral preko štipendij in na osnovi socialnega statusa), so eden od vzrokov občutnega povečanja števila prepeljanih potnikov od leta 2012 dalje. Od takrat število prepeljanih potnikov stalno narašča.

➤ **Financiranje javnega železniškega prevoza**

OGJS prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu izvaja SŽ-PP. Največji delež v strukturi prihodkov predstavlja nadomestilo, ki ga SŽ-PP prejme za opravljanje GJS. Drugi največji vir pa predstavljajo prihodki od prodaje vozovnic. Pomemben del prihodkov so tudi subvencije za prevoz dijakov in študentov s strani Ministrstva za infrastrukturo.

## **4 SISTEM IN ANALIZA FINANCIRANJA IJPP**

Sistem javnega potniškega prometa v Sloveniji je precej razdrobljen. Deli se na tri glavne podsisteme gospodarske javne službe (GJS), ki pa imajo tudi različen sistem financiranja:

- gospodarska javna služba v medkrajevnem cestnem prometu, ki jo izvajajo koncesionarji;
- obvezna gospodarska javna služba v železniškem prometu, ki jo izvaja družba SŽ-Potniški promet d. o. o. (SŽ-PP);
- mestni linijski prevoz potnikov – največja GJS je v Ljubljani, kjer jo izvaja Javno podjetje Ljubljanski potniški promet d. o. o. (LPP).

V Sloveniji se trenutno vzpostavljen sistem javnega potniškega prometa financira iz prihodkov od prodanih vozovnic in iz javnih, proračunskih sredstev preko naslednjih institucij:

1. **Ministrstvo za infrastrukturo:**

- izvajanje gospodarske javne službe prevoza potnikov z avtobusnim prevozom,
- izvajanje obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu,
- subvencioniranje prevozov dijakom in študentom v mestnem in medkrajevnem avtobusnem prevozu ter v železniškem prevozu.

2. **Občine:**

- mestni promet,
- posebni linijski prevozi.



Izvajanje GJS za javni linijski cestni prevoz v RS opredeljuje Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe, ki ureja zlasti vsebino gospodarske javne službe in obveznosti javne službe, ki jih ima izvajalec, pravice potnikov pri izvajanju javne službe, financiranje te javne službe, način podelitve koncesije javne službe in nadzor nad njenim izvajanjem.

Uredba določa, da se storitve v okviru javne službe javni linijski prevoz financirajo iz naslednjih virov:

- sredstva plačil potnikov za opravljene prevozne storitve – prevoznine;
- nadomestil iz proračuna koncedenta za izvajanje obveznosti javne službe;
- sofinanciranj lokalnih skupnosti in drugih pravnih ali fizičnih oseb;
- drugih sredstev, ki jih pridobi koncesionar na podlagi posebnih predpisov in so namenjena financiranju ali sofinanciranju prevozov določenih kategorij potnikov (subvencije za prevoze dijakov in študentov, subvencije za invalidne osebe in podobne subvencije za določene kategorije potnikov);
- drugih sredstev.

Mestni linijski prevoz se izvaja v mestnih občinah na osnovi odlokov, ki jih občine sprejmejo za izvajanje obvezne ali izbirne gospodarske javne službe. Največja sistema mestnega linijskega prevoza potnikov sta v Ljubljani in v Mariboru, kjer se izvajata kot obvezna gospodarska javna služba.

V Ljubljani se mestni linijski prevoz izvaja v skladu z Odlokom o organizaciji in načinu izvajanja mestnih linijskih prevozov potnikov (Ur. list RS, št. 55/09, 106/11, 1/13 in 9/14). Odlok določa, da se storitve v okviru mestnega linijskega prevoza financirajo iz naslednjih prihodkov:

- cen storitev javne službe,
- sredstev proračuna MOL,
- sredstev proračuna občin, na območju katerih poteka linija,
- drugih virov.

V Mariboru izvajanje gospodarske javne službe linijski prevozi v mestnem prometu ureja Odlok o načinu izvajanja gospodarske javne službe linijski prevoz v mestnem prometu. (Ur. l. RS št. 73/09) (Medobčinski uradni vestnik, Občina Maribor, št. 1/2012).

Odlok določa, da se storitve v okviru mestnega linijskega prevoza financirajo iz naslednjih prihodkov:

- sredstev plačil uporabnikov za opravljene prevozne storitve – prevoznin;

- nadomestil iz proračuna organa uprave za izvajanje mestnega linijskega prevoza;
- sredstev plačil za dodatne prevoze (npr. za športne prireditve, sejme,...) in za prevoze šoloobveznih otrok;
- prihodkov oglaševanja;
- drugih sredstev, ki jih pridobi izvajalec na podlagi posebnih predpisov in so namenjena financiranju ali sofinanciranju prevozov določenih kategorij potnikov (subvencije za prevoze dijakov in študentov, subvencije za invalidne osebe in podobne subvencije za določene kategorije potnikov).

Obvezno gospodarsko javno službo prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu izvaja SŽ-Potniški promet, d. o. o. Za izvajanje obvezne gospodarske javne službe v javnem interesu je SŽ-PP upravičen do nadomestila.

Na osnovi zakonodaje in letnih poročil prevoznika lahko prihodke za izvajanje gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu razdelimo v naslednje skupine:

- prihodki od prodaje vozovnic – tarifni prihodek,
- nadomestilo za opravljanje GJS,
- prihodki iz subvencij za prevoz dijakov in študentov,
- prihodki iz subvencioniranja lokalnih skupnosti,
- prihodki iz drugih javnih virov (invalidi, slepe osebe, vojni veterani...)
- ostali prihodki.

## 5 SINTEZA SPOZNAVANJ IN PREDLOGI IZBOLJŠAV

Upravljaivec sistema IJPP-ja bo nadzorni organ nad celotnim sistemom IJPP in bo skrbel za upravljanjem s celotnim sistemom. Upravljaivec bo moral uporabnikom, ki potujejo iz enega kraja v drugi kraj na podlagi enotne vozovnice, v sistemu IJPP zagotoviti integracijo storitev javnega potniškega prometa. Pri tem bo moral omogočiti prestopanje iz enega prevoznega sredstva na drugega, na glede na vrsto sredstev ali prevoznika, pri čemer pa morajo biti navezave prevozov med prevoznimi sredstvi časovno usklajene. Upravljaivec sistema IJPP bo skrbel za celoten nadzor in delovanje sistema na različnih nivojih in sicer upravljanje sistema JPP, vozni redov, vozovnic, pogojev prevoza, prodajnih in validacijskih mest, informiranja potnikov, financiranja in informacijske podpore delovanju in upravljanju sistema vozovnic. Poskrbeti bo moral tudi za integriran prostorski razvoj sistema (prestopne točke, oprema postaj, postajališč ipd.).

Nemoteno delovanje upravljavca zagotavlja krovni organ – ministrstvo pristojno za promet oziroma pristojni državni organ. Ministrstvo pristojno za promet oziroma z njegove strani pooblaščen državni organ s pripravo ustrezne zakonodaje in regulacijo delovanja trga prevozov zagotavlja osnovne pogoje za delovanje javnega potniškega prometa.

Produkte IJPP bo definiral upravljavec IJPP. Vsak produkt ima svojo veljavnost in število voženj, ki jih lahko potnik opravi z njim. Upravljavec IJPP bo zakonsko zavezan za varovanje osebnih podatkov, zato so vsi potniki obravnavani skladno z zakonskimi omejitvami. V sistemu IJPP morajo biti osebni podatki, ki se pošiljajo med različnimi sistemi, pretvorjeni v tako imenovano identifikacijsko številko.

Z uvedbo enotne vozovnice ter poenotenjem vozniških redov na ravni avtobusnega in železniškega prometa znotraj javnega avtobusnega železniškega omrežja v RS je za doseganje ciljev potrebno v celotnem omrežju nadgraditi informacijske sisteme, ki že obstajajo. Informacijski sistem bo s tem omogočal celoten nadzor omrežja za upravljavca celotnega sistema. Ta bo imel popoln nadzor nad samim sistemom, ki mu bo omogočil spreminjanje vozniških redov, izdaje vozovnic, dodelovanje nove ali nadgradnje obstoječe opreme na terminalih.

Sistem IJPP mora zagotoviti kakovostne storitve in s tem omogočiti potnikom in prevoznikom tako v železniškem kot avtobusnem javnem potniškem prometu, učinkovito in prijazno uporabo.

## 6 ZAKLJUČEK

Življenjski tempo je vedno hitrejši in občutek pomanjkanja časa nas skozi pričakovanja uporabnikov – potnikov žene v izboljševanje kakovosti prevoznih storitev. Kvaliteta javnega prevoza se začne pri prvem stiku potnika s sistemom javnega potniškega prometa v mestu, to je z nakupom vozovnice – plačilnim sistemom. Plačilni sistem mora biti čim bolj racionalen in prijazen, po drugi strani pa dovolj zmogljiv, da omogoča razvoj, v katerem javni prevoz potnikov predstavlja ožilje mesta po načelih trajnostne mobilnosti.

Povsem ločeni plačilni sistemi medkrajevnih avtobusnih prevoznikov, železniškega javnega potniškega prometa in javnega potniškega prometa, organiziranega na nivoju lokalnih skupnosti v mestih, negativno vplivajo na odločanje potnika o izbiri potovanja. Javni potniški promet, razdrobljen na več ločenih sistemov, težko konkurira osebnemu prevozu, zato je integracija vseh sistemov nujno potrebna za njegovo delovanje ter vzpostavitev njegove konkurenčnosti, kar vodi k okoljsko odgovorni, trajnostni mobilnosti.

## LITERATURA IN VIRI

### Internetni viri:

- Blaž, J. in Hočevar, M. (2008). Spreminjanje upravljanja javnega potniškega prometa v Sloveniji na podlagi avstrijskih izkušenj. Dosegljivo na naslovu <http://www.dlib.si/results/?query=%27keywords%3dpotni%C5%A1ki+promet+v+Ljubljani%27&pageSize=25>. Dostopno 3. 5. 2014.
- Gabrovec, M. in Razpotnik Visković, N., Lapanja, S. (2012). Ustreznost omrežja javnega potniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji z vidika razpršenosti poselitve. *Geografski vestnik* (2)84, str. 63–72. Dosegljivo na naslovu URN:NBN:SI:DOC-3GGBC4W2 from <http://www.dlib.si>. Dostopno 3. 5. 2014.
- Javni holding Ljubljana (2016). *Enotna mestna kartica*. Dosegljivo na naslovu <http://www.jhl.si/enotna-mestna-kartica-urbana/kartice>. Dostopno 10. 2. 2016.
- Javni holding Ljubljana (2016). *Enotna mestna kartica: Nadzor nad plačilom in veljavnostjo kartic*. Dosegljivo na naslovu <http://www.jhl.si/enotna-mestna-kartica-urbana/nadzor-nad-placilom-veljavnostjo-kartic>. Dostopno 10. 2. 2016.
- Javni holding Ljubljana (2016). *Enotna mestna kartica: Plačilo z Moneto*. Dosegljivo na naslovu <http://www.jhl.si/enotna-mestna-kartica-urbana/placilo-z-moneto>. Dostopno 10. 2. 2016.
- Ljubljanski potniški promet (2016). *Podjetje včeraj in danes*. Dosegljivo na naslovu <http://www.lpp.si/o-druzbi/podjetje-vceraj-danes>. Dostopno 10. 2. 2016.
- Ministrstvo za infrastrukturo (2016). Prevoz potnikov v notranjem prometu. Dosegljivo na naslovu [http://www.mzi.gov.si/si/delovna\\_podrocja/promet/prometna\\_politika/prevozi\\_v\\_cestnem\\_prometu/novosti\\_v\\_cestnem\\_prometu/prevoz\\_notranji\\_promet/](http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/prometna_politika/prevozi_v_cestnem_prometu/novosti_v_cestnem_prometu/prevoz_notranji_promet/). Dostopno 12. 4. 2016.
- Ministrstvo za infrastrukturo (2016). *Subvencionirana vozovnica*. Dosegljivo na naslovu [http://www.mzip.gov.si/si/delovna\\_podrocja/promet/prometna\\_politika/integriran\\_javni\\_potniski\\_promet/](http://www.mzip.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/prometna_politika/integriran_javni_potniski_promet/). Dostopno 10. 2. 2016.

### Literatura

- Brate, T. (2005). *Zgodovina mestnega prometa v Ljubljani*. Ljubljana: LPP.
- Interno gradivo JP LPP (2014). *Letno poročilo, razpisne dokumentacije javnih naročil, interne analize*. Ljubljana: LPP.

- Kolenc J. (1998). *Organizacija in tehnologija cestnega prometa*. Portorož: FPP.
- *Letna poročila LPP in MARPROM*, delovno gradivo (2011–2014).
- *Letna poročila LPP*, delovno gradivo (2011–2014).
- *Letna poročila MARPROM in proračuni Mestne občine Maribor*, delovno gradivo (2012–2014).
- *Ministrstvo RS za infrastrukturo* (julij 2015).
- *Organizacija in delovanje sistema IJPP* (2015). Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo.
- Sever, D. (2001). *Tehnologija javnega potniškega cestnega prometa*. Maribor: Fakulteta za gradbeništvo.
- *Sistem financiranja LPP*. (2015). Ljubljana: LPP.
- *Standardi IJPP*. (2013). Ljubljana: LPP.
- SŽ – Potniški promet, d.o.o., *Letna poročila SŽ in lastni izračuni*. (september 2015).
- Šmajdek, J. (2011). *Uvajanje sodobnega plačilnega sistema v javnem potniškem prometu*. Specialistično delo, Portorož: FPP.