



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Cestni modul

ANALIZA PLAČILNEGA SISTEMA V LPP

Mentor: mag. Janez Blaž
Lektorica: Joža Repar Lakovič

Kandidat: Damjan Nebec

Kranj, marec 2010

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju, mag. Janezu Blažu za nasvete pri izdelavi diplomske naloge z naslovom Analiza plačilnega sistema v LPP.

Zahvaljujem se tudi lektorici Jožefi Repar Lakovič, ki je lektorirala mojo diplomsko nalogo.

Posebej pa se zahvaljujem ženi Maji in njenim staršem, ki so mi pomagali, da sem imel čas za izobraževanje.

IZJAVA

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

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

Dne 23.03.2010

Podpis: Damjan Nebec

POVZETEK

V diplomski nalogi sem predstavil ljubljanski potniški promet ter podjetje Ljubljanski potniški promet (v nadaljevanju LPP), ki izvaja avtobusne prevoze potnikov v Ljubljani in njeni okolici. V podjetju LPP sem bil zaposlen kot voznik mestnega avtobusa, sedaj pa opravljam delo kontrolorja. V podjetju smo leta 2009 uvedli eno največjih pridobitev zadnjega časa, saj smo posodobili plačilni sistem v mestnem potniškem prometu. Z uveljavitvijo elektronskega plačilnega sistema se je vzpostavila tudi kontrolna služba za nadzor plačila voznine, ki sem jo predstavil s pomočjo analize. Na koncu diplomskega dela pa sem predstavil še nadgradnjo plačilnega sistema ter možnosti razvoja mestnega prometa.

KLJUČNE BESEDE

- Ljubljanski potniški promet
- Mestni potniški promet
- Plačilni sistem
- Urbana

ZUSAMMENFASSUNG

In der Diplomaufgabe habe ich den Personenverkehr in Ljubljana und das Unternehmen Ljubljanski potniški promet (in der Weiterführung -- LPP) vorgestellt, das eine Personenforderung mit Autobussen in Ljubljana und ihrer Umgebung folgert. In dem Unternehmen LPP war ich als der Fahrer des Stadtautobusses beschäftigt, aber jetzt erledige ich die Aufgabe eines Kontrolleurs. In dem Unternehmen haben wir im Jahr 2009 eine von große Erwerbung letzter Zeit erringen, ja haben wir die Zahlungssystem in Stadtverkehr modernisieren. Mit der Durchsetzung von einem elektronischen System gibt es auch einem Kontrolldienste für die Fahrgeldzahlung errichten, die habe ich mit der Hilfe der Analyse vorgestellt. Auf Ende der Diplomarbeit habe ich noch einen Aufbau Zahlungssystem und Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Stadtverkehrs präsentiert.

SCHLUSSELWORTE

- Personenverkehr in Ljubljana
- Stadtverkehr
- Zahlungssystem
- Urbana

KAZALO VSEBINE

1	Uvod	1
1.1	Predstavitev problema.....	1
1.2	Namen raziskave.....	1
1.3	Metode raziskovanja	2
1.4	zgradba dela.....	2
2	Predstavitev podjetja LPP.....	3
2.1	Pregled zgodovine.....	4
2.1.1	Tramvaj	4
2.1.2	Trolejbus.....	5
2.1.3	Avtobus	6
2.2	Podjetje danes.....	7
2.2.1	Zaposleni v podjetju.....	7
2.2.2	Avtobusi.....	8
3	Prikaz ljubljanskega potniškega prometa.....	12
3.1	Mestni linijski promet	13
3.1.1	Shema prog Ljubljanskega potniškega prometa	14
3.1.2	Zasedena postajališča.....	15
3.1.3	Kakovost prevoza	15
3.1.4	Povišanje potovalne hitrosti.....	17
3.1.5	Rumeni pasovi.....	18
3.1.6	Križišča	19
3.1.7	Nadzor nad izvajanjem prometne politike.....	20
3.2	Medkrajevni linijski promet (BUS, d. o. o.)	21
4	Plačilni sistem v ljubljanskem mestnem potniškem prometu	23
4.1	Enotna mestna kartica.....	23
4.1.1	Vrste kartic Urbana.....	24
4.1.2	Prodaja in polnjenje kartic Urbana.....	25
4.1.3	Urbanomati.....	26
4.1.4	Plačilo z moneto	28
4.2	Kontrola plačilnega sistema	29
4.2.1	Oddelek prometne kontrole	29
4.2.2	Analiza kontrolne službe	32
4.2.3	Kontrolorjev terminal.....	34
4.2.4	Izvajanje kontrole	35
4.2.5	Sankcija – odvzem kartice Urbana.....	39
5	Zaključki	41
5.1	Ocena učinkov.....	41
5.2	Pogoji za uvedbo.....	42
5.3	Možnosti nadaljnega razvoja	42
6	Literatura in viri	43

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Namen diplomske naloge je predstaviti problem mestnega potniškega prometa. Prvi veliki problem v mestnem potniškem prometu je, da je potovalna hitrost predolga, zato javni prevoz še vedno ni zanimiv za potnike. Drugi problem je parkiranje osebnih vozil na končnih postajališčih, saj ni urejenih parkirišč, razen na obračališču Dolgi most, kjer je med tednom parkirišče popolnoma zasedeno. Tudi sam imam težave s parkiranjem na končnem postajališču, saj sem že plačal kazen za napačno parkiranje, kar me je stalo več kot parkirni prostor v središču Ljubljane. Zadnje čase pa se v podjetju srečujemo še z eno težavo, in sicer s kontrolo gotovinskega plačila voznine na mestnih avtobusih.

Slika 1: Sodobni zgibni avtobus podjetja LPP



Vir: avtor

1.2 NAMEN RAZISKAVE

Namen sodobnega javnega prevoza potnikov v urbanih središčih je, da služi za prevoz velikega števila prebivalcev, pod ustreznimi pogoji pa ga lahko uporablja vsak. Ugotavljamo pa, da kljub novemu plačilnemu sistemu v ljubljanskem potniškem prometu, ki naj bi bil za potnike bolj pravičen, saj za eno plačilo voznine lahko presedajo z avtobusa na avtobus kar devetdeset minut, še vedno nismo prepričali potnikov, da bi se pogosteje vozili z mestnim avtobusom. Prednost

javnega mestnega prevoza pred individualnim je ravno v njegovi zmogljivosti, saj pri polni zasedenosti zavzema veliko manjšo prometno površino v primerjavi s številom avtomobilov, ki bi pripeljali isto število potnikov, vendar pa je počasnejši.

1.3 METODE RAZISKOVANJA

Pri raziskovanju in izdelavi diplomske naloge sem uporabil različne vire in literaturo podjetja LPP, zapise na internetnih straneh, predvsem pa mnenja potnikov ter svoja opažanja na delavnem mestu kontrolorja v javnem mestnem potniškem prometu.

1.4 ZGRADBA DELA

Diplomsko delo je razdeljeno na šest poglavij s podpoglavji, ki so med seboj vsebinsko povezana.

V uvodu sem skušal predstaviti problem dela, ki sem ga raziskoval v diplomski nalogi, in namen tega dela. Naštel sem tudi uporabljene metode dela.

V drugem delu naloge sem predstavil javno podjetje Ljubljanski potniški promet, ki v Ljubljani izvaja mestni prevoz potnikov, ter njegovo zgodovino.

V tretjem delu sem opisal ljubljanski potniški promet ter izpostavil problem parkirišč na obrobju mesta Ljubljane, kjer imajo mestni avtobusi svoja obračališča. Ravno tako sem v tem delu naloge poudaril, da imajo avtobusi težave s potovalno hitrostjo, ki je še vedno prenizka in ni zanimiva za potnike.

V četrtem delu, ki je jedro diplomske naloge, pa sem predstavil nov plačilni sistem v ljubljanskem mestnem potniškem prometu ter kontrolo nad njim. Opozoril sem na težave pri kontroli gotovinskega plačila.

Peti del diplomske naloge pa je zaključek, kjer sem predstavil nadgradnjo plačilnega sistema in možnost nadaljnjega razvoja mestnega potniškega prometa.

V zadnjem, šestem delu sem navedel literaturo in vire, ki sem jih uporabil pri pisanju diplomske naloge, ter kazala slik, tabel in grafov.

2 PREDSTAVITEV PODJETJA LPP

Javni potniški promet v Ljubljani je začel rasti in se razvijati leta 1901 z mestom ter s potrebami njegovih prebivalcev. Lastnik in ustanovitelj podjetja je JAVNI HOLDING Ljubljana, d. o. o. Glede na to, da je javno podjetje, je za uresničevanje poslovnega poslanstva izredno pomembno tesno sodelovanje z Mestno občino Ljubljana (MOL) in primestnimi občinami, ki zastopajo svoje prebivalce in uporabnike Ljubljanskega potniškega prometa. Podjetje želi zagotoviti predvsem varen, hiter in prijeten prevoz na svojih linijah. Poleg prevoza potnikov v javnem mestnem in primestnem potniškem prometu se podjetje ukvarja še z dopolnilnimi dejavnostmi, ki obsegajo vzdrževanje in popravila gospodarskih vozil, tehnične preglede, homologacije in ateste vozil ter proste prevoze doma in v tujini.

Slika 2: Stari avtobusi



Vir: LPP

2.1 PREGLED ZGODOVINE

Ko je Ljubljana imela okrog štirideset tisoč prebivalcev, se je mestna oblast odločila, da uvede »mehanizirana« prevozna sredstva in tako leta 1900 uradno ustanovila Splošno malo železniško družbo.

6. septembra leta 1901, ko je po ljubljanskih ulicah zapeljal prvi tramvaj, je z njimi upravljalo avstrijsko podjetje Österreichische Kleinbahngesellschaft. Kasneje pa se je ljubljansko tramvajsko podjetje imenovalo Splošna mala železniška družba. Leta 1929 se je preimenovalo v Električno cestno železnico (ECŽ), ki je leta 1937 v celoti prešla v last mesta. Tramvajске proge so mesto povezovalе do leta 1958, nato pa so tramvaje zamenjali trolejbusi in avtobusi in podjetje se je preimenovalo v Ljubljana-Transport. Trolejbusi so po mestu vozili do leta 1971, ko so jih v celoti zamenjali avtobusi. Še istega leta (1971) se je podjetje Ljubljana-Transport preimenovalo v Viator, ki je svoje poslovanje postopoma razširilo po vsej Sloveniji in poleg mestnega prometa razvilo tudi dejavnosti medkrajevnega, tovornega in turističnega prometa. Leta 1977 se je Viator povezal s podjetjem SAP in nastalo je podjetje s skupnim imenom SOZD SAP-VIATOR, v okviru katerega je že delovala delovna organizacija Mestni potniški promet.

V podjetju SAP-VIATOR so sledili združitvi in povezavi med različnimi prometnimi, turističnimi in hotelskimi organizacijami po vsej Sloveniji. Tako se je leta 1981 podjetje znašlo v okviru podjetja z imenom SOZD INTEGRAL. Leta 1989 se je LPP odločil za izstop iz Integrala in kasneje postal javno podjetje, ki opravlja prevoz potnikov v Ljubljani in z nekaterimi primestnimi občinami. Od leta 1995 pa posluje kot odvisna družba v okviru Holdinga Ljubljana, ki združuje javna podjetja s področja komunalnih dejavnosti.

2.1.1 Tramvaj

V Ljubljani je uradno tramvaj speljal brez posebnih slovesnosti 6. septembra leta 1901. Prvi dan obratovanja so prodali kar 6400 vozovnic. Leta 1901 je bila Splošna mala železniška družba v resnici zelo majhna, saj je bilo v njej zaposlenih le 64 ljudi, imeli pa so 13 pogonskih voz, 1 prikolico in voz za soljenje cest v zimskem času. V pogonskem vozu je bilo 16 sedežev in 14 stojišč, tako se je v njem lahko peljalo 30 potnikov. Ljubljanski tramvaji, ki so dosegali hitrost do trideset kilometrov na uro, so do konca leta 1901 prevozili okrog 136.000 kilometrov in prepeljali 330.000 potnikov. Splošna mala železniška družba, ki je upravljala tramvaje v Ljubljani, je bila avstrijska zasebna delniška družba pod vodstvom tujega vlagatelja, podjetja Siemens & Halske. Po izteku petindvajsetega leta obratovanja cestne železnice je mestu končno pripadla pravica odkupiti tramvajsko podjetje.

Leta 1929 se je Splošna mala železniška družba preimenovala v Električno cestno železnico (ECZ) in po letu 1930 se je mesto pospešeno lotilo posodabljanja voznega parka in prog. Nakupili so nova kot tudi rabljena vozila, tako da je vozni park leta 1940 štel 52 enot, razširili so mrežo tramvajskih prog in središče povezali s predmestjem ter preselili remizo in remontne delavnice na Celovško cesto.

Slika 3: Tramvaj, ki se še danes hrani v LPP, d .o. o.



Vir: LPP

2.1.2 Trolejbus

Po 2. svetovni vojni se je Ljubljana hitro širila in tramvaji niso bili več kos rastočim prevoznim potrebam v mestu. Ko so se začeli uveljavljati osebni avtomobili, je bil to dodaten razlog za drugačno ureditev prometa po ljubljanskih ulicah, ki bi osebnim avtomobilom jemala manj voznih površin. Tako je maja 1953 Mestni ljudski odbor Ljubljana ustanovil komisijo, ki je pripravila predlog o prehodu mestnega prometa s tramvaja na trolejbus in avtobus. Prehod je bil postopen. Sredi petdesetih let so po ljubljanskih ulicah začeli redno voziti prvi trolejbusi in avtobusi, leta 1958, ko pa je tramvaj dokončno prenehal voziti, se je tedanji ECŽ preimenoval v Ljubljana-Transport. Tramvaj se je na svojo zadnjo vožnjo odpeljal 20. decembra 1958. Tako kot tramvaji so bili tudi trolejbusi na električni pogon in zato odvisni od napeljanih električnih vodov po mestu.

V obratovanju so bile naslednje trolejbusne proge:

proga št. 1 Vič–Vižmarje

proga št. 5 Litostroj–Stožice

proga št. 6 Vič–Ježica

proga št. 7 Litostroj–Ajdovščina

proga št. 8 Litostroj–Črnuče

Obratovanje trolejbusov ni bilo najboljše, saj so se tokovni odjemniki velikokrat sneli in jih je bilo treba vsakič ponovno namestiti. Pozimi so se pojavljale še dodatne težave zaradi snega in posipanja cest s soljo. Slana voda je prihajala v stik z električno napeljavo in povzročala kratek stik. Včasih pa se je zgodilo, da je bila pod napetostjo celo celotna karoserija kakšnega trolejbusa. To so občutili vstopajoči potniki, ki jih je pošteno streslo, če so se le dotaknili kovinskih delov vozila. Zadnjo vožnjo je trolejbus v Ljubljani opravil 4. septembra 1971, in sicer na progi št. 1, nato so ga v celoti zamenjali avtobusi.

Slika 4: Trolejbus



Vir: http://media.photobucket.com/image/trolebus/american_lipe/FOTO-trolebus.jpg

2.1.3 Avtobus

Slika 5: Avtobus znamke MB O 317 pred letom 1971 v remizi



Vir: LPP

2.2 PODJETJE DANES

2.2.1 Zaposleni v podjetju

Konec leta 2007 je bilo v podjetju zaposlenih 947 delavcev, konec leta 2009 pa 846. Število delavcev v podjetju se je zmanjšalo zaradi ustanovitve podjetja BUS, d. o. o., ki je v lasti podjetja LPP in opravlja primestne in medkrajevne prevoze v potniškem prometu.

Število zaposlenih konec leta 2005, 2007 in 2009 po sektorjih brez pripravnikov.

Tabela 1: Zaposleni v LPP

Zaposleni	2005	2007	2009
PROMETNI SEKTOR	708	724	649
Vodstvo prometa	1	1	0
Mestni potniški promet (vozniki, prometniki, koordinatorji, razporejevalci)	472	489	534
Primestni potniški promet (vozniki, sprevodniki, prometniki razporejevalci)	107	108	0
Služba priprave vozil za izvoz (tehnična izraba vozil, dnevna nega)	78	78	77
Blagajne (prodaja vozovnic, pobiranje in štetje pobrane voznine, obračun)	38	34	27
Prometno-komercialna služba	12	14	11
SEKTOR DELAVNICE	102	102	97
Proizvodna služba	82	87	77
Ostalo (vodstvo sektorja, obračun, skladišče, priprava dela, nabava)	20	20	20
SEKTOR TEHNIČNI PREGLEDI	47	50	50
SEKTOR STROKOVNIH SLUŽB	62	69	50
Služba za ekonomiko	23	24	22
Računalniška služba	8	8	7
Služba za kadrovanje	5	6	4
Ostalo (vodstvo LPP in strok. služb, spl.-pravne zadeve, vzdrževanje in varovanje objektov, invalidi)	26	31	17
SKUPAJ LPP	919	947	846

Vir: zapiski podjetja LPP

2.2.2 Avtobusi

Konec leta 2009 je bilo v voznem parku mestnega potniškega prometa (v nadaljevanju MPP) 205 avtobusov, od tega 56 enojnih in 149 zgibnih.

Večina avtobusov je znamke MAN (159 vozil), poleg tega pa še Mercedes (31 vozil), TAM (8 vozil), FAP (2 vozili) in IRIS BUS (5 vozil).

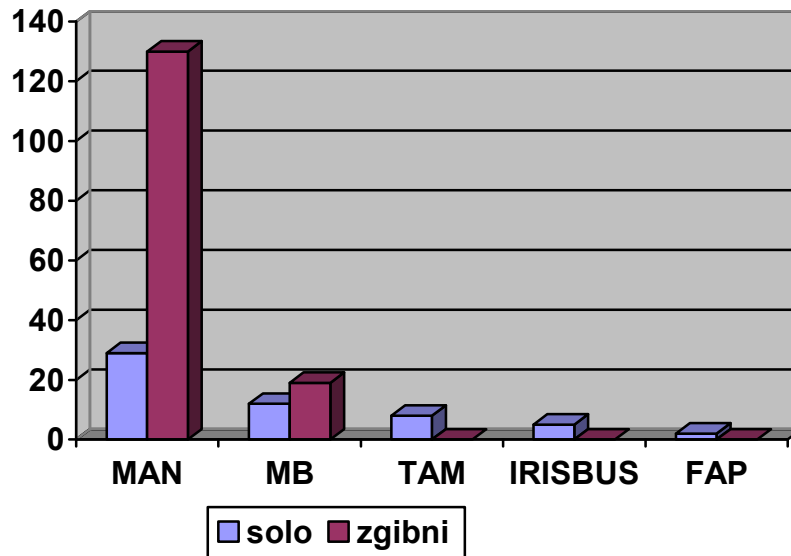
VRSTE VOZIL V VOZNEM PARKU MPP

Tabela 2: Tipi vozil v voznem parku MPP na dan 31. 12. 2009

Štev. vozil	Znamka	Tip
Enojni		
11	MAN	SU 220
2	MAN	SL 262
1	MAN - OAF	SL 202 FCNG
1	MAN	NL 232 CNG
5	MAN	NL 222
6	MAN	A21 NL 223
3	MAN	NL 202
2	FAP	S 115
9	MB	O 405 NM
1	MB	628.085
1	MB	628.090
1	MB	628.310
5	IRISBUS	491E
8	TAM	260
Skupaj: 56		
Zgibni		
8	MB	O 405 GN
11	MB	628.250-M1-III/3
35	MAN	SG 220
15	MAN	SG 240
50	MAN	NG 312
14	MAN	A23 NG 313
16	MAN	LION'S CITY G 310
Skupaj: 149		

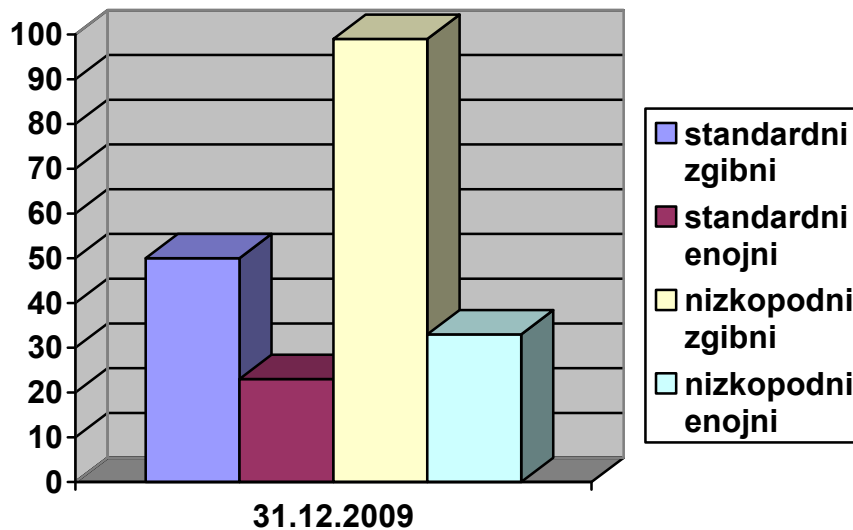
Vir: zapiski podjetja LPP

Graf 1: Število vozil v voznem parku MPP po posameznih znamkah na dan 31. 12. 2009



Vir: avtor

Graf 2: Število vozil v voznem parku MPP glede na obliko na dan 31. 12. 2009



Vir: avtor

OPREMLJENOST VOZIL

Konec leta 2009 je bilo v voznem parku MPP 132 nizkopodnih avtobusov, od tega 33 enojnih in 99 zgibnih. Klimatske naprave je imelo konec leta 2009 130 avtobusov, kar je 63,4 % vseh avtobusov. V voznem parku službe MPP ima 154 avtobusov ploščad za invalide in otroške vozičke, v 130 so vgrajeni notranji vizualni prikazovalniki postajališč, 131 avtobusov službe MPP je opremljenih z zvočnimi napovedniki postajališč, ki vožnjo olajšajo slepim in slabovidnim potnikom, 36 avtobusov je opremljenih s posebnimi tablamami s številkami prog, prilagojenih za slabovidne. 50 mestnih avtobusov je opremljenih z varnostnimi kamerami.

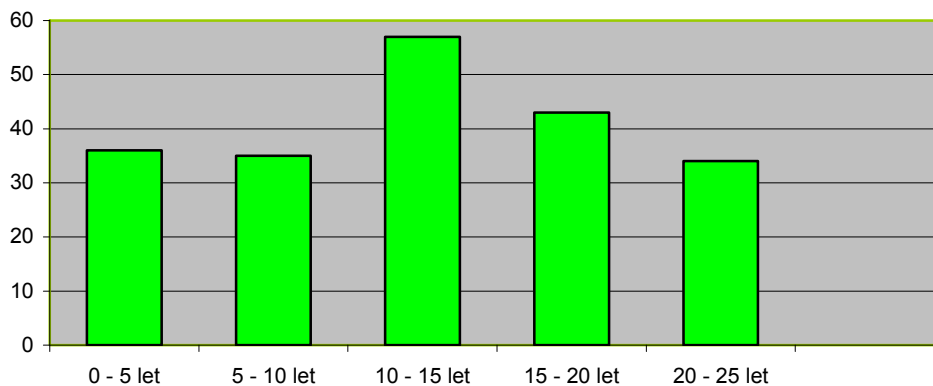
STAROSTNA STRUKTURA VOZNEGA PARKA MPP

Tabela 3: Povprečna starost vozil MPP na dan 31. 12. 2009

Konec obdobja	MPP
1996	9,08
1997	9,25
1998	8,67
1999	9,42
2000	9,08
2001	9,75
2002	10,75
2003	10,17
2004	10,83
2005	11,67
2006	11,58
2007	12,50
2008	11,60
2009	11,31

Vir: zapiski podjetja LPP

Graf 3: Grafični prikaz starosti vozil MPP na dan 31. 12. 2009



Vir: avtor

Starost avtobusov je eden od pomembnejših kazalnikov, saj je z njo povezana tudi izrabljenost avtobusov in hkrati tudi prometno-tehnična in ekološka primernost. Konec leta 2007 se je starost voznega parka zvišala za 1 leto v primerjavi s koncem leta 2006. V voznem parku MPP pa je konec leta še vedno obratovalo 47 avtobusov, starejših od 19 let. V obratovanju pa bodo do novih nakupov, saj je treba zagotoviti vsakodnevni izvoz.

Največji problem pri zagotavljanju varnega, zanesljivega in ekološko sprejemljivega javnega prevoza predstavlja zelo iztrošen vozni park. Povprečna starost voznega parka v MPP na dan 31. 12. 2009 je 11,31 leta, kar je več kot v primerljivih mestih po Evropi (npr. v Trstu, kjer je povprečna starost voznega parka 5,7 leta). Bolj kot povprečna starost pa je problematična starost posameznih vozil, saj imamo v voznem parku 52 avtobusov, ki so starejši od 19 let.

Vse avtobuse redno vzdržujejo, pred obratovanjem v zimskih pogojih pa jih še dodatno pregledajo, da ugotovijo, ali ima osnovna konstrukcija še zadostno nosilnost. Ker so ugotovili, da obstaja velika verjetnost loma osnovne konstrukcije na nekaterih vozilih, so za zagotovitev rednega obratovanja na vseh linijah MPP konec leta 2007 začeli postopek interventne nabave 5 nadomestnih avtobusov, med njimi tudi 1 mestnega zgibnega avtobusa MAN LION' S CITY G in MERCEDES BENZ CITARO G.

3 PRIKAZ LJUBLJANSKEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Na območju Ljubljane in njene okolice, kjer svojo dejavnost opravlja Javno podjetje Ljubljanski potniški promet, d. o. o., je posebej opazno pomanjkanje infrastrukturne ureditve v prid javnemu potniškemu prometu, zato je močno ovirano izvajanje prevoza potnikov predvsem v mestu in ob jutranji in popoldanski prometni konici. Podjetje predvsem občuti pomanjkanje ločenih prometnih površin, tako imenovanih rumenih pasov, saj jih je v Ljubljani le slaba dva kilometra, v središču mesta na Slovenski cesti, Gosposvetski cesti in Dalmatinovi ulici. Mačehovski odnos mestnih oblasti pa se kaže tudi v tem, da v zadnjih letih ni bilo zgrajenih niti predvidenih za izgradnjo tovrstnih površin, ravno nasprotno, saj so bili na Celovški cesti, eni izmed glavnih vpadnic v mesto, rumeni pasovi ukinjeni.

Javni potniški promet še vedno ni privlačen za uporabnike, saj ni spremljajočih ukrepov prometne politike v mestu, ki bi meščane vzpodbujali k uporabi javnega prometa. Javni prevoz za meščane ni zanimiv. Splošni ekonomski pogoji in prometna politika mesta z organizacijo prometa, ki javnemu prevozu v mestu ne namenja ustrezne prednosti, bistveno zmanjšujejo njegove konkurenčne možnosti v primerjavi z osebnim prevozom. Relativno nizke cene goriva ob siceršnjem večjem udobju vožnje v osebnih vozilih, nizke parkirnine, pa tudi še vedno precejšnje možnosti divjega ali vsaj premalo sankcioniranega prostega parkiranja, ne spodbujajo uporabe javnega prevoza. Javni prevoz je dejansko ujet v splošno prometno dinamiko, zato so potovalne hitrosti nizke, potovalni časi pa zelo dolgi. Na daljših relacijah je tako javni prevoz nekonkurenčen osebnemu prevozu z avtomobilom, na krajših relacijah pa so pogosto udobnejše možnosti pešpromet in kolesarski promet.

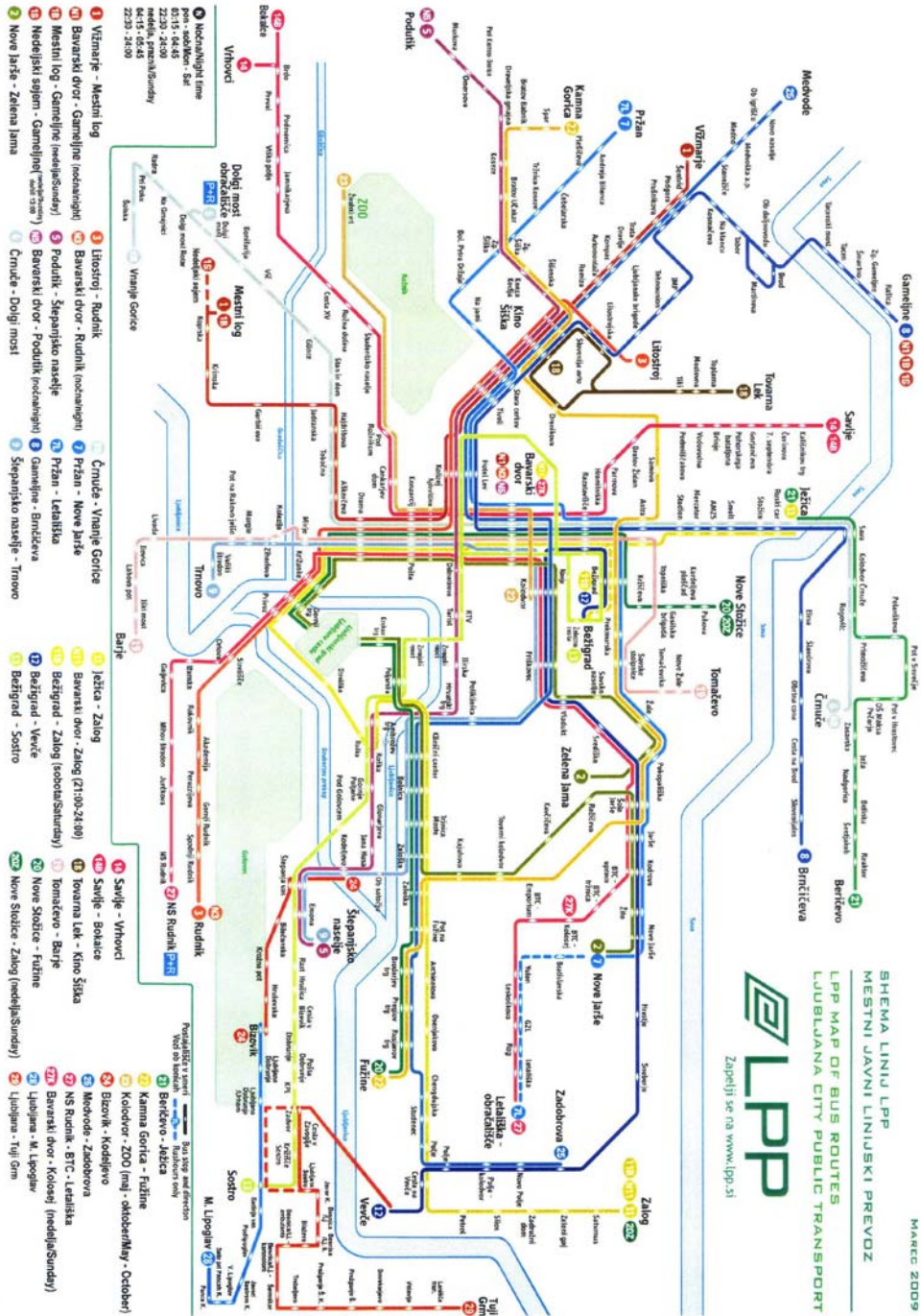
Sistem prog v mestu in okolici se je gradil postopoma, skladno s širjenjem mesta in s tendencami policentričnega razvoja regije. Mreža linij je izrazito diagonalna, linije potekajo iz zunanjih naselij čez središče mesta. Diagonalne proge so praviloma tudi najbolj zasedene. Imamo tudi nekaj radialnih prog, ki povezujejo kraje v okolici Ljubljane s središčem, le ena linija pa je tangencialna. Ocenjujemo, da obstoječe povezave zadovoljujejo le osnovne migracijske potrebe potnikov. Samo ena proga (št. 6) je vključena v sistem P+R (parkiraj in se pelji), in sicer je na Viču ob obvoznici parkirišče za osebna vozila, kjer lahko vozniki ob plačilu parkirnine dobijo dve vožnji za javni mestni prevoz. Na ostalih vpadnicah v mesto ustrezna parkirišča še niso zgrajena.

3.1 MESTNI LINIJSKI PROMET

Mestni potniški promet se izvaja vseh 365 dni v letu na območju Mestne občine Ljubljana ter primestnih občin: Občine Medvode, kjer vozi linija 25, Občine Dol pri Ljubljani, kjer vozi linija 21 do naselja Beričevo, ter Občine Brezovica, kjer vozita kar dve liniji, in sicer linija 6B do naselja Vnanje Gorice in linija 19B do naselja Jezero. Mestni potniški promet obratuje na 23 linijah v skupni dolžini 319 kilometrov. Pokrivajo 97 % urbane površine Mestne občine Ljubljana, kar pomeni, da je 97 % ljubljanskih gospodinjstev oddaljenih od najbližjega postajališča manj kot 500 metrov. Največ potnikov se letno prepelje na progi 6 (Dolgi most–Črnuče), sledita pa ji proga 1 (Mestni log–Vižmarje) in proga 20 (Nove Stožice–Fužine). Največji obseg prevoza potnikov je pozimi in med tednom, v času jutranjih in popoldanskih konic. Med tednom in ob sobotah začnejo avtobusi obratovati ob 3.05, končajo pa z odhodom z Bavarskega dvora ob 24.00 do končnega postajališča in v garažo. Ob nedeljah pa je izvoz ob 4.05.

3.1.1 Shema prog Ljubljanskega potniškega prometa

Slika 6: Shema prog LPP



Vir: arhiv LPP

3.1.2 Zasedena postajališča

Pri samem izvajanju varnega in uspešnega prevoza potnikov v mestnem potniškem prometu močno ovirajo tudi zaparkirana postajališča, ki pa so opremljena s prometnim znakom »Prepovedano parkiranje in ustavljanje« in dopolnilno tablo »Dovoljeno za vozila LPP«.

Kljub temu opažam, da se vozniki osebnih vozil ustavljajo na postajališčih in čakajo potnika, obiščejo trafiko na postajališču ali pa kar parkirajo vozilo. Veliko postajališč je tudi prekratkih za tako pretočnost avtobusov, vendar zaradi križišč ali kakšne druge ovire ni možne razširitve. Pri tem pa imajo največ problemov starejši in invalidi pri vstopu in izstopu iz avtobusa.

Slika 7: Zaparkirana postajališča v Ljubljani



Vir: avtor

3.1.3 Kakovost prevoza

Poznamo več dejavnikov kakovosti prevoza, ki izražajo interes potnikov, kot so:

- hitrost potovanja,
- pogostnost odhodov,
- točnost odhodov,
- enakomernost odhodov,
- prijaznost voznega osebja,
- varnost potovanja in
- udobnost potovanja.

Vsi kazalci niso enako pomembni in jim potniki ne pripisujejo enake stopnje pomembnosti.

Hitrost potovanja je potreben čas, ki ga potnik porabi od vstopa na prevozno sredstvo do izstopa. Hitrost potovanja je neposredno soodvisna od povprečne hitrosti, ki jo vozilo dosega. Hitrost potovanja je eden od najpomembnejših dejavnikov kakovosti prevoza.

Pogostnost odraža potreben čas, ki ga potnik porabi za čakanje na postajališču, in je najpomembnejši dejavnik. Pogostnost vozil je odvisna od števila vozil na progi in časa ciklusa, kar pomeni, da na progi obstaja neposredna soodvisnost med hitrostjo vozila in pogostnostjo.

Točnost je pokazatelj točnosti odhodov vozil z začetnih postajališč in prehodov skozi kontrolne točke na progi glede na predpisani vozni red in intervale. Predpogoj za točnost je dobro zasnovan vozni red in kakovostno vozno osebje, ki vozni red izvaja. Pri prometnih zastojih pa kljub temu prihaja do netočnih odhodov.

Enakomernost je pokazatelj obratovanja vozil vzdolž proge po intervalu brez večjih odstopanj.

Varnost je dejavnik, ki je enako pomemben za podjetje in potnika. Izvajanje varnega prevoza je samoumevno za vsako podjetje in se ne more ocenjevati skozi stroške.

Udobnost prevoznega sredstva se kaže v lahkotnosti vstopa v vozilo (vozila brez stopnic ali nizkopodna vozila), lahki prehodnosti vozila, udobni in funkcionalni razporeditvi sedežev, osvetljenosti vozila, vidljivosti iz vozila, ustreznem prezračevanju in gretju, udobnem speljevanju in ustavljanju vozila itd. Vsi ti dejavniki so vezani predvsem na tehnično izvedbo vozila. Za vključevanje vozil, ki izpolnjujejo vse zahteve po udobnosti potovanja, so potrebna velika finančna sredstva, ki pa niso vedno upravičena. Potnikom javnega mestnega potniškega prometa (v nadaljevanju JMPP) je veliko bolj kot udobnost (vozilo) zaradi relativno kratkih razdalj potovanja pomemben čim krajši čas čakanja na postajališču (pogostnost) in hitrost potovanja.

Ob upoštevanju, da sta hitrost potovanja in pogostnost najpomembnejši za potnike, lahko sklepamo, da se ob manjši hitrosti potovanja in manjši pogostnosti vozil odločalo manj ljudi za prevoz z javnim prevoznim sredstvom.

Trend upadanja potnikov javnega mestnega potniškega prometa v Ljubljani se beleži že daljše časovno obdobje, kljub temu da se:

- posodablja vozni park in povečuje tako varnost kot udobnost potovanja,
- spremljajo prevozne zahteve potnikov in prilagajajo prevozne zmogljivosti,

- izdelujejo novi vozni redi na podlagi potreb potnikov in izboljšuje točnost odhodov,
- organizirajo dodatna izobraževanja operativnega in voznega osebja in izboljšuje prijaznost do potnikov.

Dvig kakovosti ponudbe JMPP s posodobitvijo voznega parka, novimi voznimi redi, optimizacijo prog, posodobitvijo tarifnega in plačilnega sistema kakor tudi uvedbo avtomatizacije upravljanja, organiziranja in kontrole funkcioniranja JMPP zahteva velika finančna sredstva. Vsi ti ukrepi zahtevajo velika finančna vlaganja v JMPP, ki pa ne bodo imela zelenega učinka, saj noben od naštetih ukrepov ne izboljšuje hitrosti potovanja in pogostnosti, ki sta za potnike najpomembnejši.

Za učinkovito organizacijo JMPP v Ljubljani ne zadoščajo samo ukrepi prevoznika, ampak se mora v projekt vključiti širša lokalna skupnost. Ukrepi v pristojnosti mestnih javnih služb so predvsem preventivni, vendar brez ustrezne prometne politike na ravni mesta v podjetju ni mogoče zagotoviti pričakovane aktivnosti na področju izboljšanja tehnologije prevoza s strani prevoznika in doseči zadovoljivih rezultatov. Zato je nujno, da se z ustrezno prometno politiko na ravni mesta poviša hitrost vožnje javnih prevoznih sredstev in s tem potovalna hitrost in pogostnost odhodov.

Temeljna vizija izvajalca javnega prevoza v MOL je:

- postati eden od nosilcev integriranega javnega prevoza v ljubljanski urbani regiji,
- razviti sodoben, varen in zanesljiv prevoz, ki bo sledil sodobnim tehnologijam, potniškimi tokovom in ekološki naravnosti, in
- z vključevanjem v RRP LUR in strategijo TR MOL spodbujati vzpostavitev pogojev, ki bodo zagotovili, da bo javni prevoz postal željena in najboljša alternativa drugim prevozom.

Vizijo je možno uresničiti le z vzpostavitvijo ustreznih obratovalnih pogojev JMPP v Ljubljani.

3.1.4 Povišanje potovalne hitrosti

Povišanje potovalne hitrosti je mogoče samo z ukrepi, za katere so pristojne mestne oblasti. Da bi lahko zvišali potovalno hitrost, bi morali uvesti več prometnih pasov, rezerviranih za vozila JMPP.

Uvajanje prometnih pasov, rezerviranih za vozila JMPP, je fizični preventivni ukrep, ki omogoča gibanje vozil JMPP neodvisno od ostalega prometa. Je zelo učinkovit ukrep, ki omogoča dobre rezultate glede izboljšanja točnosti vozil in pri

zastojih je omogočeno hitrejše vračanje vozil na predvideni vozni red. Poznamo odseke, ki so ves dan rezervirani za vozila JMPP, in odseke, ki so rezervirani za vozila JMPP le določeno časovno obdobje na dan (konici). Prometni pasovi, rezervirani za vozila JMPP, so lahko izkoriščeni in služijo svojemu namenu le takrat, ko so čim daljši in neprekinjeni. Prav tako je pomembno, da prometna policija spremlja spoštovanje rezervacije za vozila JMPP in ukrepa proti kršilcem.

Maksimalno frekvenco vozil JMPP, ki opravičuje uvajanje prometnih pasov, rezerviranih za vozila JMPP, dobimo iz zahteve, da so potniški tokovi na vozilih JMPP večji kot v osebnih vozilih na določenem odseku mesta.

3.1.5 Rumeni pasovi

V Ljubljani so danes rumeni pasovi le na Slovenski cesti, Gosposvetski cesti ter na Dalmatinovi ulici.

Za učinkovito povišanje potovalne hitrosti vozil JMPP je treba opremiti z rumenimi pasovi vse ceste, kjer je to fizično mogoče, na katerih bosta dva pasova namenjena javnim prevoznim sredstvom in dva ostalemu motornemu prometu.

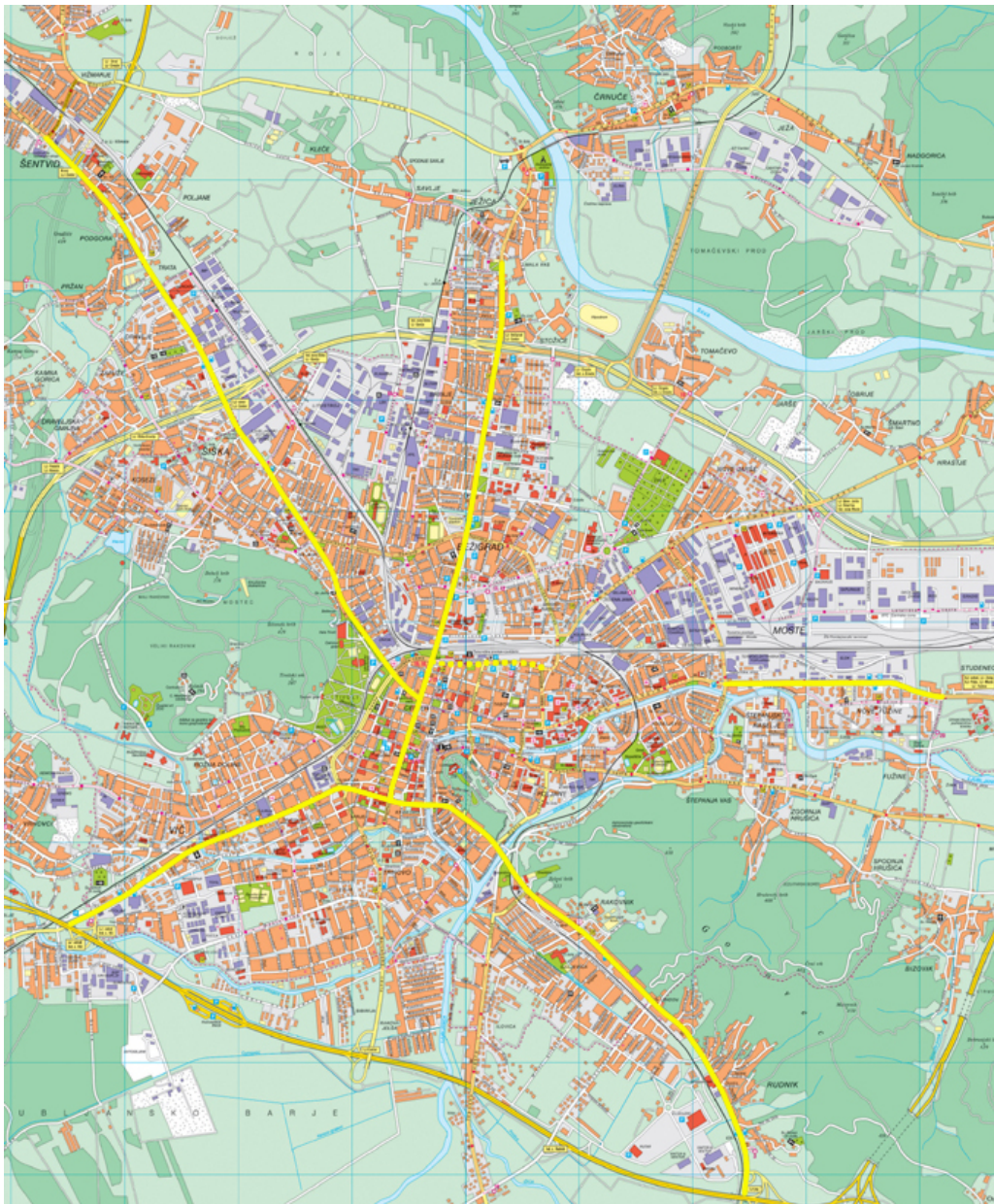
Predvidevamo, da bi se poleg obstoječih pasov uvedli dodatni obojestranski rumeni pasovi, ki bodo namenjeni izključno javnim prevoznim sredstvom na:

- Celovski (od Gosposvetske do križišča s Kosmačevo),
- Tržaški (od Dolgega mostu do Aškerčeve),
- Aškerčevi,
- Dolenjski (od Rudnika do Karlovške),
- Karlovški,
- Zoisovi,
- Dunajski (od Slovenske do Ulice 7. septembra),
- Zaloški (od Chengdujske do Kajuhove).

Poleg obojestranskih rumenih pasov pa predvidevamo tudi izgradnjo enostranskih rumenih pasov, ki bodo namenjeni izključno javnim prevoznim sredstvom na:

- Masarykovi (od Njegoševe do Resljeve) in
- Trgu OF (od Dunajske do Masarykove).

Slika 8: Predlog rumenih pasov



Vir: zapiski LPP

3.1.6 Križišča

Če želimo povišati potovalne hitrosti, moramo povečati pretočnost križišč za vozila JMPP. To lahko dosežemo predvsem z vodenimi semaforji, ki zaznajo približevanje vozila JMPP in po potrebi za nekaj sekund podaljšajo zeleni interval. Ti ukrepi so potrebni predvsem na bolj obremenjenih cestah z osebnim in javnim prometom, posebno na tistih, kjer ni mogoče uvesti rumenih pasov.

Poleg uvedbe vodenelega semaforkega režima, dodeljevanja rezerviranih razvrstilnih pasov je potrebno, da se pri načrtovanju in rekonstrukciji križišč uvedejo posebni desni zavijalni pasovi, ki so namenjeni izključno javnim prevoznim sredstvom.

Zavijanje vozil JMPP na levo povzroča največje zastoje in padec povprečne hitrosti potovanja, zato je treba križišča, v katerih vozila JMPP zavijajo levo, razširiti, uvesti dovolj dolge leve razvrstilne pasove in prilagoditi režim semaforjem. Pri tem je treba upoštevati, da imajo avtobusi, ki zavijajo levo in pri tem prečkajo rumeni pas, prednost pri dodelitvi potrebnega časa (semaforkega intervala) pred avtobusi, ki vozijo naravnost po rumenem pasu.

Posebej problematično je zavijanje na levo v naslednjih križiščih:

- Celovška–Šišenska,
- Dunajska–Samova,
- Dunajska–Bežigrad,
- Linhartova–Dunajska,
- Slovenska–Gospodsvetska,
- Slovenska–Zoisova,

3.1.7 Nadzor nad izvajanjem prometne politike

Prometna policija je eden najpomembnejših dejavnikov nadzora nad izvajanjem prometne politike, sprejete na ravni mesta. Policija mora s svojo prisotnostjo in kontrolami prometa izvajati nadzor in dosledno ukrepati proti kršiteljem. Zasedene rezervirane prometne površine za javni prevoz s strani ostalih udeležencev v prometu (vožnja, ustavljanje in parkiranje) so najpogostejši vzrok za motnje v izvajanju JMPP.

Poleg predlaganih represivnih ukrepov proti kršiteljem prometne ureditve v mestu je treba posvečati posebno pozornost urejanju prometa v križiščih s pomočjo prometne policije. Prometna policija v času prometnih konic v najbolj obremenjenih križiščih ureja promet. S pomočjo policije je iz organizacijskega vidika najenostavneje poskrbeti, da imajo pri vožnji skozi križišče prednost vozila JMPP. Takšen ukrep bi v veliki meri pripomogel h kakovostnejšemu izvajanju voznega reda.

Dodatne aktivnosti prometne policije so potrebne pri nadzoru udeležencev v prometu na področju upoštevanja cestnoprometnih predpisov, ki urejajo vožnjo v križiščih. Velik del vsakodnevnih prometnih zamaškov lahko pripišemo kršitvam voznikov. Vožnja v križišče, kljub temu da se vozniki glede na prometne razmere zavedajo, da križišča ne bodo spraznili pravočasno, je stalen pojav. Trdimo lahko, da je to postal vzorec in večina voznikov se verjetno sploh ne zaveda, da je storila prekršek, ki povzroča še večje zastoje. Posledica takšnega ravnanja je, da morajo

avtobusi ob zeleni luči na semaforju čakati več minut ali celo intervalov, s tem da je cesta za križiščem prazna.

Za doseg želenega cilja ne more biti odgovorna samo policija, ampak je treba s prometno politiko in pravili ravnanja ustrezno seznaniti vse udeležence prometa oziroma prebivalce mesta Ljubljane. S sodelovanjem vseh organizacij in društev, katerih cilj je varnejše, čistejše in prijaznejše mesto, je treba doseči popularizacijo javnega prevoza, ki med drugim vključuje tudi cestnoprometno vzgojo in seznanjanje s cilji prometne politike mesta.

Tvorno sodelovanje med prevoznikom, mestno upravo, prometno policijo, redarsko službo, Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in drugimi je nujno za čimprejšnjo uresničitev zastavljenih ciljev nove prometne politike. Samo s kombinacijo nadzora in stalnega osveščanja ljudi prek sredstev javnega obveščanja, reklamnega materiala itd. ter tudi z vključitvijo izobraževalnih ustanov lahko izboljšamo trenutne razmere.

3.2 MEDKRAJEVNI LINIJSKI PROMET (BUS, D. O. O.)

4. avgusta 2009 je Javno podjetje Ljubljanski potniški promet, d. o. o., celotno dejavnost službe Primestni potniški promet skupaj s premoženjem, pripadajočim tej službi, je iz sestave Javnega podjetja Ljubljanski potniški promet, d. o. o., prešlo na novo družbo, ki jo je zaradi izločitve ustanovilo, to je na BUS, medkrajevni potniški promet, d. o. o.

Medkrajevni linijski promet poteka na območju Mestne občine Ljubljana in 15 primestnih občin, in sicer: Borovnica, Brezovica, Vrhnika, Logatec, Horjul, Dobrova – Polhov Gradec, Medvode, Vodice, Mengeš, Cerklje na Gorenjskem, Ivančna Gorica, Grosuplje, Dobrepolje, Škofljica in Ig. Poleg rednih linij izvajajo še pogodbene prevoze za šole ter posebne prevoze po naročilu.

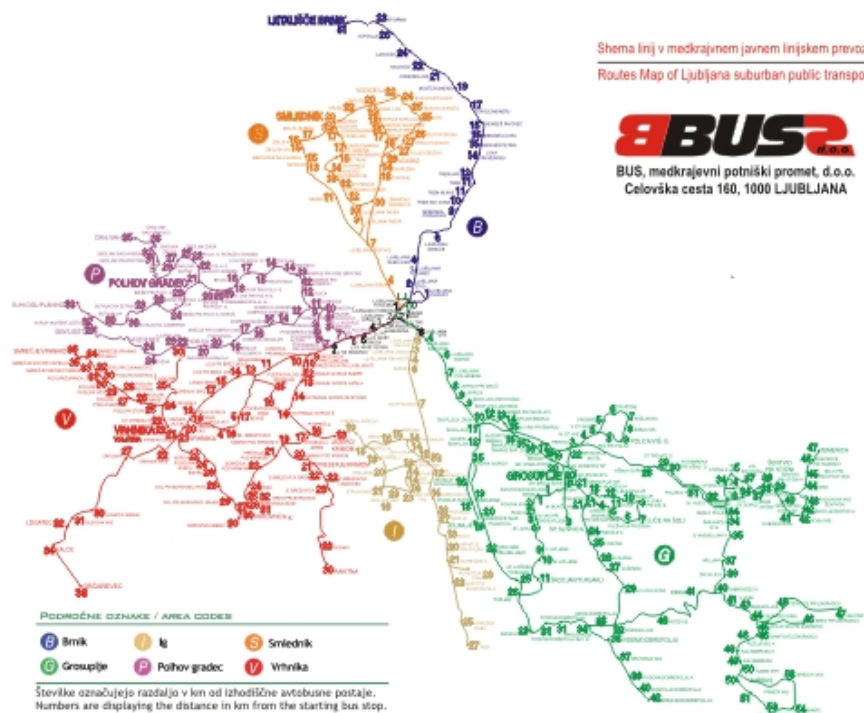
Primestni potniški promet v prometnem letu 2006/07 poteka na 36 linijah v skupni dolžini 824 km, hkrati pa se opravljajo tudi posebni linijski prevozi za 21 osnovnih šol, kjer od 1. 9. 2005 dnevno prevozijo 2958 km. Mreža linij je izrazito radialna, linije potekajo iz zunanjih naselij do središča mesta, na območju zunaj mesta pa je tudi nekaj lokalnih linij, ki povezujejo okoliške kraje.

Slika 9: Primestni avtobus



Vir: avtor

Slika 10: Shema primestnih prog



Vir: zapiski LPP

4 PLAČILNI SISTEM V LJUBLJANSKEM MESTNEM POTNIŠKEM PROMETU

Že vse od uvedbe tramvaja so bili v prodaji vozni listki za eno vožnjo. Ti so ostali v uporabi vse do konca leta 1974, ko so uvedli posodobitev plačilnega prometa. Tedaj so bili uvedeni žetoni in različne mesečne vozovnice. Vstopanje v vozilo je bilo do tedaj le pri zadnjih vratih, kjer je bil sprevodnik, pri prvih vratih so že vstopali le potniki z mesečnimi vozovnicami. Z ukinitvijo delovnega mesta sprevodnika v mestnih avtobusih je bilo vstopanje dovoljeno le pri prvih vratih, kjer je plačevanje nadziral voznik. Sprva so bili žetoni papirnati, najbolj prepoznavni so bili kovinski žetoni z luknjo, vmes so jih nadomestili plastični žetoni različnih barv. 1. septembra leta 2009 pa je dosedanji sistem plačevanja nadomestila kartica Urbana, vendar so bili žetoni v uporabi še do 31. decembra 2009, gotovinsko plačilo pa bo ostalo najmanj do 30. junija 2010.

Po izkušnjah, ki smo jih pridobili v prvi polovici leta, odkar obstaja nov plačilni sistem, smo ugotovili, da ima sistem nekaj pomanjkljivosti. Prva pomanjkljivost je v tem, da se kartice Urbana trenutno ne da kupiti kjer koli, zato menimo, da bi bilo treba zagotoviti več prodajnih mest, kjer bi bil nakup kartice mogoč 24 ur na dan. Ena izmed možnosti bi bila tudi ta, da bi se urbanomati nadgradili z možnostjo prodaje kartic. Druga pomanjkljivost je, da je kartica občutljiva za razmagnetenje. Tretja pomanjkljivost pa je, da je treba kartico prisloniti na določeno mesto, da jo sistem zazna, v nasprotnem primeru je kartica neuporabljena in voznina ni plačana.

4.1 ENOTNA MESTNA KARTICA

Enotna mestna kartica Urbana je brezkontaktna pametna kartica, ki omogoča hitro in udobno brezgotovinsko plačilo vožnje z ljubljanskimi mestnimi avtobusi. S kartico Urbana je že mogoče plačati tudi vožnjo z vzpenjačo na Ljubljanski grad ter plačati parkirnino na belih conah in parkiriščih v upravljanju Javnega podjetja Ljubljanska parkirišča in tržnice ter storitve v knjižnicah. Kasneje bo Urbano mogoče uporabiti tudi ob obisku muzejev, športnih zavodov in kulturnih prireditev.

Urbana prinaša največje spremembe pri plačevanju storitev mestnega potniškega prometa. S kartico je uveden sodoben elektronski plačilni sistem, ki omogoča brezplačno prestopanje v roku 90 minut od plačila prve vožnje. Če je potnik na avtobusu več kot 90 minut oziroma je med tem časom prestopil na drug avtobus, se ima pravico odpeljati naprej do zelenega cilja oziroma do končnega postajališča.

Ljubljana je med prvimi mesti v Evropi, ki uvaja enotno plačevanje mestnih storitev, saj želimo, da bi bili vsakodnevni opravki Ljubljančank in Ljubljančanov še preprostejši, prijaznejši, cenejši in udobnejši.

Slika 11: Enotna mestna kartica Urbana



Vir: Internet

4.1.1 Vrste kartic Urbana

Vrednostna kartica Urbana

Vrednostna kartica Urbana je rumene barve in je prenosna kartica, ki nadomešča žetone in gotovino. Nanjo je mogoče naložiti dobroimetje v vrednosti do 50 EUR ter mesečno prenosno vozovnico. Najmanjša vrednost polnitve na urbanomatih je 10 centov, na drugih prodajnih mestih ni omejitve najnižje vrednosti polnitve.

Terminska kartica Urbana

Terminska kartica Urbana je zelene barve, nadomešča vse vrste mesečnih vozovnic. Izdana je na ime in ni prenosljiva. Omogoča neomejeno število voženj na vseh linijah mestnih avtobusov. Terminsko kartico je mogoče dobiti le v potniških blagajnah LPP in na Avtobusni postaji Ljubljana, kjer nanjo zapišejo 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. Poleg ali namesto mesečne vozovnice lahko na terminsko kartico naložimo tudi izbrano vrednost dobroimetja (do 50 EUR) in ga uporabimo, kot bi sicer uporabili žetone ali gotovino oziroma za plačilo drugih storitev, ki bodo vključene v sistem enotne mestne kartice. Če je na terminski kartici naložena veljavna mesečna vozovnica, sistem upošteva to in ne trga sredstev, če pa sistem zazna, da na kartici ni naložene veljavne mesečne vozovnice, samodejno s kartice odšteje vrednost vožnje. Kartica Urbana je trajna, dobroimetje na njej pa ne zastara.

4.1.2 Prodaja in polnjenje kartic Urbana

Tabela 4: Seznam vseh prodajnih mest

MESTO	PRODAJA	POLNJENJE
Urbanomati	ni možno	vrednostne in terminske
LPP, Celovška cesta 160	vrednostne in terminske	vrednostne in terminske
LPP, Slovenska cesta 56	vrednostne in terminske	vrednostne in terminske
Trafike Tobačna 3dva	vrednostne	vrednostne in terminske
Trafike Delo Prodaja	vrednostne	vrednostne in terminske
Turistično-informacijski centri	vrednostne	vrednostne in terminske
Mercator, izbrane prodajalne	vrednostne	vrednostne in terminske
Skupna blagajna JHL	vrednostne	vrednostne in terminske
Avtobusna postaja Ljubljana	vrednostne in terminske	vrednostne in terminske

Vir: avtor

Tabela 5: Cenik vseh storitev MPP na dan 1. 1. 2010

VRSTA VOZOVNICE	CENA V EUR z (DDV)
Plačilo z gotovino	1,00
Prevoz (s prestopanjem znotraj 90 minut) z uporabo kartice Urbana	0,80
Enkratna vožnja z uporabo mobilnega telefona z uporabo sistema Moneta	0,80
Mesečne vozovnice (z uporabo terminske kartice Urbana):	
– šolska	17,00
– splošna	34,00
– za upokoјence	20,00
– s 50-odstotnim popustom	17,00
– prenosna	42,50
Letna prenosna vozovnica	420,00
Kartica Urbana (elektronski medij)	2,00

Manipulativni stroški za ponovno izdajo izgubljene vozovnice (brez kartice Urbana)	8,00
Manipulativni stroški za ponovno izdajo odvzete vozovnice	40,00

Vir: avtor

Vožnja z mestnimi avtobusi je za otroke do 6. leta starosti brezplačna.

4.1.3 Urbanomati

Slika 12: Urbanomat



Vir: avtor

Na urbanomatu je mogoče:

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

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

Plačilo prek urbanomata

Na urbanomatu lahko plačujemo z bankovci, s kovanci, s plačilnimi karticami, kreditnimi karticami Diners in Mastercard ter z uporabo sistema Moneta na

mobilnem telefonu. Najmanjša vrednost polnitve kartice na Urbanomatu je 10 centov, najvišja pa 50 EUR.

Urbanomati ne vračajo drobiža

Če ob plačilu mesečne vozovnice prek urbanomata v napravo vložimo večji znesek, kot znaša vrednost izbrane mesečne vozovnice, se presežek zapiše na kartico kot dobroimetje. Uporabimo ga lahko za plačilo mesečne vozovnice prihodnji mesec, za plačilo vožnje drugim osebam ali za plačilo drugih storitev, ki so vključene v sistem enotne mestne kartice. Če na kartico ne želimo nalagati dobroimetja, moramo za plačilo mesečne vozovnice pripraviti točen znesek.

Napaka pri zapisovanju

Če pride na urbanomatu do napake pri zapisovanju dobroimetja ali mesečne vozovnice, je treba sporočiti v klicni center na telefonsko številko 080 60 77 skupaj s podatkom o identifikacijski številki kartice.

Tabela 6: Lokacije urbanomatov

Zap. št.	Lokacija urbanomata
11	Rudnik, Leclerc
12	Dolgi most
13	Šmartinska, Citypark
14	Dunajska (Mercator, uprava)
15	Slovenska cesta (Kozolec)
16	Slovenska cesta (Kora Bar)
17	Slovenska cesta (Nama)
18	Aškerčeva
19	Krekov trg
20	Kolodvor
21	Klinični center
22	Fužine, Preglov trg
23	Poljanska cesta, Ambrožev trg
24	Kino Šiška, Celovška cesta
25	Drama
26	Kodeljevo
27	Podhod Železniška

29	Mercator Šiška
30	Karlovška, Zoisova
31	Strelišče, Rudnik
32	Vič, Modri vrtec
33	Tržnica Moste
34	Brdo, Nova grbina
35	Tržnica Koseze
36	Bežigrad (stadion)
37	Celovška Remiza
39	Gospodsvetska, Hotel Lev
42	Roška
43	Vojkova, Puhova
44	Postajališče Murgle
45	Rudnik, obračališče
46	Žale

Vir: avtor

4.1.4 Plačilo z moneto

Na avtobusu

Na avtobusu imamo možnost plačila z mobilnim telefonom, ki nadomešča nekdanje plačilo z žetoni in gotovino. Za tovrstno plačilo pokličemo številko 1899, nato pa telefon približamo validatorju, ki se nahaja pri vozniku. Ta način plačila ne omogoča brezplačnega prestopanja in je mogoč le na validatorju pri vozniku. Za plačilo vožnje za več oseb je treba najprej obvestiti voznika, da vnese število kart in šele nato mobilni telefon približamo validatorju.

Slika 13: Validator v avtobusu



Vir: avtor

Na urbanomatu

Če želimo na urbanomatu izvesti plačilo z Moneto, moramo najprej slediti navodilom na zaslону, nato pa moramo poklicati na številko 1899 ter prisloniti mobilni telefon k čitalniku in zapisovalniku.

4.2 KONTROLA PLAČILNEGA SISTEMA

Kontrola se izvaja vse dni v letu, in sicer med tretjo in štiriindvajseto uro. Pri kontroli nam otežuje delo gotovinsko plačilo, ki je bilo predvideno v uporabi do 31. 12. 2009, a se je zaradi prevelikega števila uporabnikov podaljšalo do 30. 6. 2010. Potniki, ki so voznino plačali z gotovino, nimajo nobenega dokazila o plačani voznini, zato njih ne moremo kontrolirati in tu se pojavljajo razne goljufije.

4.2.1 Oddelek prometne kontrole

Oddelek prometne kontrole je začel delovati septembra 2009. Začasno nas je bilo takrat v omenjeni oddelek premeščenih 6 delavcev, v začetku oktobra 2009 pa še 6, tako da nas je bilo skupaj 12. V septembru in oktobru je služba delovala predvsem v smislu pomoči, obveščanja ter ozaveščanja potnikov v zvezi z novim plačilnim sistemom in uporabo kartice Urbana.

Tabela 7: Opravljene delovne ure v oddelku prometne kontrole

	OKTO- BER 2009	IN- DEKS %	NOVEM- BER 2009	IN- DEKS %	DECEM- BER 2009	IN- DEKS %	SKU- PAJ
DELOVNE URE	2200	/	1917	87,14	2032	106,00	6149
DOPUST	24	/	64	266,67	112	175,00	200
BOLNIŠKA	/	/	/	/	/	/	/
SKUPAJ	2224	/	1981	89,07	2144	108,23	6349

Vir: LPP

V oktobru smo začeli izvajati kontrolo s pomočjo terminalov, ki nam pokažejo, ali je bila kartica na avtobusu validirana ali ne. V času od 1. 10. 2009 do 31. 12. 2009 je bila opravljena 109.401 kontrola kartic Urbana, odvzetih je bilo 210 vrednostnih kartic Urbana in 81 terminskih kartic Urbana.

Tabela 8: Kontrole po mesecih

	OKTO- BER 2009	IN- DEKS %	NOVEM- BER 2009	IN- DEKS %	DECEM- BER 2009	IN- DEKS %	SKUPAJ
KON- TROLE	42.396	/	35.152	82,91	31.853	90,62	109.401

Vir: LPP

Tabela 9: Odvzete vozovnice po mesecih

	OKTO- BER	Indeks %	NOVEM- BER	Indeks %	DECEM- BER	Indeks %
Vrednostne kartice	47	/	60	127,66	103	171,67
Terminske kartice	21	/	29	138,10	31	106,90

Vir: LPP

Iz tabele je razviden porast odvzema kartic Urbana, predvsem je zaskrbljujoč podatek o odvzemu vrednostnih kartic Urbana, saj je bil indeks rasti odvzema med oktobrom in novembrom 127,66 %, med novembrom in decembrom 171,67 %, skupni indeks med oktobrom in decembrom pa kar 219,15 %. Treba je poudariti, da so to potniki, ki imajo na svoji kartici Urbana naloženo dobroimetje. Kot zanimivost naj povem, da se indeks odvzema kartic Urbana zaradi nevalidiranja v letu 2010 še povečuje.

Problemi, s katerimi se kontrolorji srečujemo pri svojem delu

Največji problem pri kontroli predstavljajo potniki, ki pravijo, da voznino plačujejo z gotovino. Tak potnik nima nikakršnega potrdila, da je voznino res plačal. Naj povem, da je takih potnikov iz dneva v dan več, saj se vozijo s prazno Urbano, ob kontroli pa kontrolorju rečejo, da so voznino poravnali z gotovino. Iz tega razloga bi bilo treba čimbolj aktivno razmišljati o izdaji nekakšnih potrdil potnikom, ki voznino plačujejo z gotovino.

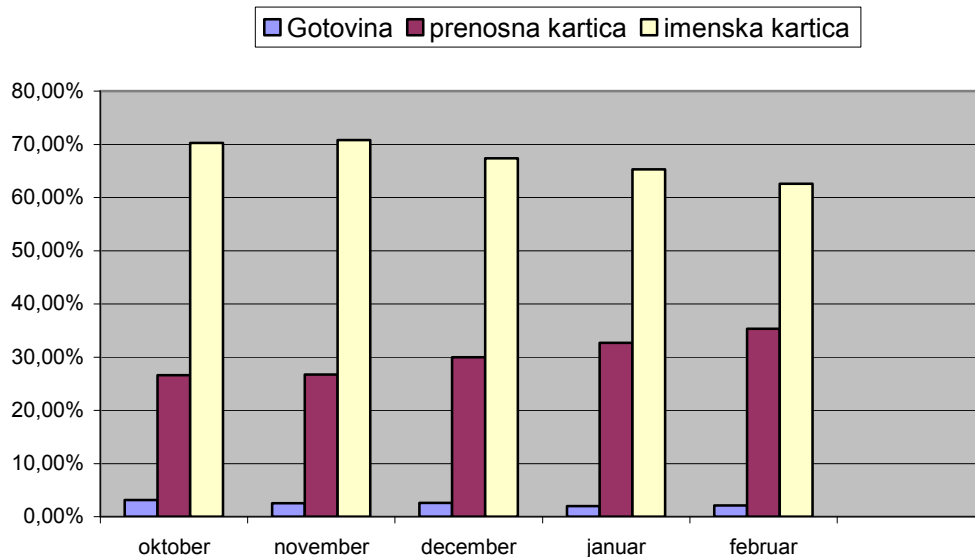
Drug problem, ki nastane ob kontroli terminskih oziroma imenskih kartic Urbana, je v tem, da določeni potniki ob kontroli ne želijo izkazati svoje identitete. Ob tem kontrolorji ugotavljamo, da je omenjena vrsta potnikov slabo seznanjena s splošnimi prevoznimi pogoji MPP in Odlokom o organizaciji in izvajanju mestnih linijskih prevozov potnikov, kjer so med drugim zapisane tudi njihove pravice in dolžnosti, kljub temu da so bili s tem seznanjeni ob izdaji terminske kartice Urbana. Opažamo, da velika večina potnikov ob izdaji terminske vozovnice ni prebrala izjave, ki so jo podpisali, in na kateri je zapisano, da se morajo ob kontroli izkazati s kakršnim koli dokumentom s sliko. Zaradi tega je s strani potnikov veliko negotovanja.

Kontrola v sodelovanju z Mestnim redarstvom in Mestnim inšpektoratom

Do 31. 12. 2009 smo 4-krat opravljali kontrolo kartice Urbana v sodelovanju z Mestnim redarstvom in Mestnim inšpektoratom. Sama kontrola je temeljila predvsem na opozarjanju potnikov, da se morajo pri vožnji z avtobusom, če uporabljajo kartico Urbana, validirati. Za leto 2010 smo z mestnim redarstvom in Mestnim inšpektoratom dogovorjeni, da naj bi kontrole izvajali večkrat mesečno.

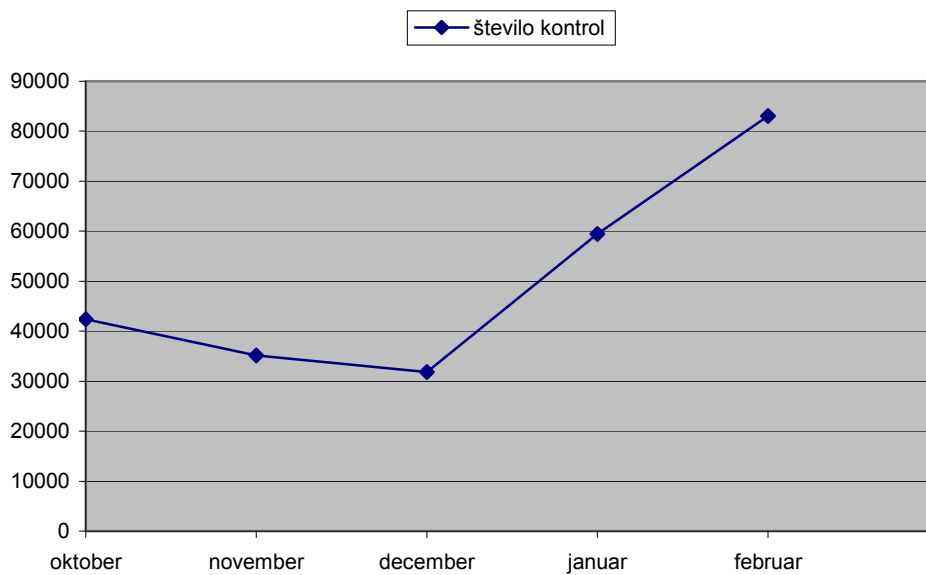
4.2.2 Analiza kontrolne službe

Graf 4: Grafični prikaz načina plačila



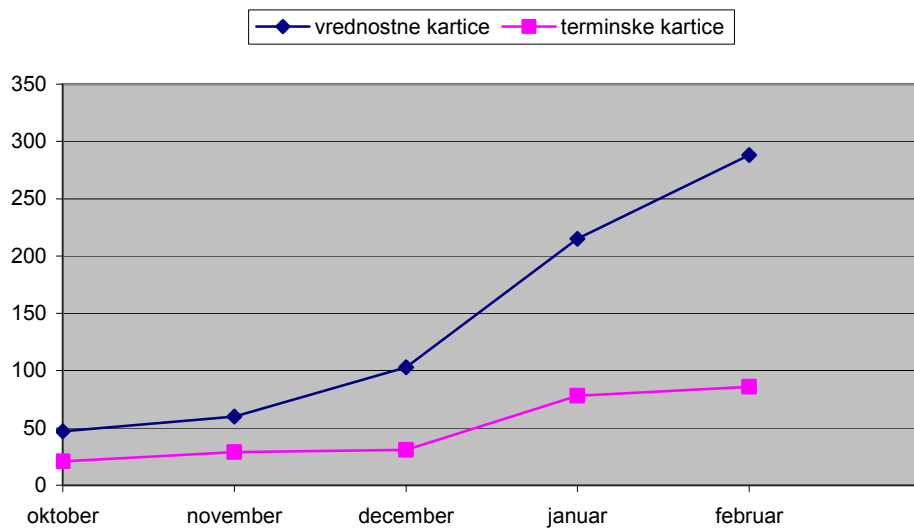
Vir: avtor

Graf 5: Grafični prikaz števila kontrol



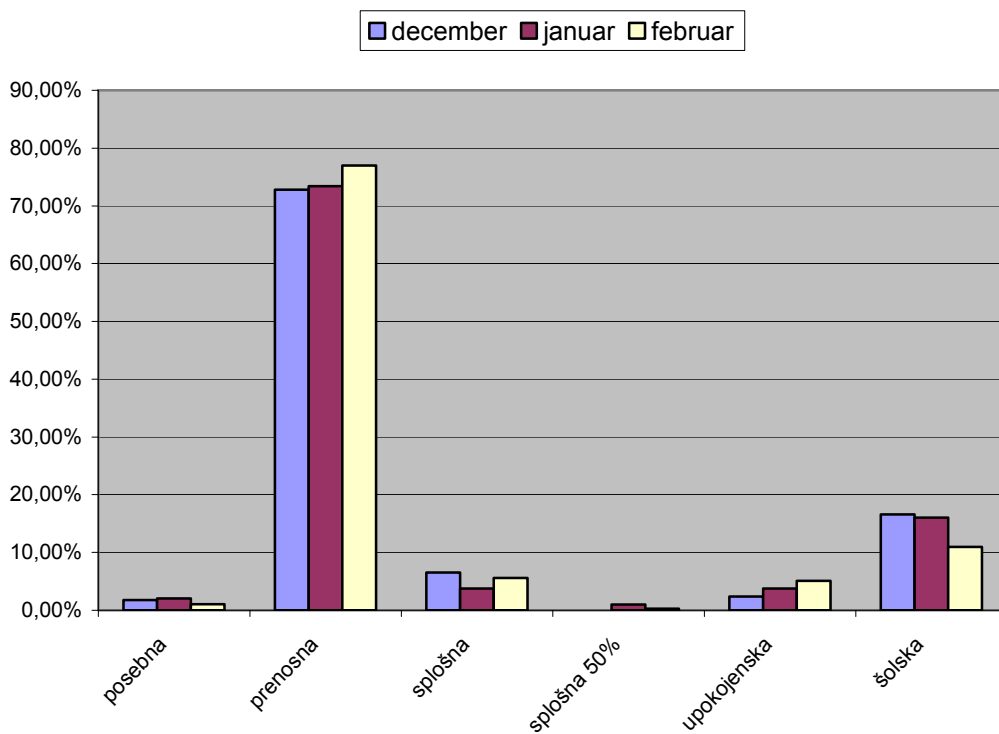
Vir: avtor

Graf 6: Grafični prikaz odvzetih vozovnic



Vir: avtor

Graf 7: Grafični prikaz odvzetih vozovnic po vrsti vozovnice



Vir: avtor

4.2.3 Kontrolorjev terminal

S pomočjo kontrolnega terminala kontrolorji opravljamo kontrolo na mestnih avtobusih.

Kontrolorjev terminal podpira več funkcionalnosti:

- preverjanje, ali je bila vozovnica validirana,
- sprejemanje črne liste, tarifnega sistema,
- prenos izdanih kazni na center,
- vsi zapisi so v slovenskem jeziku s šumniki,
- tiskanje potrdila o odvzemu kartice Urbana z vozovnico ali brez nje,
- možnost validiranja potnikov.

Slika 14: Kontrolni terminal



Vir: avtor

Nadzor nad plačilom in veljavnostjo kartic

Nadzor na mestnih avtobusih opredeljujeta Odlok o organizaciji in načinu izvajanja mestnih linijskih prevozov potnikov ter Splošni prevozni pogoji za prevoz potnikov in prtljage v mestnem javnem linijskem prevozu.

Obveznost potnika je, da si pred vstopom v vozilo kupi vozovnico za prevoz z mestnim linijskim prevozom potnikov in vozovnico validira pri vstopu v vozilo.

Nadzor veljavnosti vozovnic in kartic Urbana

Nadzor veljavnosti vozovnic in kartic Urbana izvajamo tudi med vožnjo. Na zahtevo kontrolorja LPP, mestnega redarja ali inšpektorja mora potnik med vožnjo pokazati vozovnico. Potnik v vozilu, ki nima vozovnice, mora vozilo zapustiti na zahtevo kontrolorja LPP, mestnega redarja ali inšpektorja, če pa ima neveljavno vozovnico, mu odvzamejo kartico Urbana.

Nadzor nad plačilom vožnje z mobilnim telefonom

Nadzor nad plačilom vožnje z mobilnim telefonom ugotavljamo kontrolorji LPP, mestni redar ali inšpektor tako, da potnik na našo zahtevo pove številko vozovnice, ki jo je dobil s sporočilom po mobilnem telefonu iz nadzornega centra kot potrditev plačila vožnje, oziroma pokaže SMS-sporočilo. Potnik v vozilu, ki ni plačal vožnje ali ne pove številke vozovnice, mora vozilo zapustiti na zahtevo kontrolorja LPP, mestnega redarja ali inšpektorja. Velja, da potnik nima vozovnice, če se sklicuje na nedelovanje mobilnega telefona ob kontroli plačila vožnje.

Uporabniki terminskih kartic Urbana

Uporabniki terminskih kartic Urbana, ki se glasijo na ime, se morajo ob kontroli na avtobusu na zahtevo kontrolorja LPP, mestnega redarja ali inšpektorja izkazati z osebnim dokumentom s fotografijo (osebno izkaznico, potnim listom, vozniškim dovoljenjem, kolesarskim izpitom, indeksom, dijaško ali študentsko izkaznico).

Uporabnik potnik, ki ob vstopu v vozilo ne validira enotne mestne kartice Urbana, kartice ne pokaže kontrolorju LPP, mestnemu redarju ali inšpektorju ali ne pove številke vozovnice, se kaznuje z globo 40 EUR.

Prevoznik ne povrne škode za odvzeto kartico Urbana z naloženo vozovnico. Strošek ponovne izdaje odvzete kartice Urbana znaša dodatnih 40 EUR.

4.2.4 Izvajanje kontrole

Če kontrolorji želimo izvajati kontrolo na izbranem avtobusu, moramo pred kontrolo vpisati trimestno registrsko številko avtobusa, nato lahko izvajamo kontrolo, tako da približamo uporabnikovo kartico Urbana k terminalu. Na zaslonu se izpiše podatek o veljavnosti ali neveljavnosti vozovnice. Poleg izpisa pa smo kontrolorji obveščeni še z dodatnim zvočnim in svetlobnim signalom:

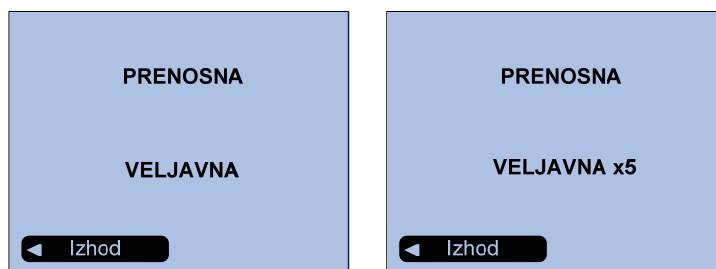
Vozovnica je veljavna, kar pomeni, da je bila validirana in uporabljena znotraj ustreznega časovnega obdobja. Če gre za imensko kartico, se izpišejo podatki lastnika kartice, če pa gre za prenosno vozovnico, se izpiše podatek, da je vozovnica prenosna. Če kontrolorji ugotovimo, da je prišlo do zlorabe lastništva kartice, imamo možnost izvedbe sankcije ter odvzema vozovnice. Če želimo izvesti kontrolo nove kartice, jo le približamo k terminalu. Kontrolorji na terminalu ravno tako pridobimo informacijo, če ima lastnik kartice Urbana kupljene še dodatne veljavne vozovnice.

Slika 15: Veljavna imenska vozovnica



Vir: LPP

Slika 16: Veljavna prenosna vozovnica



Vir: LPP

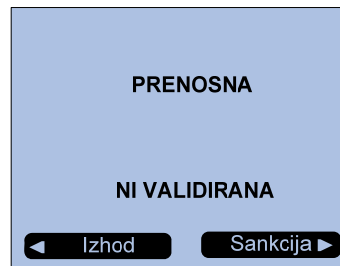
Vozovnica ni validirana, kar pomeni, da je uporabnik ni validiral ob vstopu na avtobus, čeprav ima na kartici vozovnico, ki bi jo lahko uporabil. S tem je storil prekršek. Kontrolorji z izbiro menija Sankcija izvedemo sankcijo ter odvzem Urbane kršitelju. Vsak izhod iz menija brez izdane sankcije se na centru zabeleži kot izdaja opozorila, kar pomeni, da kontrolor ni odvzel kartice Urbana.

Slika 17: Imenska vozovnica ni validirana



Vir: LPP

Slika 18: Prenosna vozovnica ni validirana



Vir: LPP

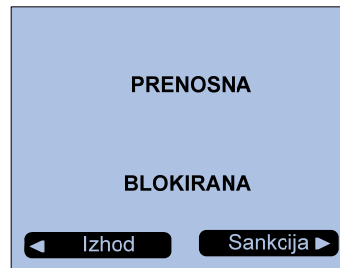
Blokirana, kar pomeni da je uporabnik izvedel prekršek, saj je bila kartica na črni listi. Če kontrolorji ugotovimo, da je prišlo do kraje identitete, izberemo meni Sankcija, da se izvede postopek izpisa potrdila.

Slika 19: Imenska vozovnica je blokirana



Vir: LPP

Slika 20: Prenosna vozovnica je blokirana



Vir: LPP

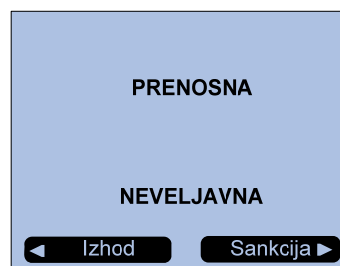
Neveljavna, kar pomeni da je uporabnik izvedel prekršek, saj je vozovnica potekla, kupljena pa ni bila nova vozovnica. Dani izpis dobimo tudi ob predpostavki, da uporabnik sploh ni imel vozovnice. Če kontrolorji ugotovimo, da je prišlo do kršitve, izberemo meni Sankcija.

Slika 21: Personificirana vozovnica je neveljavna



Vir: LPP

Slika 22: Nepersonificirana vozovnica je neveljavna



Vir: LPP

4.2.5 Sankcija – odvzem kartice Urbana

Slika 23: Primer potrdila odvzema kartice Urbana
Za imensko (levo) in prenosno kartico (desno)

<p>Datum: 22.05.2009 Čas: 08:19:22 TID: 18522 Številka avtobusa: 780 Kontrolor ID: 36062557768874756</p> <hr/> <p style="text-align: center;">POTRDILO</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Odvzem kartice Urbana 36262557768874244 NEVELJAVNA</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Aleksandra Rumpelšteker Cigaletova 13 1000 Ljubljana</p> <hr/> <p>Izgubljeni predmeti in odvzete vozovnice: Potniška blagajna na Celovški 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.</p>	<p>Datum: 22.05.2009 Čas: 08:19:22 TID: 18522 Številka avtobusa: 780 Kontrolor ID: 36062557768874756</p> <hr/> <p style="text-align: center;">POTRDILO</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Odvzem kartice Urbana 36262557768874244 NEVELJAVNA</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Aleksandra Rumpelšteker Cigaletova 13 1000 Ljubljana</p>
---	--

Vir: LPP

Tabela 10: Predpisane kazni za določene tipe kršitev

Tipi kazni Tipi kršitev	Ni kazni	Izvršitev	Kraja identitete	OK Opozorilo
Kartica veljavna	OK	NE OBSTAJA	ODVZEM	ZAVEDBA NA CENTRU
Kartica na črni listi	NE OBSTAJA	ODVZEM	ODVZEM	ZAVEDBA NA CENTRU
Kartica ni validirana	NE OBSTAJA	ODVZEM	ODVZEM	ZAVEDBA NA CENTRU
Kartica ni veljavna	NE OBSTAJA	ODVZEM	ODVZEM	ZAVEDBA NA CENTRU

Vir: LPP

Veljavna oziroma validirana kartica pomeni, da je potnik pri vstopu v avtobus svojo kartico Urbana prilonil k validatorju in s tem plačal voznino. V takem primeru lahko kontrolorji izberemo sankcijo le, če ob preverjanju vozovnice ugotovimo, da gre za krajo identitete. Kršitelju se odvzame kartica Urbana, prav tako pa se natisne potrdilo o odvzetju, ki je potrebno za vnovično pridobitev kartice na sedežu LPP ob plačilu predpisane kazni.

Če je **kartica na črni listi**, se kršitelju kartica Urbana odvzame, prav tako pa se mu natisne potrdilo, s katerim lahko ob plačilu predpisane kazni pridobi kartico nazaj na sedežu podjetja LPP.

Če **kartica ni validirana**, na njej pa sicer obstaja veljavna vozovnica, a je nevalidirana, pa imamo kontrolorji dve možnosti. Prva možnost je, da kršitelju odvzamemo kartico Urbana, prav tako pa natisnemo potrdilo o odvzemu, ki je potrebno za vnovično pridobitev kartice ob plačilu predpisane kazni. Druga možnost pa je, da kontrolorji izrečemo opozorilo, ki se zavede na centru, kartica pa ostane lastniku.

Če pa **kartica ni veljavna** oziroma na kartici ni nobene veljavne vozovnice, se kontrolorji spet odločamo med sankcijo in opozorilom. Pri izvedbi sankcije odvzamemo kartico Urbana in natisnemo potrdilo, s katerim lastnik kartice ob plačilu kazni pridobi kartico nazaj. Ob opozorilu potnika pa se na centru opozorilo zabeleži, kljub temu da kartica ni bila odvzeta.

Če pa potnik nima kartice Urbana oziroma ni plačal voznine, pa je dolžan na zahtevo kontrolorja zapustiti vozilo. V takem primeru mu lahko mestni redar ali inšpektor izda plačilni nalog.

5 ZAKLJUČKI

5.1 OCENA UČINKOV

Če bi bilo gotovinsko plačilo možno na mestnih avtobusih in bi potniki pridobili potrdilo o plačilu voznine, menimo, da bi bila kontrola uspešnejša, potniki pa ne bi imeli izgovorov o plačilu voznine.

Za tako izvedbo gotovinskega plačila bi bilo treba zamenjati obstoječe blagajne z novimi, ki bi bile funkcionalnejše in bi izdajale potrdila o plačani voznini.

Slika 24: Obstoječe blagajne



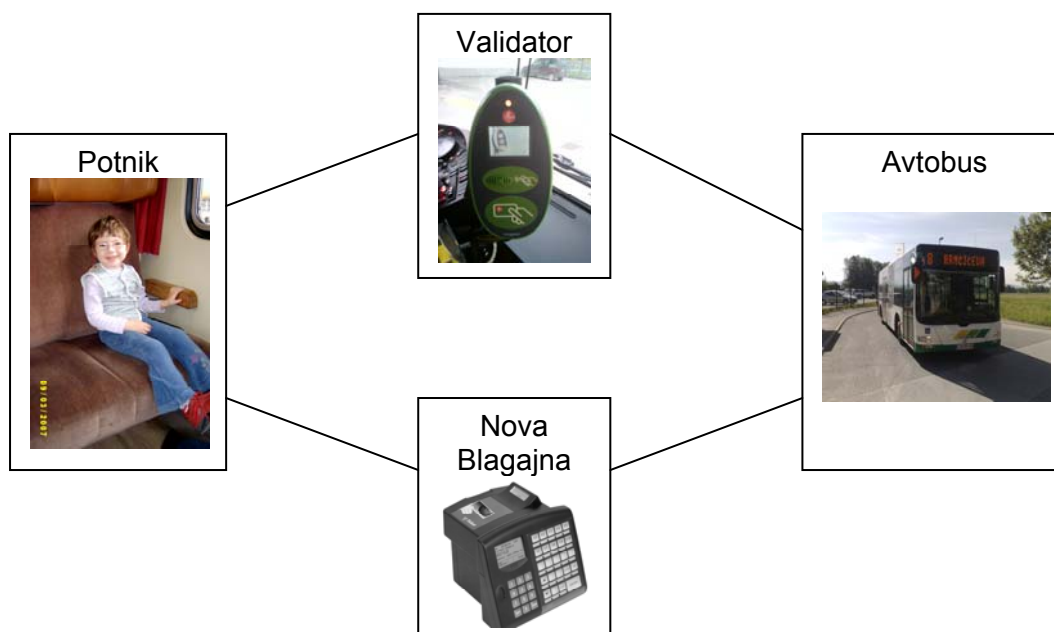
Vir: avtor

Slika 25: Nova blagajna



Vir: LPP

Slika 26: Shema plačilnega sistema



Vir: avtor

5.2 POGOJI ZA UVEDBO

Pogoj za uvedbo je, da se kupijo blagajne, ki bi izdajale potrdila o plačani voznini. Poleg tega pa bi kontrolna služba za učinkovitejše delo potrebovala pooblastila, s katerimi bi ovadila kršitelja pri neplačilu voznine v mestnem potniškem prometu.

5.3 MOŽNOSTI NADALJNJEGA RAZVOJA

Menim, da bi bilo treba ob vpadnicah v mesto zgraditi parkirišča za osebna vozila, kjer bi imeli mestni avtobusi tudi končna postajališča, potniki pa možnost parkiranja in prestopanja na javni potniški promet. Ob plačilu parkirnine pa bi stranka pridobila možnost dveh brezplačnih voženj, kot je že zdaj praksa na Dolgem mostu.

Pri plačilu na mestnih avtobusih pa bi bila potrebna večja cenovna razlika med plačilom voznine. Kljub temu da trenutno enkratno plačilo z Urbane velja za prestopanje v roku devetdesetih minut, gotovinsko plačilo pa le za eno vožnjo, bi bilo treba gotovinsko plačilo podražiti. S takim ukrepom bi pridobili še več uporabnikov Urbane, s tem pa točnejše podatke za nadaljnjo obdelavo.

6 LITERATURA IN VIRI

Knjige:

Brate, T. (2008) Ljubljanski javni promet v slikah. Ljubljana: Kmečki glas.

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

Članek v reviji:

KRPAN (2009). Podaljšan rok uporabe gotovine. Interni bilten javnega podjetja Ljubljanski potniški promet d.o.o. (5), stran 12 in 13.

KRPAN (2009). Urbana med potniki in vozniki. Interni bilten javnega podjetja Ljubljanski potniški promet d.o.o. (4), stran 3.

KRPAN (2009). Prihaja kartica Urbana. Interni bilten javnega podjetja Ljubljanski potniški promet d.o.o. (1), stran 6 in 7.

URBAN (2009). Kartica Urbana že na avtobusih. Interno glasilo Javnega holdinga Ljubljana, javnih podjetij in Mestne občine Ljubljana (3), stran 5.

URBAN (2009) Ustanovljena nova družba BUS d.o.o. Interno glasilo Javnega holdinga Ljubljana, javnih podjetij in Mestne občine Ljubljana (3), stran 5.

Poročila, interni dokumenti:

Ljubljanski potniški promet, Letno poročilo (2007).

Ljubljanski potniški promet, Letno poročilo (2008).

Ljubljanski potniški promet, Letno poročilo (2009).

Enotna mestna kartica Urbana. Gradivo za novinarje, Ljubljana 2009.

Informativna knjižica Enotna mestna kartica Urbana, Ljubljana 2009.

Interna gradiva LPP.

Spletne strani:

Zgodovina trolejbusa:

http://media.photobucket.com/image/trolebus/american_lipe/FOTO-trolebus.jpg

Ljubljanski potniški promet:

<http://www.jh-lj.si/lpp>

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic za oktober 2009.....	46
Priloga 2: Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic za november 2009....	47
Priloga 3: Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic za december 2009....	48
Priloga 4: Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic za januar 2010.....	49
Priloga 5: Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic za februar 2010	50

KAZALO SLIK

Slika 1: Sodobni zgibni avtobus podjetja LPP	1
Slika 2: Stari avtobusi.....	3
Slika 3: Tramvaj, ki se še danes hrani v LPP, d .o. o.....	5
Slika 4: Trolejbus.....	6
Slika 5: Avtobus znamke MB O 317 pred letom 1971 v remizi	6
Slika 6: Shema prog LPP	14
Slika 7: Zaparkirana postajališča v Ljubljani	15
Slika 8: Predlog rumenih pasov	19
Slika 9: Primestni avtobus.....	22
Slika 10: Shema primestnih prog	22
Slika 11: Enotna mestna kartica Urbana.....	24
Slika 12: Urbanomat.....	26
Slika 13: Validator v avtobusu.....	29
Slika 14: Kontrolni terminal	34
Slika 15: Veljavna imenska vozovnica	36
Slika 16: Veljavna prenosna vozovnica.....	36
Slika 17: Imenska vozovnica ni validirana.....	37
Slika 18: Prenosna vozovnica ni validirana.....	37
Slika 19: Imenska vozovnica je blokirana	37
Slika 20: Prenosna vozovnica je blokirana.....	38
Slika 21: Personificirana vozovnica je neveljavna.....	38
Slika 22: Nepersonificirana vozovnica je neveljavna	38
Slika 23: Primer potrdila odvzema kartice Urbana.....	39
Slika 24: Obstoječe blagajne.....	41
Slika 25: Nova blagajna	41
Slika 26: Shema plačilnega sistema	42

KAZALO TABEL

Tabela 1: Zaposleni v LPP	7
Tabela 2: Tipi vozil v voznem parku MPP na dan 31. 12. 2009	8
Tabela 3: Povprečna starost vozil MPP na dan 31. 12. 2009	10
Tabela 4: Seznam vseh prodajnih mest.....	25
Tabela 5: Cenik vseh storitev MPP na dan 1. 1. 2010.....	25
Tabela 6: Lokacije urbanomatov	27
Tabela 7: Opravljene delovne ure v oddelku prometne kontrole.....	30
Tabela 8: Kontrole po mesecih	30
Tabela 9: Odvzete vozovnice po mesecih	30
Tabela 10: Predpisane kazni za določene tipe kršitev	39

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Število vozil v voznem parku MPP po posameznih znamkah na dan 31. 12. 2009	9
Graf 2: Število vozil v voznem parku MPP glede na obliko na dan 31. 12. 2009	9
Graf 3: Grafični prikaz starosti vozil MPP na dan 31. 12. 2009	11
Graf 4: Grafični prikaz načina plačila	32
Graf 5: Grafični prikaz števila kontrol	32
Graf 6: Grafični prikaz odvzetih vozovnic	33
Graf 7: Grafični prikaz odvzetih vozovnic po vrsti vozovnice	33

Priloga 1: Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic za oktober 2009



Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic

Oznaka: K 52

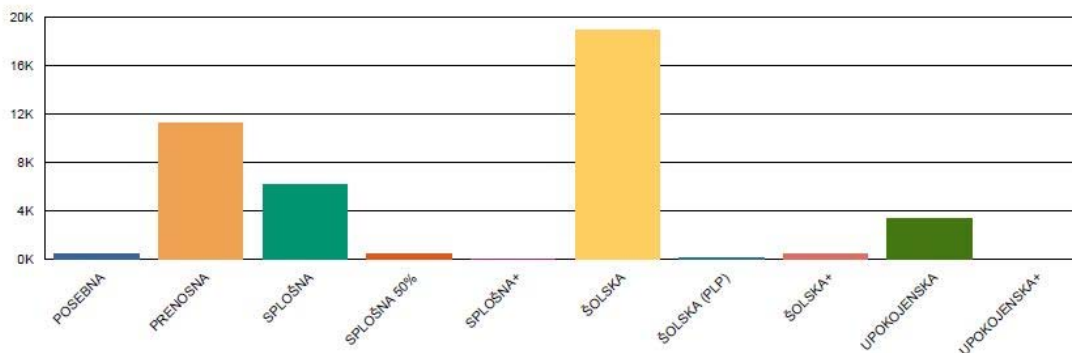
Datum kreiranja: 7.3.2010 8:26:48

Datum od: 1.10.2009 0:00:00 do: 31.10.2009 23:59:59

Količina kontrole po tipih vozovnic

Tip vozovnice	Izrečena sankcija predpisana s tarifnikom glede na tip prekrška	Izrečeno opozorilo	Ni sankcije, kartica je preverjena brez napak	Št. kontrol
POSEBNA	6	104	270	380
PRENOSNA	81	1564	9617	11262
SPLOŠNA	16	452	5651	6119
SPLOŠNA 50%	0	26	375	401
SPLOŠNA+	0	5	23	28
ŠOLSKA	53	1472	17429	18954
ŠOLSKA (PLP)	4	4	62	70
ŠOLSKA+	2	44	406	452
UPOKOJENSKA	3	335	3041	3379
UPOKOJENSKA+	0	0	3	3
Skupaj	165	4006	36877	41048

Graf količine kontrole po tipih vozovnic



Vir: LPP

Priloga 2: Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic za november 2009



Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic

Oznaka: K 52

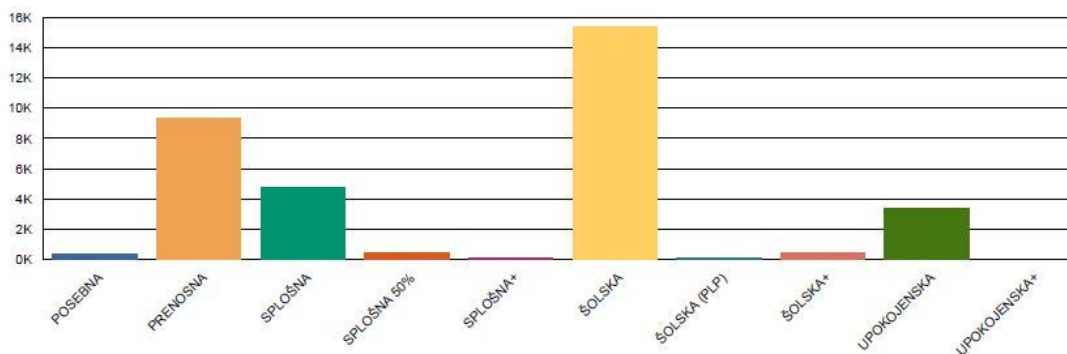
Datum kreiranja: 7.3.2010 8:40:23

Datum od: 1.11.2009 0:00:00 do: 30.11.2009 23:59:59

Količina kontrole po tipih vozovnic

Tip vozovnice	Izrečena sankcija predpisana s tarifnikom glede na tip prekrška	Izrečeno opozorilo	Ni sankcije, kartica je preverjena brez napak	Št. kontrol
POSEBNA	2	86	216	304
PRENOSNA	68	1293	7974	9335
SPLOŠNA	9	372	4381	4762
SPLOŠNA 50%	0	32	387	419
SPLOŠNA+	0	5	22	27
ŠOLSKA	28	1170	14166	15364
ŠOLSKA (PLP)	0	12	55	67
ŠOLSKA+	0	33	417	450
UPOKOJENSKA	4	307	3026	3337
UPOKOJENSKA+	0	0	1	1
Skupaj	111	3310	30645	34066

Graf količine kontrole po tipih vozovnic



Vir: LPP

Priloga 3: Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic za december 2009



Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic

Oznaka: K 52

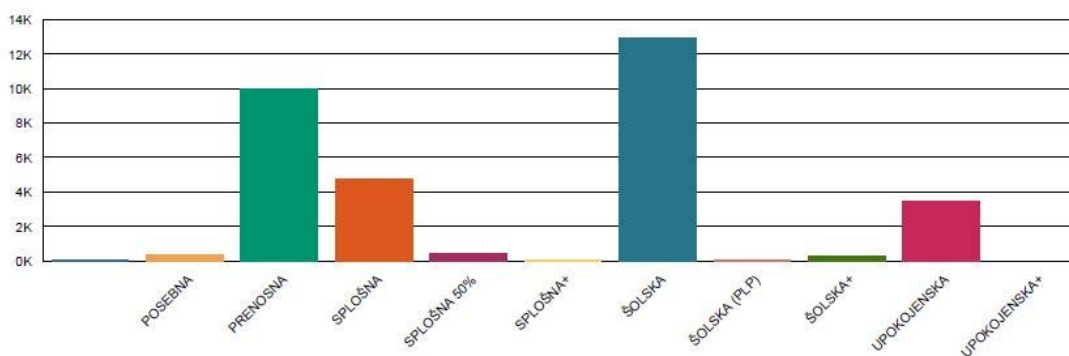
Datum kreiranja: 7.3.2010 9:00:52

Datum od: 1.12.2009 0:00:00 do: 31.12.2009 23:59:59

Količina kontrole po tipih vozovnic

Tip vozovnice	Izrečena sankcija predpisana s tarifnikom glede na tip prekrška	Izrečeno opozorilo	Ni sankcije, kartica je preverjena brez napak	Št. kontrol
	0	39	0	39
POSEBNA	3	89	239	331
PRENOSNA	123	1323	8514	9960
SPLOŠNA	11	330	4376	4717
SPLOŠNA 50%	0	26	387	413
SPLOŠNA+	0	4	25	29
ŠOLSKA	28	949	11999	12976
ŠOLSKA (PLP)	0	1	62	63
ŠOLSKA+	0	18	269	287
UPOKOJENSKA	4	298	3197	3499
UPOKOJENSKA+	0	0	3	3
Skupaj	169	3077	29071	32317

Graf količine kontrole po tipih vozovnic



Vir: LPP

Priloga 4: Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic za januar 2010



Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic

Oznaka: K 52

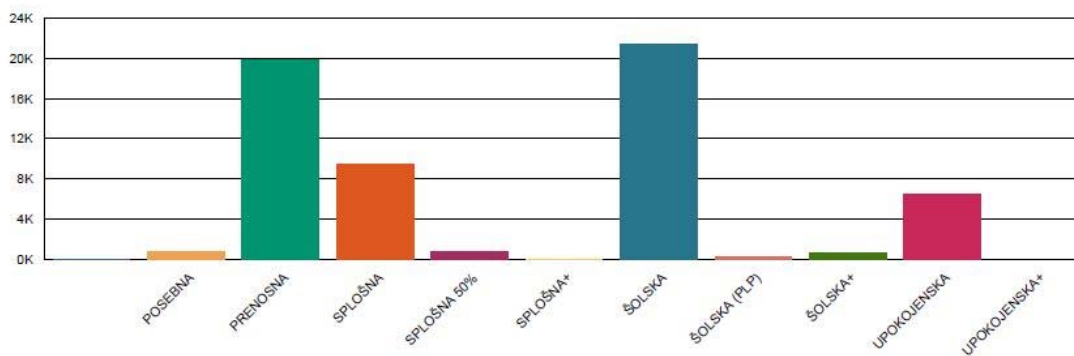
Datum kreiranja: 3.3.2010 22:02:22

Datum od: 1.1.2010 0:00:00 do: 31.1.2010 23:59:59

Količina kontrole po tipih vozovnic

Tip vozovnice	Izrečena sankcija predpisana s tarifnikom glede na tip prekrška	Izrečeno opozorilo	Ni sankcije, kartica je preverjena brez napak	Št. kontrol
	0	18	0	18
POSEBNA	6	158	605	769
PRENOSNA	215	1874	17734	19823
SPLOŠNA	11	516	8926	9453
SPLOŠNA 50%	3	37	684	724
SPLOŠNA+	0	2	30	32
ŠOLSKA	46	1218	20117	21381
ŠOLSKA (PLP)	0	6	157	163
ŠOLSKA+	1	42	583	626
UPOKOJENSKA	10	379	6062	6451
UPOKOJENSKA+	1	2	4	7
Skupaj	293	4252	54902	59447

Graf količine kontrole po tipih vozovnic



Vir: LPP

Priloga 5: Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic za februar 2010



Sumarno poročilo za kontrolorje po tipih vozovnic

Oznaka: K 52

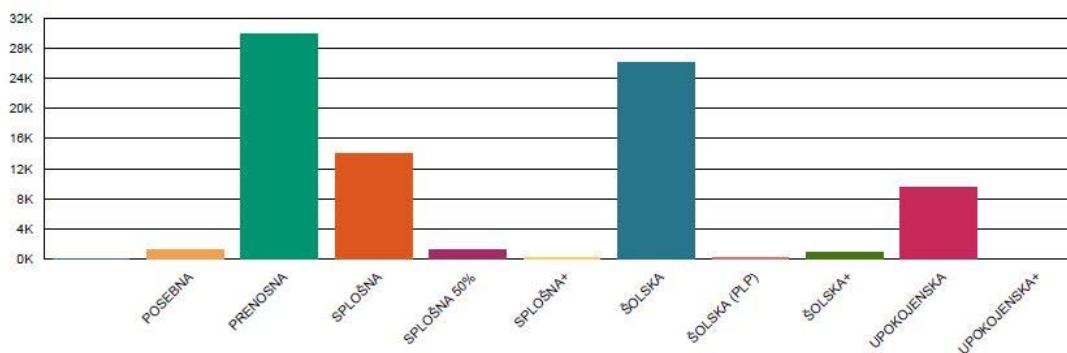
Datum kreiranja: 3.3.2010 19:22:30

Datum od: 1.2.2010 0:00:00 do: 28.2.2010 23:59:59

Količina kontrole po tipih vozovnic

Tip vozovnice	Izrečena sankcija predpisana s tarifnikom glede na tip prekrška	Izrečeno opozorilo	Ni sankcije, kartica je preverjena brez napak	Št. kontrol
	0	29	0	29
POSEBNA	4	150	1069	1223
PRENOSNA	288	2512	27116	29916
SPLOŠNA	21	664	13342	14027
SPLOŠNA 50%	1	54	1099	1154
SPLOŠNA+	0	4	53	57
ŠOLSKA	40	1409	24672	26121
ŠOLSKA (PLP)	1	12	186	199
ŠOLSKA+	0	52	715	767
UPOKOJENSKA	19	535	8982	9536
UPOKOJENSKA+	0	0	4	4
Skupaj	374	5421	77238	83033

Graf količine kontrole po tipih vozovnic



Vir: LPP