



Mestna občina
Ljubljana

Mestna uprava
Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet

Trg mladinskih delovnih brigad 7, 1000 Ljubljana
t: 01 306 17 00
glavna.pisarna@ljubljana.si, www.ljubljana.si

Mestni svet MOL
Mestni trg 1
1000 Ljubljana

Številka: 90000-4/2024-^{UB}
Datum: 10. 6. 2024

Zadeva: **Odgovor na pisno vprašanje mestne svetnice dr. Tine Bregant**
Zveza: 90000-4/2024-20

Spoštovani,

na podlagi prejetega dopisa z dne 17. 5. 2024 v nadaljevanju odgovarjamo na pisno svetniško vprašanje, ki ga v skladu s 97. členom Poslovnika Mestnega sveta MOL pošilja mestna svetnica dr. Tina Bregant županu in pristojnim službam v zvezi z brezplačnim prevozom za šoloobvezne otroke in mladostnike.

Odgovor:

V Mestni občini Ljubljana (MOL) že vrsto let sledimo politiki ohranjanja čim bolj sprejemljivih cen javnega prevoza. Trenutno ohranjamo nizke cene vozovnic s subvencioniranjem javnega podjetja Ljubljanski potniški promet (LPP) iz občinskega proračuna, kar omogoča, da cena mesečne vozovnice za dijake znaša 20 EUR, za brezposelne 17 EUR, za občane 37 EUR in za upokojece je vozovnica brezplačna. Prav tako dijaške, študentske in upokojske vozovnice subvencionira država. Polna cena vozovnice bi v primeru, da MOL ne bi financirala mestnega prevoza, znašala 85 EUR. Kljub razmeroma nizkim cenam, oziroma najnižjim v primerjavi s preostalimi evropskimi mesti, LPP omogoča učinkovit, zanesljiv ter sodoben javni prevoz.

Prav tako velja, da ima učenec, ki obiskuje osnovno šolo v svojem šolskem okolišu, na podlagi 56. člena Zakona o osnovni šoli (ZOsn) pravico do brezplačnega prevoza pod določenimi pogoji. Učencem s posebnimi potrebami, ki obiskujejo redne osnovne šole, in učencem, ki so vključeni v zavode za vzgojo in izobraževanje otrok in mladostnikov s posebnimi potrebami, pripada brezplačni prevoz, ne glede na oddaljenost njihovega prebivališča od osnovne šole, če je tako določeno v odločbi o usmeritvi. V letu 2023 smo v MOL za prevoze učencev, ki so do tega upravičeni po zakonu, namenili 4,1 mio EUR.

Izkušnje iz drugih mest kažejo, da se storitve, ki so popolnoma brezplačne, dolgoročno razvrednotijo. Na primer, v Rimu je uvedba brezplačnega prevoza prinesla več težav kot koristi, ker se je kakovost storitve poslabšala. Brezplačen javni prevoz med drugim ne omogoča spremljanja števila prepeljanih potnikov niti samih potovanj, kar bi imelo na dolgi rok zelo negativne posledice na razvoj javnega prevoza.

Uvajanje brezplačnega javnega prevoza za katerokoli skupino ni primeren ukrep za izboljšanje kakovosti. Menimo, da je veliko bolj pomemben sočasen organizacijsko-tehnološki razvoj različnih vrst javnega prevoza, tudi tistih, ki ne spadajo pod ingerenco lokalne skupnosti (železnica, avtobusni prevozi, taksi, prevoz na klic itd.). Od države pričakujemo, da investicijska sredstva nameni za organizacijsko-tehnološki razvoj javnega prevoza na področju celotne države.

Iz navedenih razlogov o uvedbi brezplačnih prevozov za šoloobvezne otroke in mladostnike do 18. leta ne razmišljamo.

Sicer pa menimo, da so za uporabo javnega prevoza bolj kot brezplačni prevozi pomembni drugi ukrepi, ki jih že izvajamo, med katerimi so:

- posodabljanje voznega parka (50 % avtobusov v voznem parku poganja metan, vsi avtobusi so nizkopodni in klimatizirani; pričakujemo dobavo 8 avtobusov s pogonom na vodik, v kratkem bo objavljen razpis za električne avtobuse ...),
- integrirane linije (v vse sosednje občine, razen Domžal, obratujejo mestni avtobusi in potniki lahko uporabljajo integrirane in mestne linije z enotno vozovnico),
- prilagajanje linij potrebam potnikov (70 % potnikov potuje brez prestopanja),
- rumeni pasovi, namenjeni javnemu prevozu potnikov (Slovenska, Barjanska, Gosposvetska, Dunajska in Celovška),
- dostopnost javnega prevoza (97 % meščanov ima najbližje postajališče oddaljeno manj kot 500 metrov od doma),
- enostaven način plačila (aplikacija Urbana in plačevanje s plačilnimi karticami).

Poleg tega načrtujemo dodatne ukrepe tudi v sodelovanju z državnimi institucijami, ki bodo še izboljšale kakovost storitve javnega prevoza potnikov. Prav tako bomo cilje in akcijski načrt ukrepov tudi za to obliko mobilnosti ponovno opredelili v vključujočem postopku priprave nove Celostne prometne strategije MOL, ki je v teku.

Glede kontrole vozovnic odgovarjamo, da to na avtobusih opravljajo kontrolorji LPP in varnostniki. Naloga varnostnika je, da ugotavlja identiteto kršitelja reda na varovanem območju, za kar ima pristojnost po 48.členu Zakona o zasebnem varovanju (ZZasV-1), če kontrolor ugotovi nepravilnosti v povezavi s kartico Urbana ali vozmino. Na podlagi pridobljenih osebnih podatkov LPP kot oškodovanec, ne glede na to, ali gre za mladoletno ali polnoletno osebo, na podlagi 50. člena Zakona o prekrških (ZP-1) poda predlog pristojnemu prekrškovnemu organu, to je Inšpektorat MU MOL. Ta skladno z določili ZP-1 nato uvede prekrškovni postopek na način, da se kršitelju vroči Obvestilo in poziv kršitelju, da se izjavi o dejstvih in okoliščinah prekrška. Po prejemu obvestila in poziva ima kršitelj pet dni časa, da poda izjavo, nato pa bo pooblaščen uradna oseba Inšpektorata sprejme odločitev o nadaljevanju postopka.

V kolikor gre za mladoletno osebo, hitri prekrškovni postopek ni dopusten. Postopki zoper mladoletne osebe, v prisotnosti svojih zakonitih zastopnikov, se vodijo v rednem sodnem postopku pred pristojnim Sodiščem. Skladno s tem Sodišče izda Sklep o vzgojnem ukrepu ali pa ustavitvi postopka, redko tudi z izrekom sankcije, to je izrekom globe.

Dodajamo še podatke glede števila izdanih vozovnic, strošek, ki ga letno plača MOL in število ugotovljenih kršitev po letih.

	2023	2022	2021
Strošek MOL za prevoze učencev [EUR]	4.100.049	3.476.041	3.050.149
Dijaške mesečne vozovnice [kos]	80.808	74.991	42.555
Število kršitev, ki jih je obravnaval LPP	5.379	3.662	2.986
Število podanih obdolžilnih predlogov mladoletnih kršiteljev s strani Mestnega inšpektorata MOL	574	728	476

Prijazen pozdrav.



Maja Žitnik
Sekretarka – vodja oddelka

Poslano/vročiti:

- MOL, Služba za organiziranje dela MS, g. Matjaž Bregar