

Ljubljana, 1.9.2011 - Šestega septembra 2011 bo preteklo natanko 110 let od dneva, ko je po Ljubljani zapeljal prvi tramvaj, ki je nadomestil fijakarje in kočije. Zamenjala sta ga najprej trolejbus in kasneje avtobus.

Na samem začetku ima podjetje 14 tramvajev, 53 zaposlenih (16 sprevodnikov, 16 voznikov, 2 nadsprevodnika, 15 delavcev za vzdrževanje, 1 inženirja upravitelj, 1 nadkontrolorja, 1 pomožnega upravnika in 1 slugo). Investicijska vsota je znašala 1.026.718,39 kron. Novica o otvoritvi cestne železnice, objavljena v časopisu Slovenec, dne 7.septembra 1901, se bere takole: 'Danes zjutraj se je električna cestna železnica izročila svojemu namenu in se je začel redni promet. Železnica funkcionira prav gladko. Kakor vsaka novost, obuja železnica veliko zanimanja. Seveda so vagoni danes skoro vedno polni. Tudi življenje po ulicah je s to napravo pridobilo in postalo nekako velemestno živahno.'

Obdobje tramvaja zamenja 26. julija 1928 avtobusni promet po Ljubljani. Prvih šest avtobusov je vzdrževalo linije Ljubljana-Medno, Ljubljana-Medvode-Kranj, Ljubljana-Cerklje-Kranj, Vič-Črnuče. Leta 1930 Splošna maloželezniška družba d.d. zaradi izgub, ki jih je prinašal avtobusni prevoz, ukine vse linije razen linije Vič-Črnuče. In ponovno je obujen tramvaj (1931). Najprej steče proti Šiški, mesec kasneje proti Viču, še kasneje pa proti Šentvidu. Tramvajji so enotno oblikovani: pobarvani zeleno-belo, na zunanji strani pa nosijo grb ljubljanskega zmaja. Število potnikov v naslednjih letih presenetljivo hitro narašča. A kmalu pride do gospodarske krize in ljudje raje hodijo peš ali kolesarijo. Zaradi prepotrebne sanacije postane leta 1937 (tedaj) Splošna maloželezniška družba mestno podjetje. V letu 1938 izgradi mestna občina novo linijo do Žal, podaljša linijo do Most in od Dolenjskega kolodvora do Rakovnika, obnovi Dolenjsko linijo, kupi nove tramvaje, in izdela nekaj lastnih v svojih delavnicah. Šele z vsemi temi povezavami prične električna cestna železnica uspešno poslovati. Med vojno in po vojni tramvajji ponovno doživijo obdobje recesije, saj ni sredstev za njihovo vzdrževanje. Izrabljeni so, proge pa slabo vzdrževane. A potnikov je vedno več. Leta 1949 se prične uveljavljati zahteva po širitvi in modernizaciji mestnega prometa.

Prvi trolejbus zapelje proti Ježici. Ostale tramvajске linije nadomesti avtobus. Leto 1958 je nato zadnje leto tramvaja v Ljubljani. Po obeh fazah rekonstrukcije so glavni deli mesta povezani med seboj s sodobnim javnim mestnim prometom. Za Ljubljano v tem času je najprimernejše, da se promet odvija od središča proti vsem mestnim predelom kot so: Šentvid, Vič, Ježica, Rudnik, Moste in Žale. Mestni potniški promet se razvija: pridobi nove linije, uvedejo se rumeni pasovi. Zadnje trolejbusne beležimo leta 1971, ko jih v celoti nadomestijo avtobusi. Njihova prednost je v neodvisnosti od električnih vodov, linije se lahko hitro spreminjajo in prilagajajo, opremljeni so s sodobnimi radijskimi zvezami, uvedeno je plačevanje voznine z žetoni.

Podjetje od svojih prvih začetkov pa vse do danes večkrat spremeni ime: na samem začetku »Allgemeine Kleinbahn Gesellschaft« (Družba malih železnic, nato Splošna družba malih železnic) se preimenuje kasneje v »Cestna električna železnica«, »Električna cestna železnica«, »Ljubljana Transport«, »Viator«, »Integral« in nato v »Javno podjetje Ljubljanski potniški promet – LPP d.o.o.«.

LPP je podjetje, ki v vsej zgodovini mestnega potniškega prometa najbolj intenzivno modernizira mestni potniški promet. Sodobni nizkopodni avtobusi s celovito opremo, ki vključuje povezavo avtobusa s sistemom sledenja, elektronsko voden plačilni sistem, klimatske naprave, notranje prikazovalnike,

digitalne zaslone, preventivne kamere, in opremo za osebe s potrebnimi zahtevami, so pridobitev, v katero zaupa tudi do 150.000 in več potnikov na dan.