

Анализа унапређења система градског и приградског транспорта путника града Добоја

Раденка Ђекић^а, Драгана Ђурић Зечевић^б, Горан Бошњак^а, Марко Голић^а

^а Агенција за безбједност саобраћаја, Змај Јовина 18, Бања Лука, Република Српска, Босна и Херцеговина

^б ЈУ ОШ „Радоје Домановић“, Осјечани, Добој, Република Српска, Босна и Херцеговина

ПОДАЦИ О РАДУ

DOI: 10.31075/PIS.71.01.08
Стручни рад
Примљен: 16.07.2025.
Прихваћен: 16.08.2025.
Коресподент аутор:
bjelosevicradenka@gmail.com

ORCID ID

Раденка Ђекић: N.A.
Драгана Ђурић Зечевић: N.A.
Горан Бошњак: N.A.
Марко Голић: N.A.

Кључне речи:

Јавни градски транспорт путника
Оператор
Јединица локалне самоуправе
Транспортна услуга

РЕЗИМЕ

За унапређење система јавног градског транспорта путника (ЈГТП) битно је упознати се са захтјеваним квалитетом услуге који представља ниво транспортне услуге, а који корисник очекује од система, из разлога што тај ниво квалитета транспортне услуге поред буџетских и техничких ограничења, спољних и унутрашњих захтјева, представља битан сегмент за пројектовани квалитет услуге, а самим тим и за реализовани, односно испоручени квалитет транспортне услуге. Сврха истраживања јесте дескрипција и анализа поремећаја у функционисању система јавног транспорта путника на територији града Добоја. Циљ рада јесте истражити функционисање постојећег система ЈГТП у граду Добоју, уочити његове предности и недостатке, те предложити мјере за развој и унапређење ЈГТП. SWOT анализа ће указати које су то снаге, односно слабости постојећег система, те које су прилике и пријетње у будућности за систем, као и да ли се неке слабости и пријетње могу претворити у снаге и прилике које систем може искористити за побољшање своје функционалности.

1. Увод

Функција система јавног градског транспорта путника као саобраћајне дјелатности, а самим тим и предузећа за јавни градски транспорт путника као оператора, је пружање транспортне услуге на одређеном саобраћајном подручју, а на тај начин се поспјешује друштвено-економски развој града. У пружању тих услуга, предузећа за ЈГТП се суочавају са бројним проблемима структурирања и функционисања, а који потичу од: одсуства или недовољне уређености саобраћајног тржишта, неповољних параметара урбаног подручја, својинских односа власништва у предузећу, технолошких претпоставки и кадровске структуре. Стога, да би успјешно функционисала, предузећа за ЈГТП се морају континуирано прилагођавати условима у окружењу и бити спремна на организационе промјене, којима се неповољни утицаји окружења могу свести на најмањи могући ниво, с циљем да се створе оптимални услови за транспорт путника.

Системи јавног градског транспорта путника су у основи дефинисани захтјевима и циљевима, испостављеним од стране:

- Органа јединица локалне самоуправе,
- Транспортних компанија (оператора),
- Корисника услуга.

Неопходно је да систем ЈГТП буде способан испунити задатке које пред њега поставља локална самоуправа у смислу задовољења потреба становништва и привреде за транспортом, а да при том буде одржив у свим сегментима структуре и функционисања. Производња максималног нивоа квалитета транспортне услуге за дефинисани ниво трошкова представља циљну функцију система, која у суштини подразумева да се захтјевани обим и квалитет транспортне услуге уз унапријед дефинисане трошкове, реализује уз максималну ефикасност и ефективност, а уз минимизацију негативног утицаја система на окружење.

Ниво управљања системом данас је кључно питање око кога се идентификују недостаци и из кога произилази већина проблема са којима се систем суочава. Стога се то питање јавља и као окосница у напорима за проналажење мјера којима ће се унаприједити стање на оптималан начин, који ће обезбједити услове за развој не само транспортног сектора као привредне гране, него и шире заједнице у цјелини. Предмет истраживања у раду јесте систем јавног градског и приградског транспорта путника у Добоју, односно функционисање постојећег система јавног транспорта путника на територији града Добој. Такође, предмет рада је и анализа постојеће транспортне мреже у аутобуском подсистему на подручју града Добој, те законских и регулаторних оквира у којима функционише овај систем, као и истраживање задовољства корисника система квалитетом понуђене транспортне услуге. Полазна хипотеза истраживања је да постоје објективне могућности унапређења система јавног градског и приградског транспорта путника у граду Добоју. Ограничења у истраживању: неуређеност система у погледу мониторинга и контроле, нејасне компетенције унутар система, непостојање или парцијално располагање са подацима о обиму и структури превезених путника и оставреном транспортном раду, те присутност одређених нерегуларности у одржавању појединих аутобуских линија које онемогућавају анализирање истих, и друго.

2. Преглед стања у подручју истраживања

Организација система јавног транспорта путника у Европи прошла је кроз значајне промјене током протекле двије деценије. Главни тренд у већини земаља је све већа употреба јасног и прецизног уговарања свих елемената организације, функционисања и управљања системом. Међутим, само уговарање може имати много форми, као што је и могуће много типова уговорних односа између транспортних власти и оператора. Још једна карактеристика послједње двије деценије је и све већа употреба неких облика конкуренције у дојели права рада операторима. Ово би, у ширем смислу, могло да се класификује под називом „конкуренција на путу“ и „конкуренција ван пута“, али стварне организационе форме које се примјењују у различитим земљама показују много већу разноликост него што сугерише ова подјела. Док оператори могу развијати своје услуге како желе у оквиру режима „конкуренција на путу“, транспортне власти, напротив, под режимима који користе „конкуренцију ван пута“ могу прописати које услуге се морају обезбједити и на који начин. Овакви режими, међутим, значајно варирају у примјени, од цјелокупно прописаних елемената функционисања (прије свега редова вожње) са једне стране, до функционално описаних нивоа услуге на другој страни [1].

Поред механизма додјељивања уговора заснованих на конкуренцији, многобројни су и случајеви директног додјељивања уговора јавним операторима. Овдје су, такође, односи између транспортних власти и оператора еволуирали, и постало је уобичајено сусрести се са јасним уговорима и шемама мониторинга којима се оцјењује учинак у замјену за јавну подршку у таквим односима. Постоји неколико метода законских форми којима се могу дефинисати односи између органа локалне самоуправе и оператора, а који имају директан утицај на одрживост система у цјелини. Лиценце, овлашћења, концесије, уговори, итд., примјери су таквих односа. Законски оквири различитих држава одређују обликовање таквих односа [2].

У зависности од законског и регулаторног режима на нивоу државе или града значајно варира и тип уговорних односа. Данас у свијету постоји широк спектар, у пракси, уговарања у систему јавног градског транспорта путника, од којих су најчешћи:

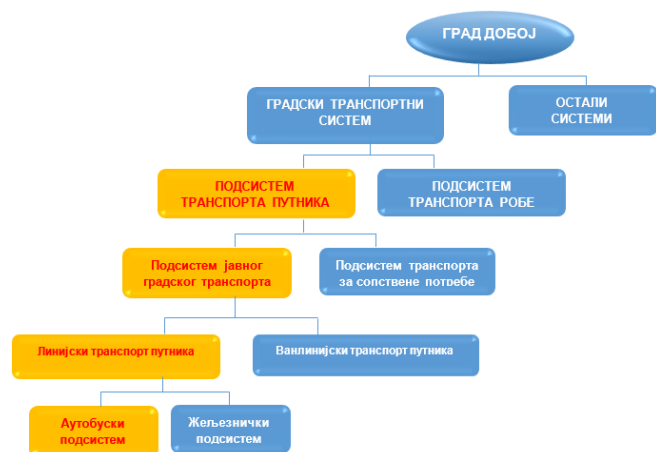
- Уговори о повезивању вршења јавне услуге са јавним оператором;
- Уговори о управљању линијом (линијама) додјељеним путем надметања на тендеру са централизованим планирањем услуга;
- Уговори о управљању линијом (линијама) добијени путем надметања на тендеру;
- Уговори о управљању мрежом линија додјељених путем надметања на тендеру;
- Уговори о управљању мрежом линија засновани на функционалном тендерисању;
- Приватне концесије за управљање мрежом линија укључујући и инфраструктуру;
- Уговори о управљању некомерцијалним линијама додјељени путем надметања на тендеру, најчешће као додатак комерцијално одрживом дерегулисаном тржишту, итд.

Врста и тип уговорних односа зависи прије свега од транспортне политике на нивоу града, али и од структуре и величине система јавног градског транспорта путника. Претходна искуства су показала да, по правилу, коришћење уговора, додјељених било директно, било путем тендера, са јасно дефинисаним циљевима постављеним од стране власти, може остварити значајне напретке у погледу ефикасности и ефективности [3]. Свакако, уговори су механизми којима се формализује однос између власти и оператора. Организациона власт је одговорна за своју транспортну политику, а са друге стране оператор доприноси реализацији те политике у оквиру уговорног односа. [3] Постоји мноштво студија случаја у погледу дефинисања уговорних односа између кључних актера у систему, на примјер:

- Харлем (NL) - Оператор (Connexxion) има уговор о нето трошковима који му је додјељен на основу тендера са додатних 4% подстицаја за број превезених путника и 2,6% подстицаја за квалитет укључених у уговор. Додјељивање уговора је засновано на функционалном тендерисању и оператор има висок степен слободе на тактичком нивоу током трајања уговора [1].
- Трст (I), Сондрио (I) - Период важења ових уговора о нето трошковима је 10, односно 7 година, а дизајн мреже је дефинисан локалним транспортним плановима. Оператор у Трсту може да предложи варијанте у дизајну мреже, а Покрајина ће провјерити њихову усаглашеност са регионалним транспортним планом и одобрити их [1].
- У граду Кракову (PL) оператор МРК је компанија 100% у власништву локалне самоуправе, одговорна за јавни транспорт у градском подручју. Шинска инфраструктура (трамвај) је у власништву власти, која сноси и ризик улагања у инфраструктуру. Возила (аутобус и трамвај), као и објекти за одржавање, у власништву су оператора МРК, који такође сноси инвестициони ризик за капиталну опрему [1].
- Власништво над имовином у систему јавног транспорта путника у урбаној агломерацији Лиона у власништву је транспортне власти. Услуге јавног транспорта путника, међутим, обезбјеђују независни транспортни оператори (одабрани кроз надметање), који пружају те услуге користећи имовину (возила, метро и трамвајску инфраструктуру) власти. Оператор је такође задужен и за одржавање имовине [1].
- Лондон (GB): Низак ниво слободе (конструктивна додјела уговора) за градске аутобуске услуге - Лондон је додијелио око 700 уговора за појединачне аутобуске трасе путем конкурентског надметања. Оператори сnose само ризик трошкова производње, док власт сноси ризике прихода. Комплетно планирање услуга обавља „Transport for London“ (TfL). Лондонски примјер је јединствен у Уједињеном Краљевству, с обзиром да остатак Британије има дерегулисан систем [4].
- Главни циљеви политике јавног градског транспорта у Лондону постављени су у транспортној стратегији градоначелника. Да би се подржала визија Лондона као примјера одрживости свјетских градова. Стратегија за циљ има повећање капацитета, поузданости, ефикасности, квалитета и интеграције транспортног система. Лондон се одлучио за велики допринос власти у креирању услуга (конструктивни уговор) ради реализовања својих амбициозних циљева у оквиру комплексне мреже линија. TfL „London Buses“ дефинише мрежу и одређује минималне нивое услуга (као што су интервали) које оператори морају обезбиједити [4].
- Циљеви транспортне политике не могу бити ограничени на циљеве који се везују само за транспорт [3, 5]. Друге урбане политике као што су социјална кохезија, заштита животне средине и економски развој, такође се морају узети у разматрање. Један од најважнијих аспеката транспортне политике односи се на аспекте финансијских циљева власти и оператора, и циљеве у погледу структуре тржишта [6].
- Јасноћа онога што власт жели и очекује од сектора јавног транспорта је неопходна да би се достигао захтијевани ниво услуге. Само ће постављањем јасних циљева и прецизних уговорних односа бити могуће развити успјешне и препознатљиве процесе за организовање јавног транспорта [3].

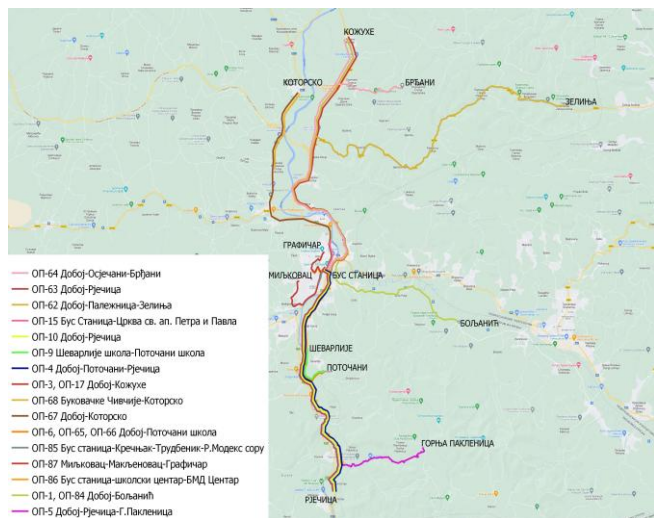
3. Анализа постојећег система

Град Добој је регионални центар релативно велике етничко-географске цијелине у средишњем појасу Републике Српске, а у сјеверном дијелу Босне и Херцеговине и према резултатима пописа из 2013. године има 76.935 становника, од чега 69% становника живи у руралном подручју, а 31% у урбаном дијелу. Као и већина других градова у Босни и Херцеговини, тако је и град Добој мање површине урбаног, односно градског дијела, са оскудним бројем градских аутобуских линија, али има исказан приградски транспорт у којем дјелује више оператора који слободно и без уговора о транспорту врше јавни градски транспорт путника, на бази регистрованих редова возње и приступају тржишту по посебно прописаним условима. У таквим односима, органи локалне самоуправе немају никаквих обавеза према операторима, у погледу дотација и субвенција, али имају максимална овлашћења. Систем јавног градског и приградског транспорта путника града Добоја заснива се на линијском транспорт путника чији је основни носилац стандардни аутобуски подсистем, који функционише цјелодневно дуж фиксних траса на мрежи линија по унапријед одређеним условима функционисања и утврђеним редовима возње, при том користећи постојећу мрежу саобраћајница и то тип трасе „Ц“, док према времену рада као параметру класификације јавни масовни транспорт путника (ЈМТП). Ријеч је о транспорту путника у одређеном периоду дана, односно пружању услуге транспорта корисницима само у одређеним периодима дана (најчешће у вршним часовима).

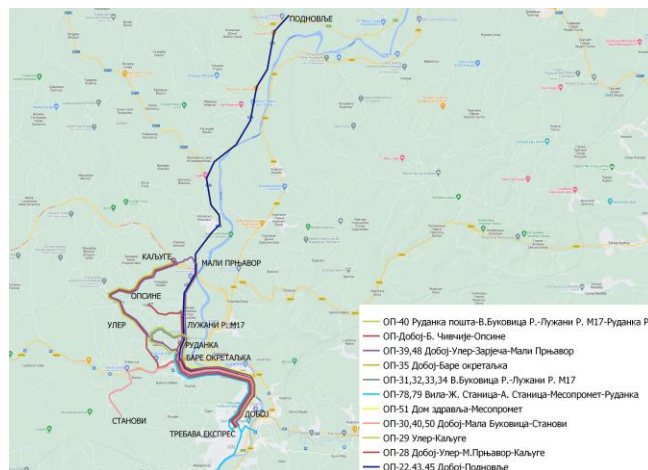


Слика 1. Структура транспортног система града Добоја
Извор: Аутори

Функцију обављања превоза на подручју града Добоја врше четири оператора, и то: „Боснаексперс“, „Требаваекспрес“, „Глобус турист“ и „Видра турс“. Док са аспекта својине у систему јавног градског и приградског транспорта путника на подручју града Добоја као даваоци услуга транспорта путника учествују искључиво приватне транспортне компаније, од којих се издвајају двије као најдоминантније с обзиром на број регистрованих редова вожње и расположиве капацитете, у даљем тексту Оператор 1 и Оператор 2 (слика 2. и 3.). Неоходно је поменути и чињеницу да исту путну и стајалишну инфраструктуру на приградским аутобуским линијама користе и линије које се организују на другим нивоима (подручне, републичке, међуентитетске, односно међумјесне, али чак и међународне), тако да се на појединим правцима јављају „дуплирани“ транспортни капацитети, односно блиска саобраћајна понуда, те одређен број путника из приградских насеља користи услуге транспорта управо на овим аутобуским линијама које нису предмет овог истраживања.



Слика 2. Приказ аутобуских линија Оператора 1
Извор: Аутори



Слика 3. Приказ аутобуских линија Оператора 2
Извор: Аутори

Такође, грађанима је доступан и ванлинијски такси транспорт, а мали број приградских насеља са градом је повезано железничким подсистемом, приликом саобраћања возова у међуентитетском и републичком саобраћају, односно међуградском саобраћају.

На основу праћења стања на терену на подручју града Добоја може се рећи да такси службе обављају искључиво ванлинијски такси транспорт путника, тако да није заступљена нелојална конкуренција између аутобуског и такси транспорта путника, осим на релацији Добој – Руданка - Велика Буковица, гдје се често може примјетити да поједини такси превозници иду на неколико минута испред регистрованих полазака из реда вожње аутобуских линија, те прихватају путнике на аутобуским стајалиштима и пружају им услуге транспорта по цијенама једнаким или нижим у односу на цијене аутобуског транспорта.

Праћењем стања на терену и кроз интервју са менаџерима оператора аутобуског подсистема дошло се до сазнања да на аутобуској линији Добој - Поточани, оператори се сусрећу са нелегалном конкуренцијом. Тачније, оператор из друге јединице локалне самоуправе, која припада и другом ентитету обавља јавни транспорт путника на аутобуској линији на подручју града Добој, што је у супротности са Одлуком о јавном превозу лица и ствари у друмском саобраћају на подручју града Добој, као и са Законом о превозу у друмском саобраћају Републике Српске и Законом о међународном и међуентитетском друмском превозу, јер исти не посједује ни важећи ред вожње за међуградску, односно међуентитетску аутобуску линију. Такође, кроз интервју се сазнало да су инспекцијски органи подузимали мјере на контроли нелегалног оператора, те изрицали санкције, међутим поменути проблем нелегалне и нелојалне конкуренције на поменутој аутобуској линији је и даље присутан.

3.1. Организација и управљање системом јавног градског и приградског транспорта путника

На посматраном подручју заступљен је модел контролисаног приступа тржишту, који је дефинисан кроз законске и подзаконске акте, а контрола приступа тржишту се остварује кроз прописана заштитна времена у односу на постојеће линије и поласке, која су одређена у зависности прије свега од дужине релације на којој се обавља транспорт. Поступак усклађивања и регистрације редова вожње једном годишње проводи Одјељење за привреду и друштвене дјелатности, а редови вожње се региструју на период од 5 година.

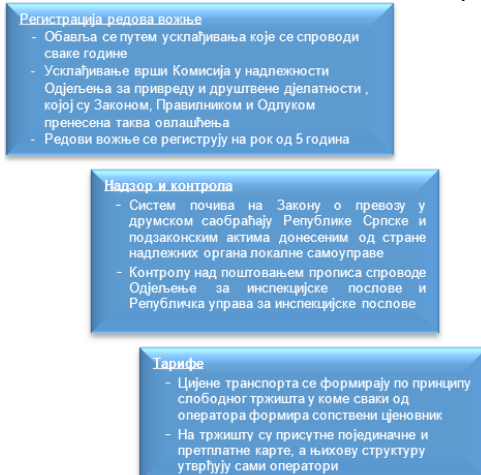
У поступку усклађивања заинтересовани оператори могу приговорити градским, приградским и подручним (међумјесним) старим редовима вожње и старим редовима вожње са промјеном, ако имају најмање двије заједничке станице. Код оваког модела организације система јавног градског и приградског линијског путника у фокусу је заштита освојеног тржишта од стране оператора. Наиме, оператори у поступку усклађивања редова вожње, новопредложеним редовима вожње штите поласке из својих старих редова вожње и на тај начин међусобно оспоравају регистрацију нових редова вожње, који би евентуално могли задовољити новонастале потребе корисника услуга транспорта.

На основу изнесеног може се закључити да је на подручју града Добоја управљање системом јавног градског транспорта путника повјерено самим операторима, који самостално процјењују на којим трасама да пројектују редове вожње и на којим подручјима да пружају услугу транспорта грађанима, док је улога надлежних органа локалне самоуправе да омогуће провођење процедуре усклађивања и регистрације редова вожње, а улога регулаторних органа сведена је на успостављање регулаторног оквира и надзора над поштовањем прописаних мјера.

Неопходно је напоменути да није риједак случај да оператори улазе у судске спорове са надлежним органом локалне самоуправе због одређених нерегуларности приликом усклађивања и регистрације редова вожње, што за последицу има спријеченост да поједина насеља имају на располагању већи број регистрованих полазака на аутобуским линијама које их повезују са градом, као и да имају могућност избора услуге транспорта више оператора. Због поменутих спорова, долази и до неодржавање поступка усклађивања нових редова вожње. Узроци нерегуларности које се јављају приликом усклађивања и регистрације редова вожње може се рећи да су недовољно прецизиране одредбе Закона и подзаконских аката који регулишу ову област.

Када је ријеч о организацији система јавног градског и приградског транспорта путника на нивоу града Добоја, са аспекта финансирања, једине субвенције за транспорт имају ученици основних школа, и то само они којима је школа удаљена од мјеста становања више од 4 километра, а које субвенционише Министарство просвјете и културе Републике Српске, док град Добој не субвенционише ни једну категорију корисника јавне услуге транспорта, нити субвенционише одржавање редова вожње на аутобуским линијама које оператори сматрају нерентабилним. Запослени у државном сектору накнаду за путне трошкове добијају „на руке“ тако да није риједак случај да се исти удружују и умјесто јавног транспорта користе путнички аутомобил за превоз од мјеста становања до мјеста запослења, а трошкове транспорта дијеле (Car pool – подсистем флексибилног јавног транспорта путника). Наведено имплицира на закључак да локална самоуправа не препознаје значај који има система ЈГТП у заједници, односно не препознаје јавни интерес овог система који треба да подразумијева заједнички интерес грађана, транспортне привреде и органа локалне самоуправе на посматраном подручју.

Може се рећи да су корисници система и оператори као даваоци услуга транспорта путника, препуштени сами себи, а последица наведеног јесте и прекомјерна употребу путничких аутомобила, због чега у јутарњем и послеподневном вршном часу долази до великих загушења на саобраћајницама на уласку, односно изласку из града. Контролу поштовања прописаних услова кориштења система јавног транспорта путника на подручју града Добоја спроводи Одјељење за инспекцијске послове, у оквиру којег је организована и Саобраћајна инспекција, која са инспекторима врши проверу усаглашености извршења превоза са позитивним прописима, те која поступа по подnescима и дефинисаним динамичким плановима контроле.



Слика 3. Карактеристике постојећег система јавног транспорта путника града Добоја

Извор: Аутопу

Према подацима из Регистра редова вожње градских/приградских аутобуских линија на подручју града Добоја, за регистрациони период 2023/2024, регистровано је 67 ред вожње, а предмет овог истраживања ће бити само 17 најзначајних аутобуских линија, на којима се редовно одржавају поласци из редова вожње, регистрованих на Оператора 1 и Оператора 2. Преостали редови вожње неће бити предмет овог истраживања с обзиром да су неуредно одржавани или уопште нису одржавани од стране оператора на које су регистровани, тако да се за исте не могу добити релевантни подаци потребни за ово истраживање. На подручју града Добоја у највећој мјери су заступљене радијалне линије које повезују најкраћим путем центар града са периферним дијеловима града, а затим дијаметралне које повезују два периферна дијела града пролазећи кроз централну градску зону. Увидом у ред вожње за аутобуску линију Добој-Улер-Мали Прњавор може се закључити да је окарактерисана као кружна, неправилно пројектован ред вожње, јер садржи полазак само у једном смјеру линије.

Табела 1. Структура линија у систему ЈГТП у Добоју

Редни број	Назив аутобуске линије	Тип аутобуске линије
1.	Добој-Велика Буковица	Радијална
2.	Добој-Кожухе-Брђани	Радијална
3.	Добој-Опсине	Радијална
4.	Добој-Мала Буковица-Станови	Радијална
5.	Добој-Пољице-Кожухе	Радијална
6.	Добој-Баре-Кожухе	Радијална
7.	Добој-Зелиња	Радијална
8.	Добој-Поточани	Радијална
9.	Добој-Подновље	Радијална
10.	Добој-Рјечица	Радијална
11.	Добој-Рјечица-Горња Пакленица	Радијална
12.	Добој-Которско	Радијална
13.	Добој-Улер	Радијална
14.	Добој-Станари-Осредак	Радијална
15.	Добој-Улер-Мали Прњавор	Кружна
16.	Милјевац-Макљеновац-Графичар	Дијаметрална
17.	Вила-Ж.Станица-А.Станица-Руданка	Дијаметрална

Извор: Аутори

Према интезитету транспортних захтјева ријеч је о основним (директним) линијама, које су карактеристичне по интензивним и сталним токовима путника, док гледајући са аспекта стајања возила на стајалиштима ријеч је о стандардним линијама. Неопходно је напоменути да је на подручју града Добој до 2014. године функционисала само једна аутобуска станица, која је у власништву Оператора 1, а са које су се одвијали пријем и отпрема путника у Добоја на приградским аутобуским линијама, а површина која се налази наспрам поменутих станице, чланом 28. Одлуке о јавном превозу лица и ствари у друмском саобраћају на подручју Добоја, из 2011. године, одређена је као терминал, који су оператори могли да уврсте у своје нове редове вожње и да одржавају поласке са исте, при чему та површина никад није добила законски прописан изглед изграђеног, уређеног и обиљеженог објекта - терминала.

Од 2014. године у рад је пуштена још једна аутобуска станица, у власништву Оператора 2, те је у мјесецу септембру исте године донијета нова Одлука о јавном превозу лица и ствари у друмском саобраћају на подручју града Добоја, којом се дефинише да се пријем и отпрема путника на приградским аутобуским линијама обавља са ове двије аутобуске станице, које су уједно добиле и статус терминала, док поменута површина наспрам аутобуске станице, овом Одлуком губи додијељени статус, али у пракси и даље остаје мјесто окупљања путника, који на овај начин избегавају да плате станичну услугу. На подручју града Добоја кроз регистроване редове вожње, односно кроз Даљинар дефинисано је 48 стајалишта на градским аутобуским линијама, од којих само 5 има изглед изграђеног и обиљеженог аутобуског стајалишта.

3.2. Статички и динамички елементи линија

Линије које су предмет истраживања немају интервална кретања возила у току периода функционисања, те интервал није могуће експлицитно исказивати. Такође, вријеме превоза Тп биће изједначено са временом обрта То, с обзиром да се ради о поласцима у карактеристичним периодима дана, те вријеме задржавања на терминусима Тз је и до неколико часова. За ред вожње на аутобуској линији Добој – Улер - Мали Прњавор, која је окарактерисана као кружна линија, може се закључити да исти посједује аномалију која се огледа у чињеници да је истим предвиђен транспорт путника само у једном смјеру, што се негативно одражава на путнике који имају захтјеве за транспорт до терминуса са стајалишта чија је удаљеност до терминуса мања него од стајалишта на којима се возило накнадно зауставља, из разлога што су приморани да до свог одредишта путују дужи, прелазе већу километражу и плаћају већу цијену транспорта. Наведено имплицира на закључак да је ред вожње на овој аутобуској линији погрешно пројектован, не садржи прописане елементе реда вожње, тј. нема једнак број полазака и повратака. На основу добијених података са терена може се закључити да је немогуће дефинисати статичке и динамичке елементе редова вожње, с обзиром да исти не садрже симетричне колоне, а самим тим немју ни исте терминусе, као ни међустанично растојање и вријеме путовања, тј. немају идентичне елементе реда вожње у оба смјера линије. Неопходно је напоменути да је Добој, 2005. године, путем тендера једном од оператора додијелио редове вожње, који су по истеку периода на који су били додијељени, тачније по истеку рока од 5 година регистровани на истог. Такође, постоји аномалија код одржавања полазака на градским линијама, које се огледају у продужавању трасе саобраћања, у сусједно насеље Велика Буковица, што представља један вид нелојалне конкуренције и нелегалног транспорта.

3.3. Ресурси оператора

Оператори који одржавају редове вожње на аутобуским линијама које су предмет овог истраживања, и за које се може рећи да су носиоци аутобуског подсистема јавног градског транспорта путника у Добоју, располажу са хетерогеним возним парковима. Тачније, Оператор 1 располаже укупно са 20 возних јединица, од којих је 14 намијењено за градски и приградски транспорт путника и чији укупни капацитет износи 976 мјеста, док Оператор 2 располаже са укупно 26 возних јединица од којих је 8 у употреби за градски и приградски транспорт путника, а чији укупни капацитет износи 479 мјеста, а остала возила су туристичке изведбе и њима се обавља редован линијски транспорт путника на међуградским и међународним аутобуским линијама. Просјечна старост возних јединица која се користе за транспорт путника на градским и приградским аутобуским линијама, узимајући у обзир оба оператора је 18,63 година.

3.4. Тарифни систем, систем карата и систем наплате у јавном транспорт путника

На територији града Добоја заступљен је модел контролисаног приступа тржишту, али формирање висине цијене транспорта и њихове структуре почива на принципима потпуно слободног тржишта. Ни једним законским или подзаконским актом нису одређене висине накнада за извршење транспорта нити су прописани било какви услови под којима их треба формирати. Стога, оператори сами утврђују ценовнике, у односу на преовлађујуће тржишне услове понуде и потражње. Тачније, оператори које пружају услуге транспорта путника самостално уређују тарифни систем, систем карата и систем наплате за пружене услуге. Према члану 6. Одлуке о јавном превозу лица и ствари у друмском саобраћају на подручју општине/града Добој, превозници регистровани на подручју града Добоја су дужни да прибаве сагласност надлежног органа за ценовник својих услуга које пружају на територији града Добоја, али у пракси ова одредба се не примјењује. Тарифна политика код свих транспортних компанија на подручју града Добоја је веома слична. На градским аутобуским линијама заступљен је јединствени тарифни систем, док на приградским аутобуским линијама се примјењује релацијски. У примјени су карте у претплати и карте ван режима претплате. Обје врсте карата се издају као папирне карте. Карте у претплати су дефинисане у складу са категоријом корисника (радничке, ђачке и сл.), а у зависности од времена трајања могу бити мјесечне, полугодишње и годишње и корисници услуга их могу купити у аутобусу код возача, на шалтеру аутобуске станице, односно терминала, као и у сједишту оператора, тако да се може закључити да је у примјени систем наплате преко возача и преко билетарнице.

Карте у претплати код оба оператора се издају на ограничен број вожњи за дати период, а у зависности од оператора разликују се по висини накнаде коју плаћа корисник, по одобреном попусту за поједине категорије корисника услуге транспорта. Карте ван режим претплате доступне су корисницима на шалтерима аутобуских станица, односно терминала (за путовања која започињу из Добоја) и код возача, те куповином ове врсте карте плаћа се једна непрекидна вожња у једном смјеру у возилу у ком је карта купљена. Карте у претплати без накнаде, оператори издају за поједине категорије корисника који су у посебним актима оператора дефинисани као категорија корисника услуга са правом на бесплатан транспорт (нпр. пензионери који су бивши радници те транспортне компаније). Припадници полиције у униформи, радници других транспортних компанија уз службену легитимацију, дјеца до 5 година (у зависности од оператора) нису обавезна да посједују возну исправу. Контролу путника обављају овлаштена лица оператора.

3.5. Резултати истраживања корисника система ЈГТП

Како би се дошло до података колико су корисници ЈГТП на подручју града Добоја заиста задовољни постојећом услугом транспорта, у ту сврху спроведено је истраживање уз примјену методе непосредног интервјуа (анкета корисника). Наведено истраживање је спроведено на аутобуским линијама Добој - Подновље, Добој - Которско, Добој - Кожухе, Добој - Рјечица и Добој - Поточани, радним данима у току вршних часова, на узorkу од 110 путника, које чини 31 запослени, 63 ђака, 6 студената, 5 пензионера, 4 незапослена и 1 путник који припада категорији „остали“.

На основу проведеног истраживања, може се закључити да су путници дали релативно високе оцјене за понуђене елементе квалитета услуга у систему ЈГТП у Добоју, нарочито за особље и за информације, а затим за поузданост транспорта и пруступачност у времену, те за комфор у возилу. Овакви одговори могу бити посљедица чињенице да већину анкетираних путника чине ђаци и запослени, чијим потребама су у највећој мјери и прилагођени поласци на аутобуским линијама, тачније везују се за почетак и завршетак наставе, као и за почетак и завршетак радног времена радника, током радних дана.

Такође, возила у току дана немају класична интервална кретања, тј. постоје дужи временски интервали између два узастопна поласка једног возила, тако да у случају кvara на возилу оператор има довољно времена да укључи друго возило на ред вожње, тако да јако ријетко долази до отказа полазака или већих кашњења, што управо омогућује висок степен поузданости транспорта.

Кроз анализу динамичких елемената аутобуских линија може се закључити да су предимензионисани понуђени капацитети транспорта, те се може закључити да је управо то разлог додијељене високе оцјене за комфор у возилу, јер сваки путник жели да током транспорта има могућност сједења.

Такође, кроз анкетно истраживање дошло се и до сазнања да је присутно задовољство корисника услуга висином цијене транспортне услуге што може бити посљедица конкурентске политике коју воде оператори, која се у највећој мјери заснива на висини цијена, која је неријетко испод минимално оправдане. Високу оцјену је добио елемент квалитета услуге система који се односи на особље, а може се претпоставити да је разлог томе чињеница да на већини аутобуских линија саобраћа иста возна посада, коју чине возачи који су уједно и становници приградских насеља која су повезана тим аутобуским линијама са градом, што значи да их путници познају, те постоји одређена флексибилност у односу возач-путник.

4. SWOT анализа јавног градског транспорта путника

SWOT анализа представља комбиновану анализу којом се истражују интерни и екстерни фактори и утицаји на систем, ради остваривања постављених циљева. [7] На основу ове анализе могуће је на систематичан начин извршити идентификацију најважнијих фактора везаних за структуру и функционисање постојећег система, у циљу пројектовања система у складу са идентификованим чињеницама, односно у циљу дефинисања активности које ће допринијети успјешној равнотежи снага и слабости са приликама и пријетњама систему, што уједно представља и циљ SWOT анализе.

Сврха SWOT анализе система јавног градског транспорта путника јесте управо да системски обухвати све кључне елементе структуре и функционисања постојећег система (тржиште транспортних услуга, законски и регулаторни оквир; транспортна мрежа; ресурси (возила); тарифни систе, систем карата, систем наплате; резултати рада; квалитет услуге (очекивани и оцијењени); структура трошкова, прихода и начина финансирања; организација и управљање. У спровођењу SWOT анализе узете су чињенице до којих се дошло на основу анализе постојећег стања система ЈГТП у Добоју и резултата спроведених истраживања, те се ова анализа базирала на утврђивању снага и слабости цјелине система, као и шанси и пријетњи окружења на позицију система ЈГТП у Добоју. Ова анализа има за циљ да се утврде следећи атрибути система:

- Утврђивање снага система ЈГТП у Добоју подразумева утврђивање снага и потенцијала система кроз анализу његових кључних елемената, односно утврђивање карактеристика система ЈГТП у Добоју које га чине јаким, стабилним, те активности у којима систем показује добро функционисање. Код анализе постојећег система неопходно је било узети податке који се базирају на реалним ставовима, јер само се на такав начин постижу ефекти примјене ове анализе.
- Утврђивање слабости система ЈГТП у Добоју је потребно утврдити оне карактеристике система које указују на лошу продуктивност, на чињенице због којих је конкуренција у предности, те на све оне аспекте функционисања система који нису у рангу прихватљивог. Такође, и овај корак се заснива на реалном сагледању ситуације при чему је неопходно истаћи оне области система које би се могле побољшати како би се добили позитивни резултати и са аспекта корисника система.
- Утврђивање прилика система ЈГТП у Добоју заснива на анализи спољашњих фактора (околине) који указују на постојање нових прилика за раст и развој система ЈГТП у Добоју. У овом кораку је неопходно истражити све прилике које би могле допринијети бољем функционисању система, или које су недовољно искоришћене, као што су нпр. могућност прибављања одређених субвенција, примјена напреднијих технологија и слично.
- Утврђивање пријетњи систему ЈГТП у Добоју заснива се на анализирању екстерних елемената који имају утицаја на тржиште транспортних услуга и на функционисање система ЈГТП у цјелости. Промјене које се дешавају у околини система могу представљати пријетње за раст и развој система, као и његов опстанак на тржишту.

На основу спроведене SWOT анализе даље ће бити предложена рјешења којима би се могло утицати на смањење утврђених слабости система, чиме би се допринијело успјешној равнотежи снага и слабости са приликама и пријетњама система.

С обзиром на засићење тржишта транспорта путника на подручју града Добоја, које је уочено током овог истраживања узак је избор приједлога мјера којима би се унаприједило стање постојећег система ЈГТП, односно које би дале значајније резултате код примјене заступљеног модела контролисаног приступа тржишту.



Слика 4. SWOT анализа система јавног градског и приградског транспорта путника

Извор: Аутори

У наставку ће бити предложене мјере у надлежности органа локалне самоуправе и оператора, које би могле допринијети побољшању постојећег стања система ЈГТП, али које се саме по себи не могу сматрати дугорочним, него само као мјере за прелазни период на неки други модел организације система ЈГТП, којима би и оператори и органи локалне самоуправе створили боље услове за увођење и учествовање у новом моделу. Неопходно је да орган локалне самоуправе има тим стручних људи који би се бавио проблематиком у саобраћају, на свим нивоима града, те да буде способан предложати ријешења, а усвојене приједлоге бити у стању и да спроведе. Задаци овог тима односили би се на предлагање измјена постојеће и израда нове законске регулативе којом се уређује јавни транспорт путника на подручју града, као и аката који се односе на остале функције саобраћаја (паркинг у граду, регулисање саобраћаја, уређење саобраћајних површина, и слично). Неопходна је измјена Правилника којим се уређује поступак и процедура усклађивања редова вожње аутобуских линија на подручју града Добоја, у смислу да се онемогући приговарање новопредложеним редом вожње на такође новопредложени ред вожње, из разлога што на тај начин оператори држе одређен вид монопола на раније регистрованим поласцима, те корисници система немају могућност избора услуге транспорта, са аспекта цијене или квалитета. Такође, битну улогу стручни тим би имао и у предлагању рјешења и спровођењу процедура и поступака који се односе на изградњу, уређење и обилежавање аутобуских стајалишта на градским и приградским аутобуским линијама, као и у дефинисању намјене истих како би се умањило учени ефекат преклапања градских/приградских аутобуских линија са линијама вишег ранга.

Приједлог изградње нових аутобуских стајалишта надлежни орган локалне самоуправе треба да заснива на захтјевима корисника услуга јавног транспорта и праћења стања на терену. Инспекцијски органи локалне самоуправе би такође могли допринијети стварању бољих услова за функционисање система ЈГТП на подручју града Добоја, када би се првобитно ставили у заштиту оператора транспорта путника регистрованих на подручју града Добоја, који представљају носиоце овог система, у смислу сузбијања нелегалног транспорта путника од стране оператора који нису регистровани за обављање те врсте дјелатности на подручју града Добоја, као и оних оператора који приликом саобраћања на међуградским аутобуским линијама врше пријем и отпрему путника на стајалиштима која им нису регистрована у редовима вожње, чиме директно угрожавају регистроване поласке из редова вожње локалних оператора на градским и приградским аутобуским линијама.

Циљ органа локалне самоуправе мора бити и функционисање одрживог система јавног градског транспорта путника с обзиром на значај који има на Град, те из тог разлога неопходно је да се локална самоуправа укључи у унапређење продаје претплатних карата запослених умјесто исплате трошкова транспорта „на руке“, на начин да обавезе запослене у јавном сектору, то јесте у институцијама која се финансирају из буџета локалне самоуправе да надокнаду трошкова путовања од мјеста становања до мјеста запослења могу остварити само за купљену карту код оператора, по сопственом избору, у случајевима да су те релације покривене регистрованим аутобуским линијама оператора регистрованих на подручју града Добоја. Овакав начин подршке операторима од стране локалне самоуправе био би од значаја са финансијског аспекта, а на овакав начин би се смањила и употреба путничких аутомобила на подручју ужег и ширег градског језгра, чиме би се допринијело и смањењу загушења у саобраћају током вршних часова, као и загађењу животне средине.

С обзиром да сви дијелови локалне самоуправе морају имати доступан и цијеном прихватљив јавни транспорт путника, без обзира на густину насељености и степен попуњености возила јавног градског транспорта путника, локална самоуправа града Добоја требала би да се угледа на сусједне локалне самоуправе, те да обезбиједи средства за субвенционисање оних аутобуских линија или појединих полазака на аутобуским линијама које оператори не желе да одржавају због неекономичности истих. Оптимизација капацитета у функцији транспортних захтјева корисника треба бити приоритетна мјера оператора, с обзиром да је кроз истраживање утврђено да су капацитети предимензионисани, што директно утиче на производне трошкове.

Унапређењем структуре возног парка оператори би допринијели унапређењу квалитета система и услуге, те смањењу трошкова одржавања возног парка, чему би такође допринијело и унапређење људских ресурса кроз структуру, обуку, и слично. Увођење система евиденције и обраде података о броју транспортованих путника, оствареним резултатима рада омогућило би операторима квалитетнију основу за планирање, организацију и управљање транспортно-пословним системом.

Такође, оператори морају подузети одређене активности у сарадњи са надлежним органима локалне самоуправе на унапређењу продаје претпланих карата. Побољшање квалитета понуђене услуге, у смислу понуде транспорта путника климатизованим, чистим, технички исправним и удобним возилима, те стручним возним особље, са једне стране, те мјерама подузетим од стране органа локалне самоуправе које би се односиле на ограничења у надокнади трошкова транспорта запослених само на јавни транспорт, корисници услуга би имали довољно аргумената зашто умјесто индивидуалног транспорта бирати јавни. Такође, корисницима система ЈГТП неопходно је омогућити куповину претплатних карата на различитим локацијама у граду (нпр. на киосцима и слично).

Активност коју би било неопходно подузети на нивоу оператора на подручју града Добоја, за одрживост система јесте међусобни договор између оператора, у смислу израде методологије за прорачун цијене коштања на градским и приградским аутобуским линијама, којих би се придржавали оба оператора, те подјеле полазака из редова вожње на заједничким аутобуским линијама. Наведено би имало значајан утицај на производну и економску ефикасност оператора, те на побољшање квалитета понуђене услуге корисницима из разлога што би се сви поласци одржавали са оба терминала у граду, што би имало за посљедицу смањен број пресједања и путници би били у могућности да бирају који од терминала је ближе њиховом одредишту у граду.

Само уколико се ЈГТП третира као јавни интерес могуће је имати квалитетан, доступан и цијеном прихватљив транспорт путника, а који управо подразумијева заједнички интереси грађана, транспортне привреде и органа локалне самоуправе, те уколико се реализује партнерством јавног и приватног, у којем ће оператори квалитетно извршавати уговорене послове транспорта, а органи локалне самоуправе гарантовати, односно обезбиједити субвенције и дотације до нивоа покривености трошкова експлоатације. Наведено имплицира на увођење новог модела организације система ЈГТП у граду Добоју, који би се заснивао на уговору о управљању линијом (линијама) добијених у поступку јавне набавке услуга.

Начин на који би се могао реализовати предложени модел за организацију система ЈГТП у граду Добоју био би базиран на производњи бруто транспортне услуге, у којем оператор преузима ризик производње (возило/км или мјеста/км – бруто транспортни рад), а ризик прихода (укупног прихода по свим основама) преузима орган локалне самоуправе који додјељује право коришћења тржишта транспортних услуга и дефинише тарифну политику. Оно што је карактеристично за овај тип уговора јесте да величина прихода и ризик стварања прихода падају на терет локалне самоуправе за унапријед уговорени ниво производње транспортне услуге и унапријед уговорене јединичне трошкове, што се дефинише прије потписивања уговора.

Овај тип уговора дефинише да на терет оператора иде разлика између реализованих и пројектованих трошкова производње уговореног обима транспортне услуге, док разлика између остварених и пројектованих прихода иде на рачун локалне самоуправе. Такође, овим уговором се одређује вршење корекција јединичних трошкова и јединичне цијене транспортног рада у случају да дође до промјене јединичних трошкова производње транспортне услуге изнад дефинисаних граничних вриједности. Код овог типа уговора контрола реализације уговореног обима транспортног рада врши се на мјесечном нивоу, док се контрола јединичних и укупних трошкова и прихода, као и анализа кључних перформанси система врши на мјесечном нивоу или по потреби чешће. Путем инспекцијских и других органа локалне самоуправе могуће је вршити контролу квалитета вршења линијског транспорта путника, испуњености оглашених техничко-експлоатационих и еколошких услова, рада оператора, контроле реализације уговореног обима транспортног рада, итд. Предлаже се да локална самоуправа има право да операторима наплаћује казне за пропусте, као што су:

- за хигијенски неуредно и неопремљено возило,
- за возило у коме недостаје или је у квару уређај за вентилацију,
- за возило непрописно паркирано на јавној површини,
- за возило на коме недостају или су у квару елементи за информисање путника,
- за изостанак идентификационих ознака или службеног одјела за особље,
- за неправилност при продаји карата оператора,
- за друге пропусте - непрописан однос особља према путнику,
- за случај утврђеног неслагања између снимљеног стања и дневног извјештаја.

Поред претходно наведених околности које подлијежу санкцијама, неопходно је прописати и могућност раскида уговора, у случајевима када оператор није започео транспорт у прописаном року од дана ступања на снагу реда вожње, односно уговора, или у случају необављања транспорта путника на једној од линија које су предмет уговора дуже од прописаног рока, у случају необављања транспорта у уговореном обиму, односно када није задовољен капацитет повјерене линије (утврђеног и уговореног процента) дуже од прописаног, у случају када се не замјени возило у прописаном року, када се онемогућује рад другим операторима, када се не измире све новчане обавезе произашле из уговора у року, не поштује обавезе бесплатног или повлаштеног транспорта путника, итд. Такође, оно што се не би требало занемарити када је у питању организација система ЈГТП на подручју града Добоја јесте и присуство жељезничког подсистема, којем би локална самоуправа такође требала посветити пажњу и размотрити могућности укључења истог у организацију ЈГТП, с обзиром да су приградска насеља која су смјештена источно од града повезана жељезничком инфраструктуром са њим, те због конфигурације терена (брдовит) жељезнички подсистем би био погоднији избор нарочито у зимским условима, а градским аутобуским линијама би се могао повезати центар града, односно локације битних институција или привредних субјеката у граду са жељезничком станицом.

5. Закључак

Опште прихваћен став је да је јавни градски транспорт путника незамјењива функција у животу свих грађана, привреде и свих активности у граду, посебно оних структура становника којима је то једина могућност транспорта. За тренутно примјењивани модел ЈГТП на подручју града Добоја, тј. за модел контролисаног приступа тржишту, може се закључити да је окарактерисан тиме да процесом управљају оператори који пружају услугу транспорта путника, односно да оператори управљају кључним елементима система, а то су ред вожње и тарифе. Како би се ублажили проблеми који су идентификовани кроз истраживање и анализу овог система, те како би се унаприједио систем јавног градског и приградског транспорта путника на подручју града Добоја, предложене су одговарајуће мјере, и то оперативне, којима би се у оквиру постојећег модела унаприједило стање у његовим појединим дијеловима, те структурне у смислу промјене типа модела по коме се организује систем. С обзиром да увођење новог модела организације система ЈГТП захтјева одређени временски период за подузимање неопходних активности, предложено је да се у том прелазном периоду првобитно предузму оперативне мјере на нивоу функционисања оператора, те мјере на нивоу локалне самоуправе.

Као нови модел организације система ЈГТП града Добој предложено је увођење модела додјеле уговора о управљању линијом (линијама) добијених путем поступка јавне набавке, обзиром да је могућност примјене овог модела већ дефинисана Законом о комуналним дјелатностима, те ће у скорије вријеме своје упориште наћи и у Закону о превозу у друмском саобраћају Републике Српске, а овај модел у зависности од дефинисаних услова гарантује квалитет услуге и учесталост транспорта, док са друге стране, уз присуство субвенција, профитабилност обављања транспорта операторима којима је исти повјерен, а све ово доводи до закључка да постоји основаност постављене хипотезе овог истраживачког рада.

Литература

- [1] European Commission – DG TREN (2008), Contracting in urban public transport, NEA (NL), inno-V (NL), KCW (D), RebelGroup (NL), TØI (N), SDG (GB), TIS.PT (P), Amsterdam
- [2] Тица С. (2016), Системи транспорта путника – Елементи технологије, организације и управљања, Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, Београд, ISBN 978-86-7395-350-2
- [3] UITP, 2005, Mobility in cities – Database, Brussels
- [4] Atkins (2005), *Monitoring Local Bus Service Tenders in England – Bus Tendering Good Practice Guide*, Department for Transport (DfT), London
- [5] Metropolitan Consulting Group, Kompetenz Center Wettbewerb und Innconsult (2005), *Kontrollierter Wettbewerb im ÖPNV*, Forschungsbericht FE-Nr 70.0663/2001/, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin
- [6] European Commission – DG TREN, (2001): Contract Tables, Contracting in urban public transport Appendix, NEA (NL), inno-V (NL), KCW (D), RebelGroup (NL), TØI (N), SDG (GB), TIS.PT (P), Amsterdam
- [7] Тица С., Живановић П. и Бајчетић С. (2021), Технологија транспорта путника, Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, Београд, ISBN 978-86-7395-439-4
- [8] Даљинар са минималним временима вожње на општинским аутобуским линијама
- [9] Закон о превозу у друмском саобраћају Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“ број 111/08, 50/10, 12/13, 13/14)
- [10] Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима Босне и Херцеговине („Службени гласник БиХ“, број: 06/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13)
- [11] Закон о раду („Службени гласник Републике Српске“ број: 55/07)
- [12] Закону о комуналним дјелатностима („Службени гласник Републике Српске“ број: 124/11)

- [13] Одлука о јавном превозу лица и ствари у друмском саобраћају на подручју општине/града Добој („Службени гласник општине Добој“, број: 4/10, 9/11, 4/12, „Службени гласник града Добој“, број: 07/15)
- [14] Правилник о критеријумима, начину и поступку усклађивања и регистрације редова вожње аутобуских линија на подручју града Добој (Број 02-022-272/2014, („Службени гласник града Добој“ број: 3/15)
- [15] Правилник о критеријумима, начину и поступку усклађивања и регистрације редова вожње аутобуских линија на подручју општине Добој („Службени гласник општине Добој“, број: 4/11, 6/11, 7/11, 3/12, 2/18)
- [16] Правилник о издавању лиценци за возило и испуњавању техничко-експлоатационих и еколошких услова за возило којим се врши превоз („Службени гласник Републике Српске“ број: 77/13)
- [17] Правилник о димензијама, укупној маси и осовинском оптерећењу возила, о уређајима и опреми коју морају имати возила и о основним увјетима које морају испуњавати уређаји и опрема у саобраћају на путевима („Службени гласник БиХ“ број: 23/07, 101/12)
- [18] Студија јавног превоза на републичким линијама у друмском саобраћају у Републици Српској (2015), Бања Лука
- [19] Филиповић С. (1995), Оптимизације у систему јавног градског путничког превоза, Саобраћајни факултет Београд
- [20] https://www.rzs.rs.ba/front/category/330/?up_mi=22

Analysis of upgrades for public transport system in the city of Doboј

Radenka Đekić, M.Sc. TE

Traffic Safety Agency of Republic of Srpska, Zmaj Jovina 18, Banja Luka, Republic of Srpska, Bosnia and Herzegovina

Dragana Đurić Zečević, M.Sc. TE

Public institution Elementary school "Radoje Domanović", Osječani, Doboј, Bosnia and Herzegovina

Goran Bošnjak, M.Sc. TE

Traffic Safety Agency of Republic of Srpska, Zmaj Jovina 18, Banja Luka, Republic of Srpska, Bosnia and Herzegovina

Marko Golić, M.Sc. TE

Traffic Safety Agency of Republic of Srpska, Zmaj Jovina 18, Banja Luka, Republic of Srpska, Bosnia and Herzegovina

Abstract: For upgrade of public transport importance of demanded service quality from consumers is of the greatest importance for many reasons, like budget and technical limitations, external and internal demands, projected quality of services and delivered services. Purpose of this research is description and analysis of difficulties in providing public transport on Doboј city territory. Aim of this report is explore provided services of existing public transportation system, detect advantages and flaws, and propose actions for it's upgrading. SWOT analysis will provide information for current benefit or disadvantage, and show opportunities and risks for system's future also assessment of possible corrections in functionality.

Keywords: public urban passenger transport, operator, local government unit, transport service