



GLAVNI GRAD PODGORICA

# STUDIJA DUGOROČNOG RAZVOJA JAVNOG GRADSKOG I PRIGRADSKOG SAOBRAĆAJA U PODGORICI

REZIME



# SADRŽAJ

<b>1</b>	<b>POSTOJEĆE STANJE SISTEMA PREVOZA PUTNIKA U PODGORICI.....</b>	<b>1</b>
1.1	PREVOZNI ZAHTEVI.....	1
1.2	PONUĐA JAVNOG PREVOZA PUTNIKA .....	3
1.3	ORGANIZACIJA JMPP .....	6
<b>2</b>	<b>UNAPREĐIVANJE SISTEMA JMPP U PODGORICI.....</b>	<b>7</b>
2.1	SCENARIJ A: JEDINSTVENA VOZNA KARTA.....	7
2.2	SCENARIJ B: JEDINSTVENA VOZNA KARTA + BOLJA PROSTORNA DOSTUPNOST .....	8
2.3	SCENARIJ C: JEDINSTVENA VOZNA KARTA + BOLJA PROSTORNA DOSTUPNOST + POVEĆANJE FREKVENCIE VOŽNJI NA ZNAČAJNIM KORIDORIMA .....	11
2.4	UČINCI SCENARIJA .....	11
<b>3</b>	<b>VREDNOVANJE SCENARIJA .....</b>	<b>13</b>
3.1	POSTAVLJANJE SISTEMA KLIRINGA .....	13
3.2	VREDNOVANJE SCENARIJA .....	13
<b>4</b>	<b>IMPLEMENTACIJA .....</b>	<b>16</b>
4.1	UVOĐENJE NOVOG SISTEMA JMPP .....	16
4.2	JAVNI KONKURS ZA PREVOZNE USLUGE .....	18
4.3	UGOVOR O KONCESIJI .....	18
4.4	INFORMACIJE ZA KORISNIKE .....	18
<b>5</b>	<b>MOGUĆI PRAVCI DALJEG RAZVOJA SISTEMA JMPP U PODGORICI.....</b>	<b>20</b>
<b>6</b>	<b>PRILOZI.....</b>	<b>2</b>
6.1	PREVOZNI ZAHTEVI I PONUDA PREVOZA U PODGORICI.....	3
6.2	UVOĐENJE ELEKTRONSKE VOZNE KARTE.....	5
6.3	VRSTE KARATA U UNAPRIJEĐENOM SISTEMU JMPP.....	6
6.4	KLIRING.....	8
6.5	STRUKTURA UPRAVLJANJA U JMPP.....	9
6.6	JAVNE NABAVKE.....	11
6.7	USLOVI I OKVIR ZA PODELJIVANJE KONCESIJA .....	12

Naručilac: **GLAVNI GRAD PODGORICA**, Njegoševa 13, 81000 Podgorica  
Odgovorni predstavnik naručioca: Mr Miomir Jakšić, Sekretar Sekretarijata za komunalne poslove i saobraćaj

Izvođač: **OMEGA consult, projektni management, d.o.o.**, Gregorčičeva 7, 1000 Ljubljana  
Odgovorni predstavnik izvođača i nosilac projekta: Bruno Bensa, univ. dipl. inž. grad.  
Članovi projektnog tima: OMEGA consult d.o.o.; Projekt LK d.o.o., Ljubljana; Oikos d.o.o., Podgorica; CEED Consulting d.o.o, Podgorica

**Ljubljana, septembar 2010.**

**Copyright © september, 2010 OMEGA consult, d.o.o.**

(Tekst je zaštićen od strane autora. Zaštita uključuje svaku upotrebu teksta, koja nije u skladu sa Zakonom o autorskim pravima i svako reprodukovanje, kopiranje, mikrofilmovanje – bez obzira na tehniku – u cjelosti ili pojedinih djelova.)



## NAPOMENA

Izrada "Studije dugoročnog razvoja javnog gradskog i prigradskog saobraćaja u gradu Podgorici" proizilazi iz namjere naručioca da unaprijedi javni masovni prevoz putnika (u nastavku: JMPP) u Podgorici, što znači i da ga dovede na nivo koji je uporediv evropskim gradovima i u skladu sa EU standardima. Njenu izradu potvrđuje i činjenica, da je postignuti stepen motorizacije već pokazao nemogućnost prilagođavanja grada individualnim vozilima i da sistem JMPP treba postaviti kao primarni sistem u sklopu ukupnog saobraćajnog uređenja grada.

Osnovna svrha projekta je uspostavljanje jasne politike i ciljeva održivog saobraćaja uz pomoć dobre organizacije sistema i postizanja visokog standarda javnog prevoza putnika. Takav standard je karakterističan za veliki broj evropskih država, zato i naš cilj mora biti uspostavljanje kvalitetnog i efikasnog JMPP, koji će biti konkurentan drumskom motornom saobraćaju i koji će svim stanovnicima Glavnog grada Podgorice omogućiti odgovarajući nivo mobilnosti na ekonomskim, ekološkim i socijalnim načelima održivog razvoja.

Ciljevi politike grada u odnosu na dalji razvoj su, da JMPP mora da upravlja ovlašćeni organ odgovoran za njegovo funkcionisanje, da isti raspolaže sa resursima i tehnologijom za praćenje obima i kvaliteta realizacije prevozne usluge, kao i da vrši kontrolu nad visinom naknade troškova prevoznika i da postoji jedinstveni tarifni sistem, čijom realizacijom treba da se obezbijede interesi grada, putnika i prevoznika, a da se izbor prevoznika vrši prema pripremljenom konkursu, u okviru kojeg su definisane ugovorne obaveze.

Rezultat unapređenja sistema JMPP je povećanje broja korisnika JMPP koje će se reflektovati i kao ublažavanje saobraćajnih zastoja na razuman nivo, poboljšanje bezbjednosti u saobraćaju, smanjenje štetnih emisija i buke, koju uzrokuje saobraćaj i isto tako smanjivanje razlika između građana u odnosu na mobilnost.

Unapređenje sistema JMPP može se postići sledećim mjerama:

- integracijom svih sistema i prevoznika prigradskog i gradskog JMPP sa uvođenjem jedinstvene vozne karte,
- povećanjem dostupnosti građana do JMPP uvođenjem novih linija i stajališta i
- povećanjem dostupnosti građana do JMPP sa povećanjem frekvencija vožnji na linijama.

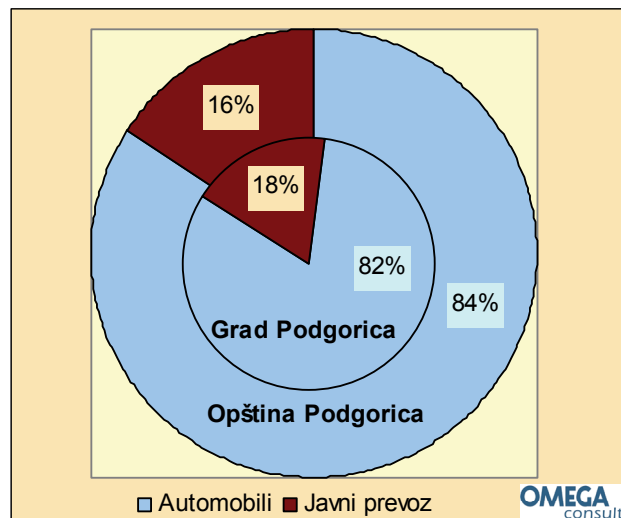
Uvođenje jedinstvene vozne karte povećava upotrebu JMPP za više od 30% a svaka od sledećih mjera unapređivanja sistema JMPP povećava njegovu upotrebu za daljih 10%. Vrednovanje scenarija ukazuje, da je uvođenje jedinstvene vozne karte i ekonomsko opravdano.

Za implementaciju sistema JMPP je predlagan nov organizacijski okvir, način raspisivanja usluga javnog prevoza i predlog zaključivanja ugovora o koncesiji između prevoznika i upravljača kao i način informisanja putnika.

# 1 POSTOJEĆE STANJE SISTEMA PREVOZA PUTNIKA U PODGORICI

## 1.1 PREVOZNI ZAHTJEVI

Javni prevoz putnika u Podgorici čine JMPP (gradski i prigradski autobuski prevoz putnika) i taksi prevoz putnika. Sa sredstvima javnog prevoza se na području grada u cjelini obavi 18,5% putovanja, a na području cijele opštine Podgorica 16% od ukupnog broja putovanja (slika 1.1).



**Slika 1.1: Modal split – dio putovanja obavljenih sa javnim prevozom i automobilima**  
(izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)

Prikazan je postojeći modal split između putovanja automobilom i javnim prevozom (koji uključuje autobuse, taksi i nelegalni prevoz na linijama JMPP). Procenat je uporediv sa evropskim gradovima<sup>1</sup>.

U okviru JMPP u Podgorici se u prosjeku na radni dan obavi 6,4% putovanja na području gradskog saobraćaja odnosno 6% na području cijele opštine. Taj procenat je manji nego u evropskim gradovima<sup>1,2</sup>.

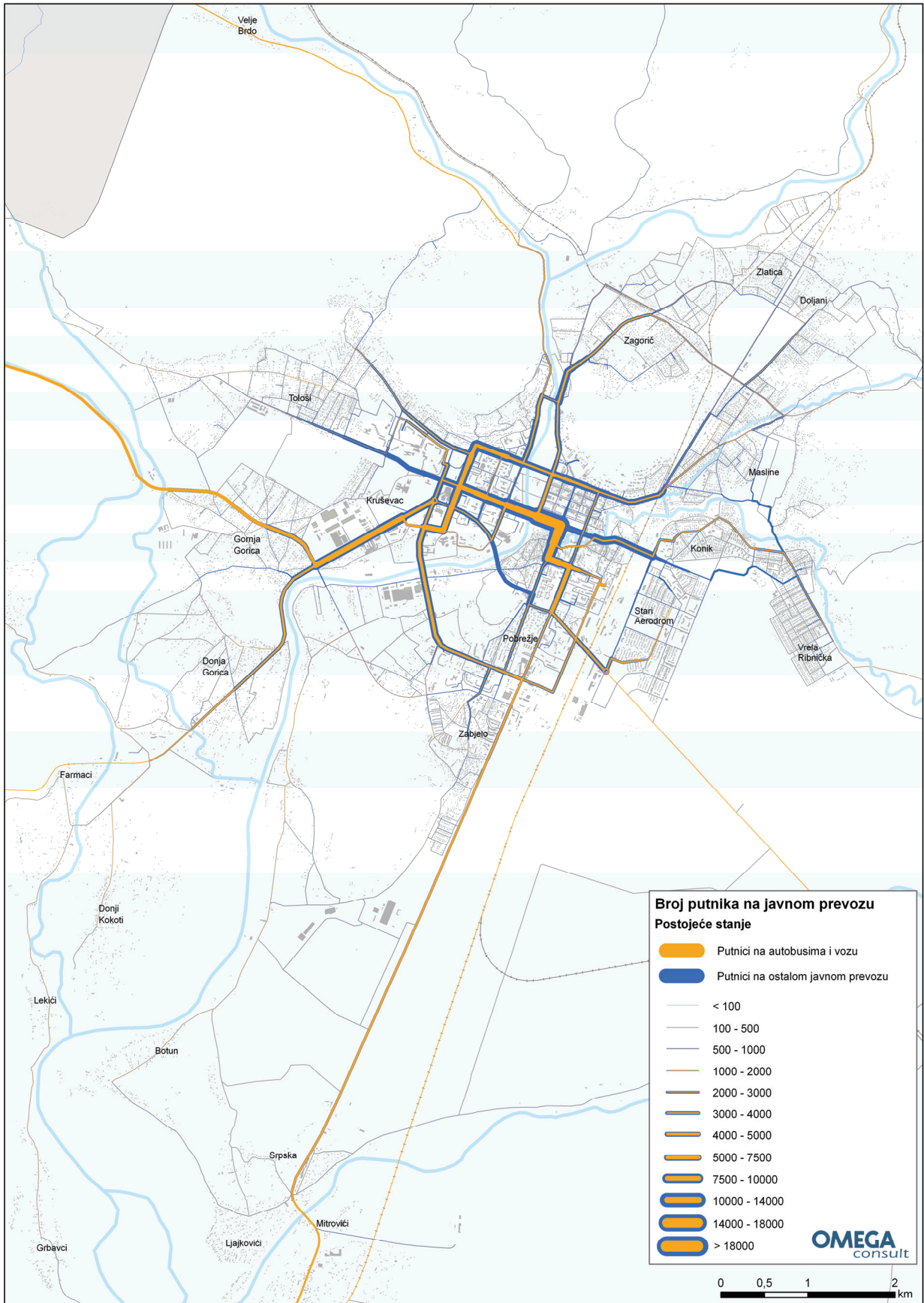
Opterećenje drumske mreže sa putnicima na javnom prevozu prikazano je na slici 1.2. Vremensku distribuciju zahtjeva za JMPP i svrhu putovanja korisnika javnog prevoza putnika prikazujemo na slici 1.3.

<sup>1</sup> Modal split u evropskim gradovima (izvor: PROCEED, 2010): Ljubljana, SLO (auto 81%, JMPP 18%, taksi 1%), Graz, A (auto 72%, JMPP 28%, taksi 0%), Groningen, NL (auto 85%, JMPP 13%, taksi 3%), Parma, I (auto 69%, JMPP 31%, taksi 0%), Coimbra, P (auto 65%, JMPP 28%, taksi 7%); tabela je u prilogu.

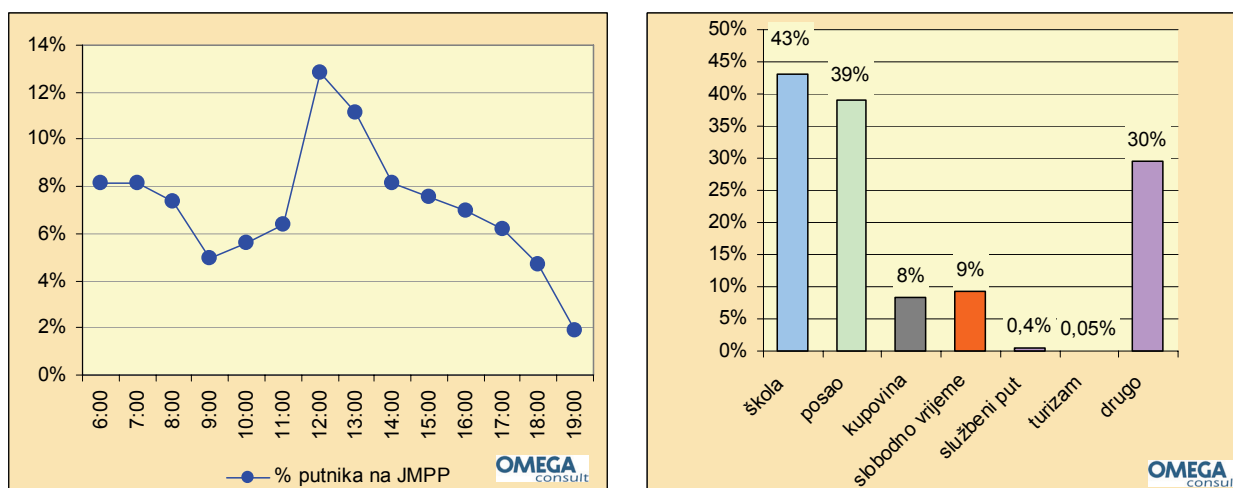
<sup>2</sup> Iskustva u evropskim i drugim zapadnim gradovima su pokazala, da je potrebno promijeniti strukturu u okviru javnog dijela. Primarni elemenat javnog prevoza putnika mora postati JMPP. Razlozi su u funkciji JMPP, koji osim osnovne funkcije obezbjeđivanja mobilnosti, obezbjeđuje takođe brojne druge prednosti. Pregled učinaka prikazan u prilogu, obuhvata poboljšanje mobilnosti za sve socijalne grupe (jednakopravnost), snižavanje eksternih troškova saobraćaja (zagađenost, zastoji, nesreće), promjenu upotrebe zemljišta u opštini i ostale ekonomske koristi.



# GLAVNI GRAD PODGORICA



Slika 1.2: Broj putnika na javnom prevozu u Podgorici (izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)



Slika 1.3: Vremenska distribucija zahtjeva po JMPP i svrha putovanja korisnika javnog prevoza putnika (izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)

## 1.2 PONUDA JAVNOG PREVOZA PUTNIKA

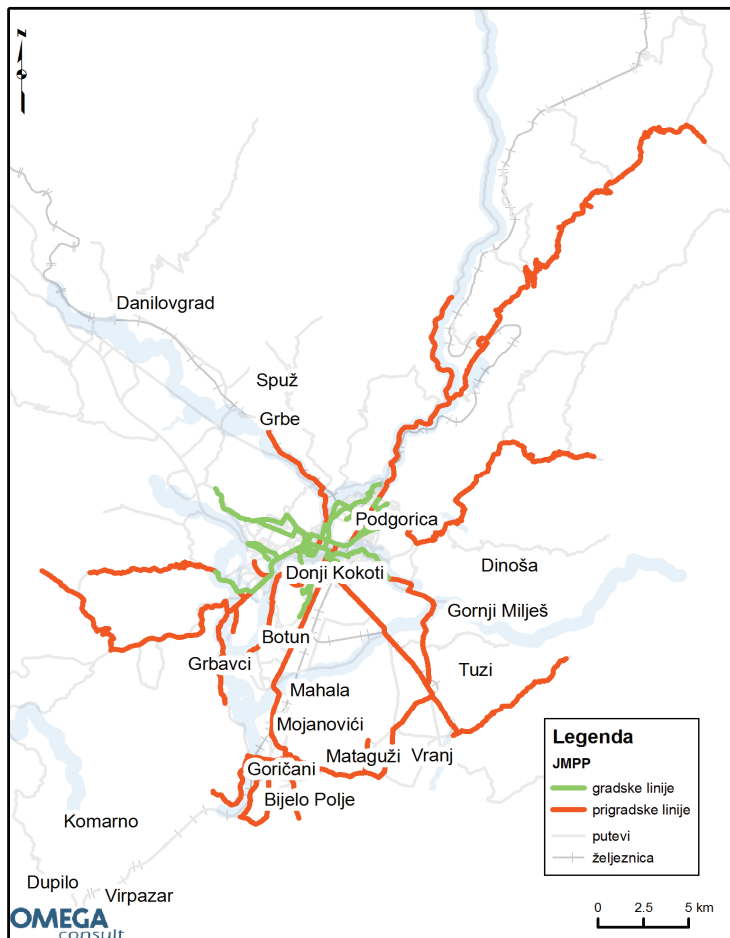
Sistem JMPP u Podgorici čine 27 autobuskih linija od kojih je 11 gradskih i 16 prigradskih. Prevoz na tim linijama obavljaju tri prevoznika. Grafički su linije prikazane na slici 1.4. Prosječna starost autobusa je 19 godina (od 3 do 35). Intervali kretanja vozila u okviru gradskog linijskog prevoza na većini linija je od 15 do 60 minuta. Cijene prevoza se formiraju na osnovu zonskog tarifnog sistema od 6 zona. Cijena u gradskom prevozu je jedinstvena i iznosi 0,6€. Sa kartom za jednokratnu upotrebu, prestupanje nije moguće. Cijene na prigradskim linijama su relacijske sa startnom osnovom 0,6€ u gradu i povećavaju se po tarifnim zonama tako, da najskuplja karta na liniji Podgorica – Veruša iznosi 4,5€. Sistem naplate karata se odvija tako, da korisnik odnosno putnik kupuje kartu direktno od vozača. Postoje terminske (mjesečne) karte (radničke, đачke i penzionerske) kao i određeni broj besplatnih karata izdatih od strane prevoznika<sup>3</sup>. Mjesečne karte za gradski prevoz su ograničene na pojedinog prevoznika. Mjesečne karte za prigradski prevoz su ograničene na pojedine linije prevoznika.

U sistemu javnog prevoza opštine Podgorice djelatnost auto taksi prevoza obavlja 850 taksi vozila. Najniža cijena taksi prevoza je 0,4€ na kilometar bez startne cijene ili sa minimalnom naplatom 1,2€. Optimalan broj taksi vozila na osnovu Programa organizovanja taksi prevoza na teritoriji Glavnog grada – Podgorice za 2010 godinu iznosi 760 vozila odnosno 4,0 vozila na 1.000 stanovnika<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Pregled ponude i važenja pojedinačnih karata u JMPP u Podgorici je u prilogu.

<sup>4</sup> Ponuda usluge taksi prevoza na 1.000 stanovnika: Holandija (4 najveća grada) – 1,8; Ljubljana – 1,87; London 2,26, Beograd – 4,68; Podgorica 4,5. Detaljni prikazi su u prilogu.





Element JMPP	Dužina [km]		
	Pojedinačno	Zajedno	Ukupno
Gradski	36	27	63
Prigradski	178	47	225
Sistem JMPP	191	72	263

Tip linija	Broj linija
Gradske	11
Prigradske	16
<b>Ukupno</b>	<b>27</b>

Linije	Gradske	Prigradske	Ukupno
Broj linija	11	16	27
Servisni kilometri - radni dan	17.277	13.527	30.803
Servisni kilometri - subota	10.789	5.210	16.000
Servisni kilometri - nedelja	6.481	4.428	10.910

Tip autobusa	Broj sjedišta	Ukupni kapacitet
Kombi	17	17
Minibus	30	55
Standardni	30	100
Standardni - prigradski	51	51
Zglobni	40	160

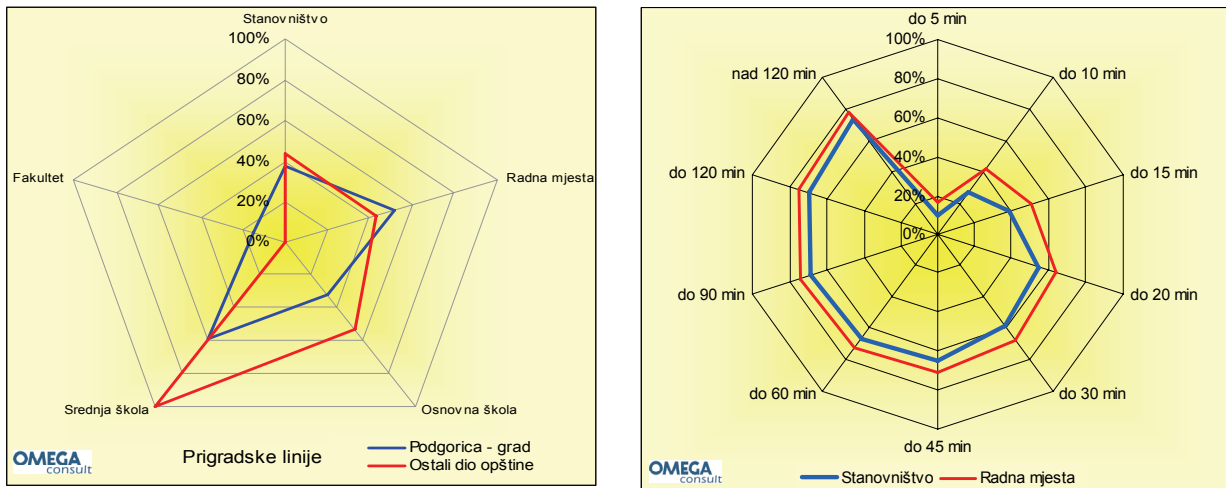
**Slika 1.4: Mreža gradskih i prigradskih autobuskih linija u sistemu JMPP u Podgorici**

(izvor: Sektor za saobraćaj i puteve; OMEGA consult, d.o.o., 2010)

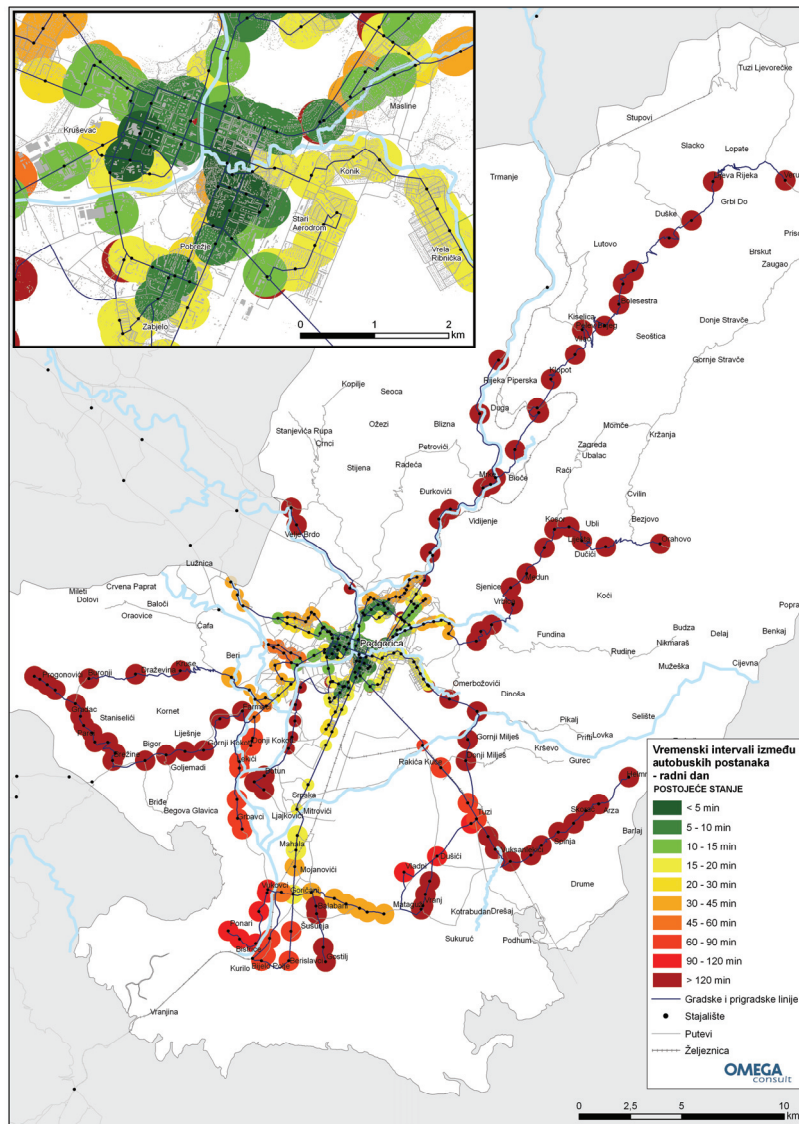
Prostorna dostupnost do aktivnosti (obrazovnih institucija, javnih površina, radnih mjesta, usluga i sl.) sa JMPP u Podgorici je dobra, jer se u prosjeku oko 80% aktivnosti nalazi unutar područja dostupnosti stajališta JMPP (slika 1.5). Dostupnost znači, da su aktivnosti u 5 minutnom području autobuskih stajališta.<sup>5</sup>

Slika je slabija, kada pri dostupnosti uvažavamo takođe učestalost ponude (frekvenciju vožnji) autobusa na stajalištima (slika 1.6). Unutar područja dostupnosti autobuskih stajališta sa barem 15 minutnom ponudom autobusnog prevoza je prisutno manje od 40% stanovnika i manje od 50% radnih mjesta.

<sup>5</sup> Metodološka osnova za opredjeljivanje područja dostupnosti je Zajednički evropski indikator br. 4 – Dostup lokalnih javnih otvorenih površina i usluga. Za izračun područja dostupnosti sa JMPP je korišćen koncept u "15 minuta pješčenja", što u urbanim sredinama predstavlja udaljenost od 300m, a u seoskim 500m. (izvor: Communication from the Commission to the Council and the European parliament. Progress Report on the Sustainable Development Strategy 2007. Commission of the European Communities, Brussels, 2007.COM (2007) 642 final, (SEC(2007)1416))



Slika 1.5: Dostupnost do aktivnosti u prostoru sa JMPP (izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)



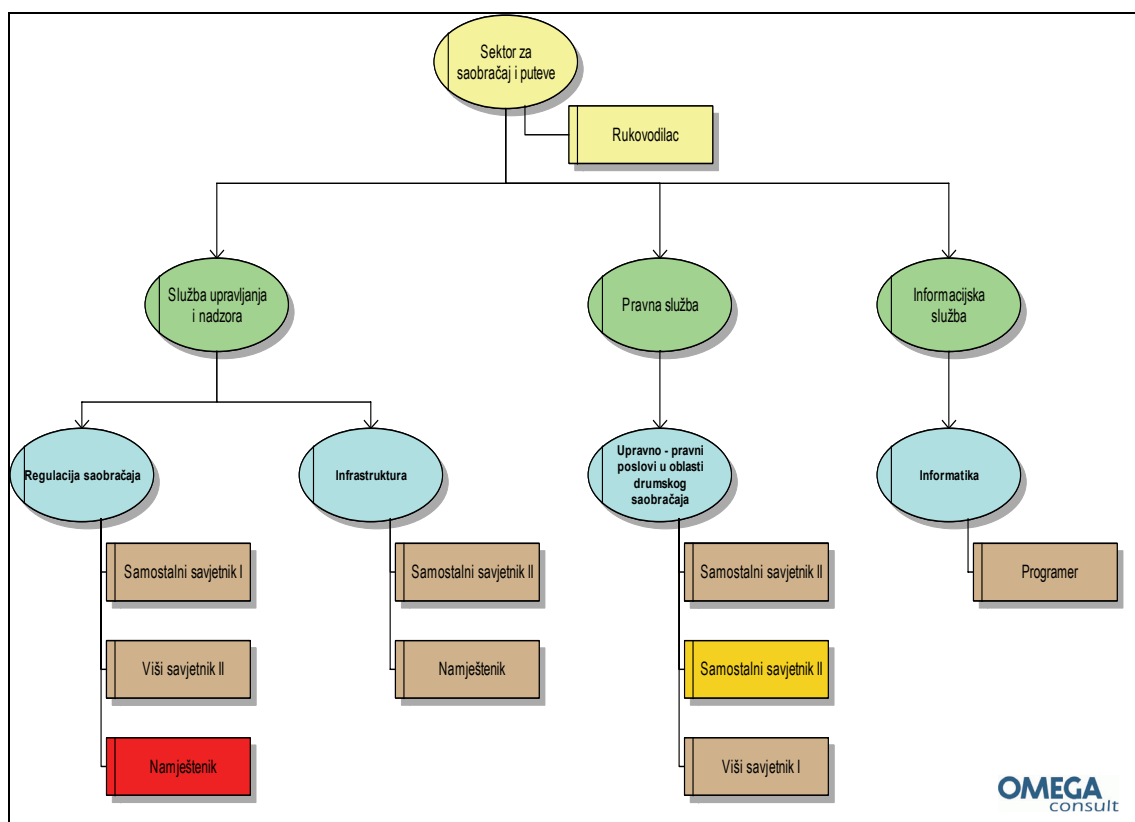
Slika 1.6: Prosječni vremenski intervali između autobuskih postanaka na radni dan za sve gradske i prigradske linije (slika: OMEGA consult, d.o.o., 2010)



### 1.3 ORGANIZACIJA JMPP

Uslovi sticanja prava prevoza putnika u javnom gradskom i prigradskom saobraćaju su definisani *Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju*. Način izbora prevoznika se određuje na osnovu *Odluke o gradskom i prigradskom linijskom prevozu putnika*, na osnovu konkursa o dodijeli grupa linija. Konkurs raspisuje organ lokalne uprave, nadležan za obavljanje saobraćajne djelatnosti, jednom u tri godine.<sup>6</sup> Djelatnost javnog prevoza obavljaju tri prevoznika: "Gradski Saobraćaj PG", d.o.o.; "Bulatović – Trgopolje", d.o.o.; "Montenegro-prevoz Pejović", d.o.o.

Djelatnost JMPP u Podgorici, njeno upravljanje i izvršavanje, pokriva Sektor za saobraćaj i puteve u sklopu Sekretarijata za komunalne poslove i saobraćaj. Organizovanost Sektora je prikazana na slici 1.7.



Slika 1.7: Postojeća struktura Sektora za saobraćaj i puteve (slika: OMEGA consult, d.o.o., 2010)

Dijeljenje poslova unutar SSiP:

- zelena – postojeće službe SSiP
- plava – odjeljenja SSiP unutar funkcija
- smeđa – zaposleni koji obavlja funkcije za potrebe JMPP
- oranžna - u granicama obavlja funkcije za potrebe JMPP
- crvena – ne obavlja funkcije za potrebe JMPP

Opisana organizacija u velikoj mjeri odgovara ciljnoj organizaciji JMPP, međutim nije u cjelini usklađena sa evropskim primjerima dobre prakse i pravnim okvirom<sup>7</sup>.

<sup>6</sup>Konkurs za dodjelu linija i period trajanja koncesije opredjeljuje Odluka o gradskom i prigradskom saobraćaju ( Sl. list RCG, opštinski propisi, br. 24/06). U prosjeku se ugovori u Evropi zaključuju za period od 5 do 8 godina, trend pa se kreće u pravcu zaključivanja ugovora na duži period. EU Regulatoriva 1370/2007 navodi, da bi gornja granica za autobuski prevoz iznosila u ugovoru 10 godina.

<sup>7</sup> Evropski primjeri dobre prakse upravljanja JMPP su predstavljeni u projektu Proceed (2010). Zakonska podloga za uređenje upravljanja JMPP su Direktive 2001/14/EC, 2009/12/EC i Regulatoriva 1370/2007.



## 2 UNAPREĐIVANJE SISTEMA JMPP U PODGORICI

Unapređivanjem sistema JMPP u Podgorici omogućeno je njegovo usklađivanje sa evropskim standardima za kvalitet usluge JMPP. Da bi se to postiglo, predlaže se sljedeći skup mjera, koje su opisane u nastavku u obliku scenarija. Predstavljeni scenariji različitog obima i sadržaja sistema bi uspješnim funkcionisanjem značajno promijenili modal split i povećali ga u korist JMPP.

### 2.1 SCENARIJ A: JEDINSTVENA VOZNA KARTA

#### a) Mreža linija

Mreža linija ostaje ista (postojeća), što znači da se ne uvode nove linije u sistemu JMPP.

#### b) Sistem naplate

Uvodi se **elektronska vozna karta**<sup>8</sup> za naplatu pojedinačnih putovanja, u funkciji terminske (mjesečne) karte odnosno količinske karte - karte za određen broj vožnji.

Uz novi sistem naplate uvodi se i **kontrolisanje reda vožnje**. To omogućava **elektronsko automatsko praćenje vozila (implementacija satelitskog sistema praćenja)** i obuhvata:

- kontrolu lokacije vozila odnosno kontrolu reda vožnje,
- vremensku kontrolu,
- fleet management:
- arhiv podataka o izvođenju voznog reda.

Jedinstvena vozna karta je elektronska karta sa čipom (standard bankarske kartice), na koju se polažu sredstva. Karte se mogu napuniti novim sredstvima na kartomatima ili za to određenim prodajnim mjestima. Pri ulasku u autobus, putnik validira kartu na posebnom automatu za validaciju pri vozaču.

Elektronska karta se upotrebljava za naplatu vožnje na gradskim i na prigradskim linijama na ukupnoj teritoriji opštine Podgorica. Uvođenjem elektronske karte ostaje u funkciji i dio postojećeg sistema naplate sa gotovinom na vozilima. Sledeći korak je ukidanje naplate vožnji sa gotovinom.<sup>9</sup>

Jedinstvena cijena prevoza važi unutar grada Podgorice i ostaje 0,6€. Elektronska jedinstvena vozna karta omogućava korišćenje sistema JMPP (presijedanje na svim linijama) u roku od npr. 60 min od prve validacije. Karta je integrisana (moguće je presijedanje) samo na području zone grada Podgorica. Vozne karte kupljene gotovinom na autobusu važe samo za jednu vožnju na gradskoj ili prigradskoj liniji i ne omogućavaju besplatno presijedanje. S tim se korisnik motiviše ka kupovini elektronske vozne karte.

Za dijeljenje ukupnog prihoda sistema JMPP se organizuje centralna klirinška funkcija i funkcija dijeljenja prihoda u oblik klirinške kuće, kao odjeljenje unutar upravljačkog organa, odnosno unutar gradske uprave. Predmet dijeljenja su svi prihodi od prodaje karata na gradskim i prigradskim linijama sistema JMPP. Prihod se nakazuje na ukupni račun kod klirinške kuće. Na kraju mjeseca se ukupni prihod na jedinstvenom računu klirinške kuće dijeli po ključu za dijeljenje prihoda, koji je i definisan u ugovoru o obavljanju usluga javnog prevoza putnika između Glavnog grada Podgorice i prevoznika. Predložen je tzv. ključ za dijeljenje na osnovu servisnih kilometara.

<sup>8</sup> Postupak uvođenja jedinstvene vozne karte obrazložen je u prilogu.

<sup>9</sup> Uspješna implementacija u Ljubljani, 2010.



Linije (grupe ekonomsko sličnih gradskih i prigradskih linija) u JMPP su dodijeljene prevoznicima na osnovu javnog konkursa. To znači, da prevoznici upravljaju sa grupom linija, koje imaju dosta sličan prosječni iznos prihoda pri prevozu na servisni kilometar.

Troškovi postavljanja sistema elektronske vozne karte i troškovi funkcionisanja klirinške kuće, pokrivaju se iz zajedničkog prihoda sistema JMPP. Za djelovanje ukupnog sistema JMPP se uvodi još odgovarajuća funkcija finansijskog nadzora i kontrole.

### **c) Red vožnje**

Povećanje broja putničkih kilometara, koje uzrokuje scenarij sa jedinstvenom elektronskom voznom kartom i kapaciteti prevoza putnika se prilagođavaju novom stanju. Na nekim linijama su prevaziđeni postojeći kapaciteti vozila u jutarnjem vršnom času saobraćajnog opterećenja, zato se pojača frekvencija vožnji i poveća kapacitet voznog parka sa 5 vozila.

## **2.2 SCENARIJ B: JEDINSTVENA VOZNA KARTA + BOLJA PROSTORNA DOSTUPNOST**

### **a) Mreža linija**

Na osnovu analize tokova migracija i ciljeva putovanja, bila je prepoznata potreba po uvođenju tri nove gradske linije, uređenju kolovoza za lakše presijedanje između gradskih i prigradskih linija i potreba po korekciji prigradske linije (slika 2.1).

Prva linija "Konik – Zabjelo" predstavlja direktno povezivanje istočnog dijela grada preko centralnog sa južnim dijelom grada. Povezuje naselje Konik sa gradskim naseljima: Masline, Nova Varoš i Zabjelo, koje leži u južnom dijelu grada. Navedena linija nudi takođe dodatnu povezanost sa trgovačkim centrom Delta City.

Druga linija "Stari Aerodrom – Tološi" povezuje naselje Stari Aerodrom u istočnom dijelu grada sa naseljem Tološi na sjeverozapadnom dijelu grada. Linija povećava frekvenciju vožnji u centru grada i pruža brzo i neposredno povezivanje naselja Tološi i Mareze sa centrom. U tom primjeru se skрати linija "2-3, Željeznička stanica - Tološi – Mareza", koja vozi samo do naselja Tološi (označeno na slici 2.1).

Treća linija "Zabjelo – Stara Zlatica" zadovoljava potrebe putnika po korišćenju javnog prevoza pri putovanju iz južnog u sjeverni dio grada. Pruža direktno povezivanje naselja Zabjelo sa centrom grada i naseljem Stara Zlatica.

Prikazano saobraćajno vozilište na slici 2.1 uključuje stajališta u Ulici Oktobarske revolucije II i na Most Braće Zlatičana, a njegova svrha je optimizacija mogućnosti presijedanja između gradskih i prigradskih linija, koje se najčešće srijeću upravo na ta dva stajališta.

Sa korekcijom linije "41-42, Podgorica – Tuzi – Vranj – Vladne" uvodi se postupno povezivanje prigradske opštine i naselja Tološi, jer se korigovana linija ukršta sa linijom "22, Podgorica – Mataguži". Trenutno, neposredna veza na pomenutim linijama nije uređena, jer sa obje linije upravljaju različiti prevoznici.

Isto tako, dolazi do promjena na liniji 2-3 Željeznička stanica – Tološi, koja se dijeli na samostalne linije 2 Željeznička stanica – Studentski dom i 3 Titex – Tološi. Istovremeno se ukida linija 10A Masline (Doljani) – Zabjelo i uvode korekcije i optimizacija toka na nekim gradskim linijama.



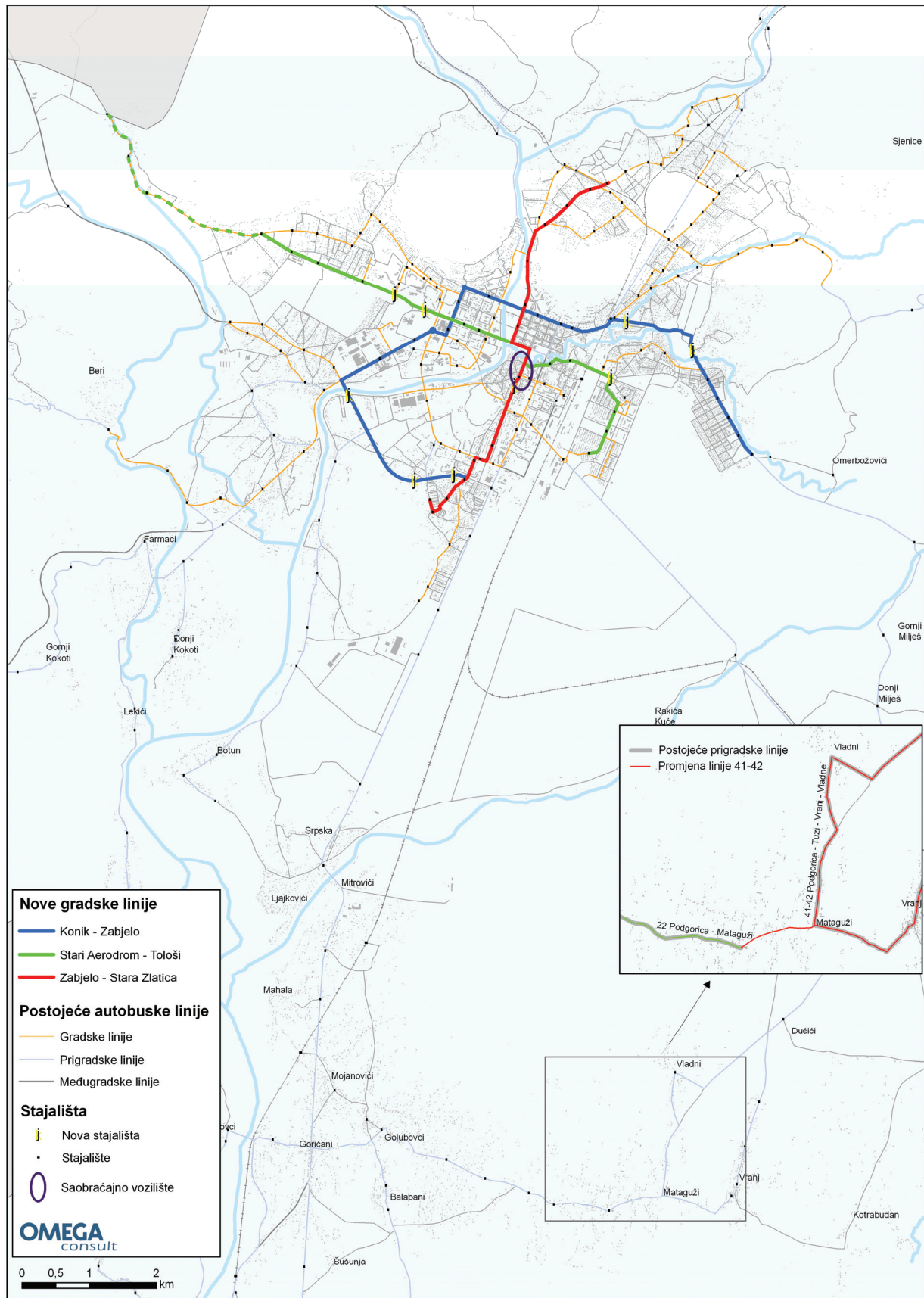
Poboljšanje mreže linija i uvođenje tri nove gradske linije (101, 102 i 103) povećava frekvenciju gradskih autobusa u centru Podgorice, poboljšava povezanost različitih dijelova grada Podgorice i zahvaljujući direktnim vezama, izrazito smanjuje vrijeme putovanja u različitim dijelovima grada. Korekcija prigradske linije 41-42 zadovoljava zahtjeve putnika za direktan prevoz iz gradske opštine Tuzi u naselje Tološi, jer postojeća veza sa različitim prevoznicima omogućava samo prevoze sa presijedanjem u Podgorici.

**b) Sistem naplate**

Uvođenje elektronske vozne karte i sistema naplate kako je opisano u scenariju A.

**c) Red vožnje**

Uvođenjem 3 nove linije i u okviru ovog scenarija povećava se frekvencija prevoza na linijama, koje se odvijaju po istim koridorima. Zbog uvođenja jedinstvene vozne karte povećavaju se postojeći kapaciteti na nekim linijama, što zajedno sa promjenama linija i uvođenjem 3 nove linije zahtijeva širenje voznog parka prevoznika za još 12 autobusa.



Slika 2.1: Nove linije JMPP sa novim stajalištima (izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)



## 2.3 SCENARIJ C: JEDINSTVENA VOZNA KARTA + BOLJA PROSTORNA DOSTUPNOST + POVEĆANJE FREKVENCIJE VOŽNJI NA ZNAČAJNIM KORIDORIMA

### a) Mreža linija

Postojeća mreža linija je dopunjena sa uvođenjem promjena linija i autobuskih stajališta iz scenarija B.

### b) Sistem naplate

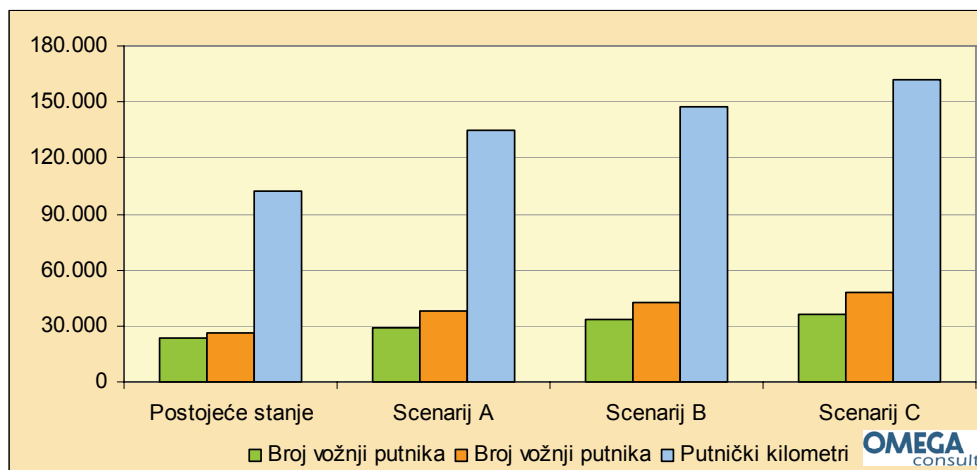
Uvođenje elektronske vozne karte i sistema naplate kako je opisano u scenariju A.

### c) Red vožnje

Ovaj scenarij uključuje uvođenje jedinstvene elektronske vozne karte, bolju prostornu dostupnost i povećanje frekvencije vožnji u ukupnom sistemu JMPP. Povećava se frekvencija na gradskim i prigradskim linijama (liniji "22 Podgorica – Mataguži" i "54B, Podgorica – Donja Gorica"). Sve gradske linije bi tako u prosjeku vozile u razmaku od 15 minuta, isto tako obje prigradske linije, koje su do sada vozile u intervalima u razmaku od 30 minuta. Takođe je potrebno povećati kapacitet voznog parka prevoznika još za 23 vozila u odnosu na scenarij B odnosno za 40 vozila u odnosu na postojeće stanje (scenarij A: 55 vozila).

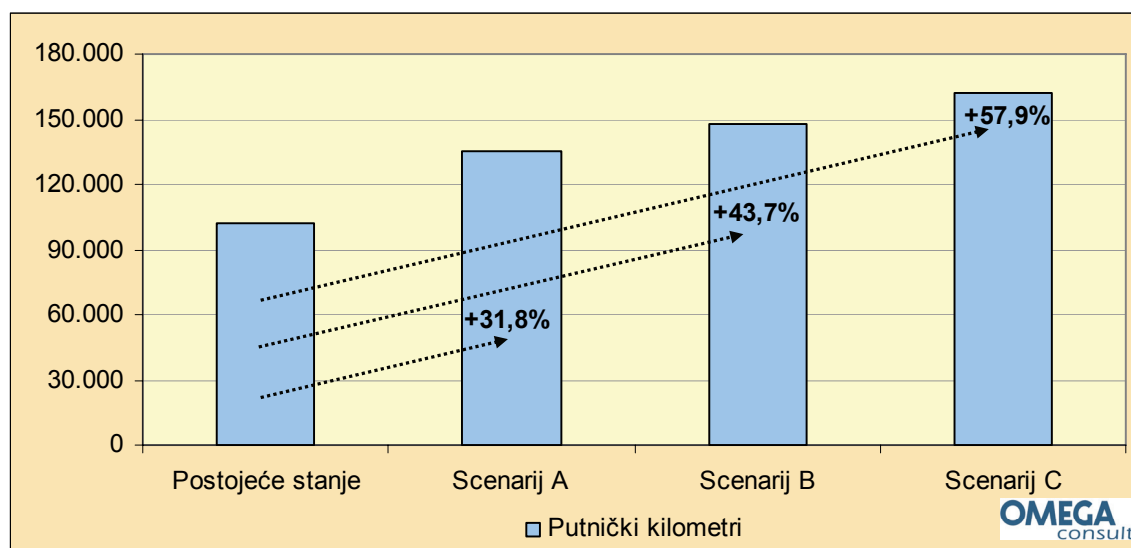
## 2.4 UČINCI SCENARIJA

Učinke pojedinačnih scenarija smo međusobno upoređivali po broju obavljenih putovanja, broju ulaza na sredstva javnog prevoza i po broju putničkih kilometara (slika 2.2 i 2.3). Svaki scenarij utiče na veću upotrebu javnog prevoza, jer se sa svakim sledećim scenarijem svi pokazatelji obavljenih javnih prevoza povećavaju. U odnosu na postojeće stanje, putnički kilometri se u scenariju A povećavaju za 32%, u scenariju B za 44%, a u scenariju C za 58%.



Slika 2.2: Pregled učinaka scenarija razvoja JMPP u Podgorici  
(izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)

Slika 3.3 prikazuje, da uvođenje jedinstvene vozne karte povećava upotrebu JMPP za više od 30%, i da svaka od sledećih mjera unapređivanja sistema JMPP povećava njegovu upotrebu za daljih 10 %.



**Slika 2.3: Povećanje putničkih kilometara po scenarijima razvoja JMPP u Podgorici**  
(izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)

### 3 VREDNOVANJE SCENARIJA

Scenariji A, B i C su bili vrednovani na osnovu ocjene postojećeg stanja sistema. S obzirom na to, da je osnova za sve scenarije uvođenje jedinstvene vozne karte, kao osnova za vrednovanje je uzeto u obzir i postavljanje sistema kliringa.

#### 3.1 POSTAVLJANJE SISTEMA KLIRINGA

Postavljanje sistema kliringa obuhvata postavljanje novog sistema prodaje karata, računovodstvenog sistema za evidenciju i dijeljenje prihoda prevoznicima, sistema pobiranja novca iz kartomata, prodajnih mjesta i vozila, nadzornog sistema na osnovu satelitske tehnologije za praćenje izvođenja voznog reda i sistema nadzora nad kvalitetom izvođenja usluge prevoza.

Klirinška kuća pretpostavlja zapošljavanje 7 dodatnih osoba i predviđeno je pri ocjeni sva tri scenarija razvoja sistema JMPP (poglavlje 2). Pretpostavljeno je, da se u okviru desetogodišnjeg funkcionisanja, početna investicija u sistem kliringa pokrije. Početna investicija sadrži svu potrebnu opremu za ticketing, uključujući odgovarajuću opremu na vozilima, na svim prodajnim mjestima i na kartomatima. Ocijenjeni investicijski troškovi postavljanja sistema kliringa i godišnji troškovi održavanja sistema za pojedinačni scenarij prikazani su u tabeli 3.1.

**Tabela 3.1: Ocjena postavljanja i godišnjeg održavanja sistema kliringa (klirinške kuće) u odnosu na scenarij**

Investicija	Scenarij A:	Scenarij B:	Scenarij C
Investicijski troškovi (EUR)	0,63 mio	0,67 mio	0,75 mio
Troškovi održavanja na godišnjem nivou (EUR)	0,22 mio	0,23 mio	0,25 mio

(izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)

Zbog uvođenja elektronske vozne karte je manje gotovinskog poslovanja na autobusima. Kliring kuća preuzima u izvođenje dio nadzorne i finansijske funkcije, koji u postojećem sistemu JMPP izvode pojedini prevoznici. Prevoznicima se zbog toga smanjuje obim tih funkcija. Posledično im se smanjuje i režijski dio poslovanja, što se odražava u snižavanju njihove pune cijene koštanja (PCK) na servisni kilometar.

#### 3.2 VREDNOVANJE SCENARIJA

Cijena servisnog kilometra za JMPP u Podgorici je bila ocijenjena na 0,90 EUR/km. Sa ocjenom prodanih karata su bili ocijenjeni prihodi postojećeg sistema u 2010. godini. Tako iznosi ocjena prihoda 3,79 mio EUR i ocjena troškova sistema 3,71 mio EUR.

Učinak mjera pojedinih scenarija zahtijeva usklađivanje ponude JMPP zbog povećanih zahtjeva. Ovo usklađivanje ima za posledicu širenje postojećeg voznog parka vozila, koji u ukupnom voznom parku ima 55 vozila. Broj potrebnih novih vozila, ukupni broj vozila u voznom parku, troškove investicija i troškove funkcionisanja na nivou jedne godine prikazuje tabela 3.2.



Tabela 3.2: Usklađenost ponude i troškovi novog sistema

	Scenarij A	Scenarij B	Scenarij C
Prilagođavanje voznog parka (broj novih vozila)	5	17	40
Ukupni broj vozila u voznom parku (postojeća + nova vozila)	60	72	95
Troškovi investicije	1,000 mio EUR	3,485 mio EUR	5,605 mio EUR
Godišnji operativni troškovi funkcionisanja sistema	3,76 mio EUR	4,45 mio EUR	5,92 mio EUR

(izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)

Tabela 3.2 prikazuje, da troškovi investicije variraju u odnosu na dodatni broj potrebnih dodatnih vozila. Investicijska vrijednost novih vozila je bila ocijenjena sa potrebnom veličinom vozila uslijed modelom predviđene količine potražnje i sa predviđenim troškovima za novo vozilo. Za pojedini scenarij je sledeća:

- SCENARIJ A: 5 vozila:
- SCENARIJ B: 17 vozila:
- SCENARIJ C: 40 vozila.

U tabeli 3.3 je prikazano vrednovanje scenarija pri postojećoj strukturi voznih karata u JMPP u Podgorici:

Tabela 3.3: Ukupni prikaz vrednovanja scenarija pri postojećoj strukturi karata

SCENARIJI	Scenarij A	Scenarij B	Scenarij C
Ocjena prihoda (EUR)	4,20 mio	4,69 mio	5,13 mio
NPV pri 15% diskontnoj stopi (EUR)	-0,18 mio	-2,80 mio	-8,69 mio
Interna stopa donosa (ISD)	7%	/	/
Puna cijena koštanja servisnog km (EUR)	0,90	0,90	0,90

(izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)

Tabela pokazuje, da je scenarij A jedini, koji je pri datim uslovima ekonomsko opravdan. Uz pretpostavku da prevoznici ne dobijaju subvenciju, scenarij B i scenarij C nisu ekonomsko opravdani. Tabela 3.4 prikazuje finansijske i ekonomske rezultate scenarija.



Tabela 3.4: Zajednički pregled i upoređivanje scenarija: mogućnosti za uvođenje i učinci

SCENARIJI	Scenarij A	Scenarij B	Scenarij C
Ocjena prihoda (EUR)	4,20 mio	4,69 mio	5,13 mio
Godišnji operativni troškovi funkcionisanja sistema (EUR)	3,76 mio	4,45 mio	5,92 mio
Troškovi investicije (EUR)	1,000 mio	3,485 mio	5,605 mio
Kapacitet voznog parka	60	72	95
Povećanje kapaciteta sistema	uvođenje jedinstvene elektronske karte	uvođenje jedinstvene elektronske karte + 3 nove gradske linije i korekcije gradskih i prigradskih linija	uvođenje jedinstvene elektronske karte + 3 nove gradske linije i korekcije gradskih i prigradskih linija + povećanje frekvencija
Učinak scenarija na povećanje upotrebe JMPP	+31,8%	+43,7%	+57,9%
Predviđena ekonomska održivost sistema	Subvencija nije potrebna	Potrebna subvencija	Potrebna subvencija

(izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)

Iz tabele se vidi, da je samo scenarij A ekonomsko održiv bez dodatne subvencije u periodu od 10 godina. Isti bi sa uvođenjem elektronske vozne karte i povećanjem zajedničkog voznog parka prevoznika za dodatnih 5 vozila, uticao na povećanje upotrebe JMPP u Podgorici za 31,8%. Dodatne mjere poboljšanja, kao što su uvođenje novih linija i povećanje frekvencija vožnji, još bi povećale broj putnika na JMPP, mada su poboljšanja sistema moguća samo ukoliko prevoznici budu subvencionirani na odgovarajući način od strane upravljača.



## 4 IMPLEMENTACIJA

Za uspješnu implementaciju predlaganog sistema JMPP definisane su: funkcije organa upravljanja u novom sistemu, način objavljivanja konkursa za obavljanje usluga i uslovi za sklapanje ugovora o koncesiji između prevoznika i upravljača.

### 4.1 UVOĐENJE NOVOG SISTEMA JMPP

Uvođenje novog sistema JMPP definiše se u 8 glavnih koraka (tabela 4.1).

Tabela 4.1: Koraci za implementaciju sistema JMPP u Podgorici

Nivo	Funkcija	Rezultat
Organizacijski nivo	1. Usklađivanje nacionalnog zakonskog okvira	I. Organi upravljanja
	2. Usklađivanje lokalnog zakonskog okvira	
	3. Formiranje organa upravljanja	
Nivo odlučivanja	4. Odlučivanje o sistemu JMPP u Podgorici	II. Standard usluge JMPP
	5. Odlučivanje o obimu i sadržaju sistema JMPP	
Nivo implementacije	6. Priprema konkursa za sistem linija JMPP u Podgorici	III. Konkurs za usluge JMPP
	7. Konkurs za pojedine tehničke i tehnološke komponente	
Funkcionisanje	8. Izvođenje sistema: obezbjeđivanje javnog dobra	IV. Ugovor o koncesiji sa izvođačima

(izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)

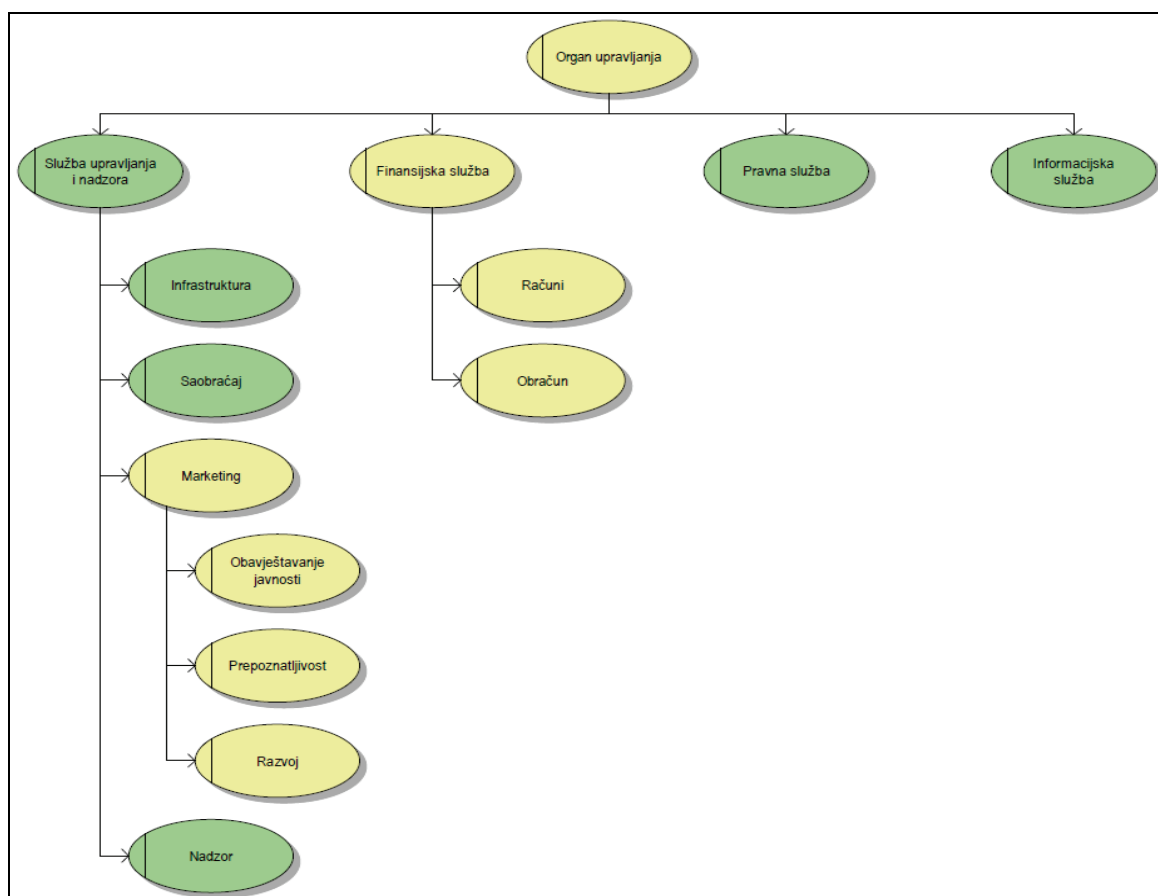
#### Organizacijski nivo

Za uspješno uređenje JMPP na nivou Glavnog grada Podgorice potreban je organ upravljanja, koji bi u skladu sa evropskim, nacionalnim i opštinskim propisima<sup>10</sup>, i u skladu sa potrebama grada, koordinirao i kontrolisao ukupan sistem JMPP.

Organizuje se organ, koji obavlja stručne, razvojne i izvršne poslove na području JMPP, priprema projekte za obnovu sistema JMPP i nadzire izvođenje sistema. Pored toga, potrebno je obezbijediti i nezavisni nadzor sistema sa uvođenjem nadležnog regulatornog organa. Na osnovu nacionalne i lokalne inicijative treba uskladiti zakonske i regulatorne okvire, da odgovaraju planiranoj organizaciji novog sistema i da su usklađeni sa EU smjernicama.

Na slici 4.1 je prikazana ciljna organizovanost upravljačkog organa JMPP, uključujući sve njegove potrebne službe. Pri tome su sa zelenom bojom označene funkcije, koje se u okviru postojeće organizovanosti JMPP u sklopu Sekretarijata za komunalne poslove i saobraćaj Glavnog grada Podgorice već izvode. Službe i njihove funkcije, označene žutom bojom, su u pogledu organizacije elementi koji nedostaju do ciljne organizacije, a to su marketing i finansijska služba kliringa i dijeljenja prihoda.

<sup>10</sup> Evropski nivo: Regulativa 1370/2007, Direktiva 2001/14/EC, Direktiva 2009/12/EC. Nacionalni nivo: Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju (Sl. list RCG, br. 45/05), Zakon o bezbjednosti saobraćaja (Sl. list RCG, br. 72/05), Zakon o komunalnim djelatnostima (Sl. list RCG, br.12/95). Opštinski nivo: Odluka o komunalnom uređenju grada (Sl. list RCG – opštinski propisi, br. 38/08), Odluka o gradskom i prigradskom saobraćaju (Sl. list RCG opštinski propisi, br. 24/06). Struktura upravljanja u JMPP je predstavljena u prilogu.



**Slika 4.1: Organ upravljanja – obim potrebnih funkcija** (izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)

Predlagana dopuna funkcija organa upravljanja, koja udružuje sve funkcije upravljanja i izvođenja JMPP, može se obezbijediti u okviru postojećeg Sektora za saobraćaj i puteve odnosno u okviru gradske uprave.

#### Nivo odlučivanja

Nakon uspostavljanja regulatornog okvira, upravljač JMPP na osnovu tehničkih, ekonomskih i drugih relevantnih kriterijuma odlučuje o obimu i sadržaju sistema JMPP. Odabere se najpovoljniji scenarij za izvođenje usluga i pri tome odredi takav sadržaj sistema (broj vozila, tip vozila, mreža linija, frekvencija vožnji...), koji omogućava postizanje kvalitetne usluge JMPP prema standardu EN 13816:2002. Na osnovu tih rezultata formira se koncesioni akt<sup>11</sup>, kojeg uvodi Grad Podgorica i koji je podloga za objavljivanje javnog konkursa.

#### Nivo implementacije

Nakon pripreme koncesionog akta i ostalog pravno-organizacijskog okvira, Sektor za saobraćaj i puteve (SSiP) izradi tendersku dokumentaciju i objavi javni konkurs za izvođenje prevoznih usluga u opštini. Na osnovu javnog konkursa se onda podjeli koncesija najboljim ponuđačima i zaključi sa njima ugovor o koncesiji, koji određuje nivo kvaliteta usluga i način izvođenja djelatnosti javnog prevoza putnika, koju mora prevoznik da obezbijedi.

<sup>11</sup> Koncesioni akt prema pravnom uređenju je objašnjen u prilogu.



## Funkcionisanje

Prevoznik je prema ugovoru o koncesiji 8 godina nadležan za izvođenje sistema, a upravljač je nadležan za pružanje uslova za njegovo funkcionisanje (održavanje infrastrukture), redovno kontrolisanje i nadzor izvođenja djelatnosti. U tu svrhu uvodi se sistem izvještavanja i kontrole elemenata usluge prema određenim parametrima. Upravljač obavlja poslove upravljanja sistemom JMPP i obezbjeđuje potrebne uslove za obavljanje usluga prevoznika.

## 4.2 JAVNI KONKURS ZA PREVOZNE USLUGE

Javni konkurs za prevozne usluge u gradskom i prigradskom JMPP se izvodi na osnovu otvorenog javnog postupka<sup>12</sup>. Pri javnim nabavkama potrebno je sagledati ekološke aspekte i kriterijume za ocjenjivanje ponuda<sup>13</sup>.

## 4.3 UGOVOR O KONCESIJI

Upravljač obezbjeđuje javni linijski prevoz kao javno dobro i na osnovu javnog konkursa podijeli koncesije za 8 godina najugodnijim ponuđačima prevoza. Sa koncesioni aktom odrede se koncesiona područja (grupe linija), vrsta i obim prevoza, način i uslovi obavljanja prevoza po linijama, standardi dostupnosti do javnog linijskog prevoza, prevozne cijene, nivo kvaliteta prevoznih usluga i drugi elementi koncesijskog akta u skladu sa nacionalnim i evropskim zakonskim okvirom.<sup>14</sup>

Predlog je da se održi postojeći neto model ugovora.<sup>15</sup> Takođe se predlaže, da ugovori sadrže finansijsku stimulaciju, koja zavisi od kvaliteta/načina/količine obavljanja usluga i da se u ugovoru odredi način izvođenja mjera inovativnog finansiranja i nadležnost za raspis takvih mjera. Pozitivne posledice takve finansijske sheme mogu biti stabilnije cijene, poboljšana korist usluga.

## 4.4 INFORMACIJE ZA KORISNIKE

Pripremljen je interaktivni portal JMPP u Podgorici (slika 4.2). Portal sadrži prikaz toka gradskih i prigradskih linija. Portal korisnicima omogućava pretraživanje po stajalištima i linijama. Za izbranu liniju je prikazan tok linije i važeći red vožnji (internet strana: <http://www.omegaconsult.si/portalJMPP>).

<sup>12</sup> Regulativa (EC) br. 1370/2007 o javnim uslugama željezničkog i drumskog prevoza putnika u 5. članu uređuje postupak podjele koncesije i zahtijeva podjelu "na osnovu otvorenog javnog postupka" i obezbjeđivanja javnog interesa, kojeg nije moguće postići na drugi jednostavniji način. Javno raspisivanje usluga i zaključivanje ugovora o koncesiji doprinosi većoj efikasnosti troškova aktivnosti. Javno naručivanje se organizuje u skladu sa Direktivom 2004/17/EC i 2005/51/EC o usklađivanju postupaka za raspisivanje javnih nabavki naručioca u prevoznom sektoru i Direktivom 2004/18/EC o postupcima objavljivanja javnih nabavki.

<sup>13</sup> Opšte karakteristike raspisa o javnim nabavkama opisane su u prilogu.

<sup>14</sup> Elemente (članove) ugovora o koncesiji određuje Regulativa 1370/2007. Oblikuju se u skladu sa smjericama standarda kvaliteta izvođenja usluga u JMPP EN 13816:2002 (kvalitet i starost vozila, zadovoljstvo putnika, rast broja putnika,...). Na osnovu toga se zatim ocjenjuje funkcionisanje prevoznika.

<sup>15</sup> Modeli ugovora u JMPP su na osnovu bruto ili neto troškova. Razlikuju se u načinu podjele rizika između prevoznika i upravljača JMPP.



Portal je pripremljen u okviru projekta  
**"Studija dugoročnog razvoja javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika u Podgorici"**

**Odabrano stajalište: Soliteri Zabjelo**

Ime linije	Pravac
Masline - Zabjelo	Masline
Masline - Zabjelo	Zabjelo
Masline (Dojani) - Zabjelo	Masline (Dojani)
Masline (Dojani) - Zabjelo	Zabjelo
Zabjelo - KBC - Zagorič	Zabjelo
Zabjelo - KBC - Zagorič	Zagorič
Zabjelo - RTVCG - Masline - Burum	Zabjelo
Zabjelo - RTVCG - Masline - Burum	Burum

**Datum voznog reda**  
3.6.2010

**Traži po stanicama (Upišite bar dva slova)**  
Soliteri Zabjelo

**Polazak sa trenutnog stajališta**  
Dan: 3.6.2010  
Linija: Zabjelo - KBC - Zagorič  
Pravac: Zabjelo

**Polazak:**  
06:27  
07:27  
08:27  
09:27  
10:27  
11:27

**Sjedeća stajališta:**  
1. Soliteri Zabjelo  
2. kod PEP garaže  
3. Staro okretišta  
4. Janka Donovića br. 38 (zgrada)  
5. Janka Donovića (sredina)

**Legend:**  
- Prikaži / sakrij meni  
- Objedinjavanje stajališta  
- Autobusko stajalište  
- Željeznička stanica  
- Međunarodni voz  
- Lokalni voz  
- Gradski autobus  
- Međugradski autobus  
- Prigradski autobus  
- Školski autobus

**OMEGA consult**  
Prikazan je nacrt javnog gradskog in prigradskog prevoza putnika u Podgorici. Vozni red je informativne prirode. OMEGA Consult d.o.o. ne garantuje, da su podaci važeći i danas. Kartografsku podlogu obezbeđuje Google.

Slika 4.2: Interaktivni portal JMPP (izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)



## 5 MOGUĆI PRAVCI DALJEG RAZVOJA SISTEMA JMPP U PODGORICI

Poslije uvođenja unaprijeđenog sistema JMPP u Podgorici, potrebno je pratiti investicije u dalji razvoj sa jedne strane, i realizaciju u obliku povećanja upotrebe javnog prevoza sa druge strane. Mogući pravci daljeg razvoja su:

- ukidanje gotovinske prodaje karata u vozilima,
- uvođenje sistema P+R (engl: Park and Ride: parkiraj i nastavi sa JMPP) na najjačim ulaznim pravcima u grad Podgoricu,
- uvođenje posebnih "pomoćnih" traka na putevima, koje mogu koristiti samo autobusi, sa sinhroniziranim semaforским sistemom na raskrscima,
- ograničavanje dostupa u centar grada (povećanje pješačkih zona i uvećavanje parkirna za vozila u centru),
- uvođenje sve kvalitetnijih prevoznih sredstava,
- uvođenje tzv. "check-in, check-out sistema" na vozilima za vođenje tačne evidencije vožnji putnika sa JMPP,
- povezanost glavnih saobraćajnih pravaca sa Glavnim gradom Podgorica sa kvalitetnim javnim prevozom: tramvajem ili lakom željeznicom itd.





## **6 PRILOZI**

- 6.1 PREVOZNI ZAHTJEVI I PONUDA PREVOZA U PODGORICI**
- 6.2 UVOĐENJE ELEKTRONSKE VOZNE KARTE**
- 6.3 VRSTE KARATA U UNAPRIJEĐENOM SISTEMU JMPP**
- 6.4 KLIRING**
- 6.5 STRUKTURA UPRAVLJANJA U JMPP**
- 6.6 JAVNE NABAVKE**
- 6.7 USLOVI I OKVIR ZA PODELJIVANJE KONCESIJA**



## 6.1 PREVOZNI ZAHTJEVI I PONUDA PREVOZA U PODGORICI

Tabela 6.1: Pregled modal splita u evropskim gradovima

Grad, država	Broj stanovnika u gradu	% obavljenih motorizovanih putovanja	% putovanja obavljenih autom	% putovanja obavljenih JMPP	% putovanja obavljenih taksijem
Ljubljana, SLO	269.000	70	81	18	1
Graz, A	240.278	65	72	28	0
Swansea, UK	190.600	87	88	11	2
San Sebastián, S	183.536	54	56	33	11
Groningen, NL	180.747	39	85	13	3
Luzern, CH	180.000	53	53	47	0
Almere, NL	178.500	48	83	17	0
Parma, I	175.789	58	69	31	0
Stavanger, N	171.609	77	88	12	0
York, UK	168.376	69	84	14	1
Coimbra, P	168.000	75	65	28	7
Peterborough, UK	147.400	73	90	8	1
Rijeka, CRO	144.000	91	55	44	1
Cork, IRL	138.000	65	74	22	5
Larissa, GR	125.000	83	31	65	3
Aalborg, DK	123.000	65	80	17	3
Besançon, F	120.000	70	83	17	0
Bergamo, I	117.887	75	80	20	0
Maribor, SLO	114.349	80	82	16	2

(izvor: PROCEED, 2010)

Tabela 6.2: Opredjeljivanje prednosti javnog prevoza putnika

Kategorija učinaka	Opis
Učinak na korisnike	Neposredne prednosti u okviru obezbjeđivanja mobilnosti i dodatne prednosti za postojeće korisnike prevoza (pouzdanost, bezbjednost, raspoloživost prevoza, cjenovna prihvatljivost itd.).
Jednakost i jednakopravnost	Poboljšana mobilnost za socijalno, ekonomsko i fizičko slabije grupe stanovnika.
Povećanje efektivnosti saobraćaja	Prednosti uslijed smanjivanja saobraćaja motornih vozila (manja zagađenja i zastoji) uz veću dostupnost za veći broj ljudi; mogućnost efikasnog rešavanja prostornih, ekoloških, ekonomskih i nekih drugih problema u gradu.
Troškovi vozila	Manji stepen zavisnosti od individualnih vozila, promjene u vlasništvu individualnih vozila, operativnih i troškova parkiranja u gradu.
Bezbjednost, pouzdanost, zdravlje	Manje nesreća, veća bezbjednost u saobraćaju i manje negativnih uticaja na zdravlje
Izgradnja puteva	Manje potrebe po širenju i održavanju puteva.
Korišćenje izvora	Manja upotreba goriva, manje buke.
Korist i vrijednost zemljišta	Izmjena namjene površina za parkiranje, gradnju puteva, bolja namjenska upotreba prostora, širenje naselja na gradskom području je pod nadzorom i u skladu sa razvojem JMPP, povećava se broj aktivnosti u naseljima, raste vrijednost zemljišta uz koridore JMPP.
Ekonomski razvoj	Veća ekonomska produktivnost i stepen zaposlenosti zbog bolje dostupnosti do radnih mjesta i obrazovnih institucija zbog ostvarivanja novih radnih mjesta i firmi kao posledica širenja JMPP.

(izvor: Victoria Transport Institute, 2010)

Definisanje potrebnog broja taksi vozila je problem ne samo grada Podgorice već velikog broja drugih većih gradova. To potvrđuje brojna evropska i američka literatura<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Bekken J., Longva F., Trends in European taxi regulation, Association for European transport, 2004.  
dr. Koehler B., Regulating Supply in Taxi Markets, Dissertation submitted in partial fulfilment of the MSc in Economic Regulation and Competition, Department of Economics, City University, London, 2004.



Tabela 6.3: Nabor predloga ponude usluge taksi prevoza u Podgorici

Grad ili država	Broj taksi vozila na 1000 stanovnika
Švedska	1,63
Holandija – 4 najveća grada	1,8
Holandija - ukupno	1,2
Zagreb	1,68
Beograd	4,68
Nikšić	1,72
Budva	10,8
Bar	5,3
Ljubljana	1,87
London	2,26
Podgorica	4,5

(izvor: Program organizovanja taksi prevoza na teritoriji Glavnog grada – Podgorica za 2010. godinu)

Praksa pokazuje da postoje dva glavna trenda pri regulaciji taksi prevoza i to deregulacija i posredna regulacija sa uvođenjem strogih standarda kvaliteta, koje prevoznici moraju ispuniti. To je u skladu sa EU Direktivom Sveta 98/76/EC, koja se odnosi na certifikat stručne kompetencije za obavljanje prevozne djelatnosti. Pri tom važi, da potpune deregulacije praktično ni nigdje, jer tamo gdje je tržište slobodno, u većini primjera važi određena regulativa. U primjeru švedskih i nekih norveških gradova, gdje takođe cijene nisu regulisane, potrebno je ispuniti stroge uslove za puno informiranje korisnika sa svrhom međusobnog upoređivanja cijena i nivoa usluga pojedinih prevoznika. U tabeli 6.4 su preuzeta iskustva u evropskim i drugim gradovima sa vidika prednosti i slabosti, koje se odnose na regulaciju i deregulaciju tržišta taksi usluga.

Tabela 6.4: Iskustva u evropskim i drugim gradovima sa regulacijom i deregulacijom tržišta.

	Regulacija	Deregulacija
<b>Prednosti</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>sprečavanje anomalija na tržištu ponude,</li><li>obezbjeđivanje kvaliteta usluga u skladu sa postavljenim ciljevima politike taksi ponude,</li><li>obezbjeđivanje dostupnosti taksi usluga svim grupama korisnika,</li><li>čuva kompetentne i iskusne ponuđače taksi usluga, preglednost cijena usluga</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>povećanje konkurencije sa posledničnim smanjivanjem cijena za korisnike,</li><li>smanjivanje vremena čekanja korisnika,</li><li>veći nabor ponuđenih usluga,</li><li>veća ponuda noću i u dane praznika zbog diferencijacije cijena</li></ul>
<b>Slabosti</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>smanjivanje konkurencije i razvoja potencijalnih usluga,</li><li>smanjivanje ponude taksi usluga,</li><li>dalje vrijeme čekanja za korisnike</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>smanjivanje kvaliteta usluge,</li><li>povećanje broja prevoznika na crno,</li><li>povećanja ponude samo na glavnim saobraćajnim koridorima, gdje se konkuriše JMPP, saobraćajni zastoji, lokacijska diferencijacija cijena (povećanje cijena u ruralnim i prigradskim područjima i smanjivanje cijene u gusto naseljenim urbanim područjima)</li></ul>

(izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)



## 6.2 UVOĐENJE ELEKTRONSKE VOZNE KARTE

Uvođenje elektronskog sistema naplate pruža brojne prednosti koje su predstavljene u tabeli 6.5.

Tabela 6.5: Prednosti e-ticketinga u odnosu na učesnike u JMPP

Za javni sektor	Za prevoznika	Za korisnika
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ mogućnost vezanih putovanja u mreži javnog prevoza,</li><li>▪ pojednostaviti ticketing,</li><li>▪ izvor novih statističkih i marketinških podataka za praćenje trendova u djelatnosti JMPP,</li><li>▪ bolji nadzor nad prihodima i subvencijama,</li><li>▪ integracija alternativnih načina prevoza u sistem JMPP,</li><li>▪ dobijanje političke podrške uslijed modernizacije JMPP,</li><li>▪ poboljšati imidž JMPP u javnosti,</li><li>▪ smanjiti troškove prodaje vozničkih karata.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ pridobijanje novih putnika sa modernim pristupom,</li><li>▪ povećanje operativnog profita i smanjivanje prevara (besplatni prevozi),</li><li>▪ smanjivanje upotrebe gotovine,</li><li>▪ smanjivanje troškova prodaje vozničkih karata,</li><li>▪ smanjivanje troškova održavanja,</li><li>▪ poboljšanje novčanog toka,</li><li>▪ veća brzina ukrcavanja putnika,</li><li>▪ mogućnost dodavanja novih usluga,</li><li>▪ izvor marketinških podataka za optimizaciju prevoznih usluga.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ pristupačnost i brzina sistema, nema više gotovine,</li><li>▪ vezano putovanje u sistemu više prevoznika sa više modaliteta prevoza,</li><li>▪ lakša zamjena kartice,</li><li>▪ nova kartica u slučaju krađe ili gubitka,</li><li>▪ dodatne usluge (razvoj optimalnih usluga kao što je integrisanje pametne saobraćajne kartice u bankarski sistem kreditnih kartica i kartica za naplatu, i naplata drugih usluga).</li></ul>

(izvor: Mezghani, M. Study on electronic ticketing in public transport, 2008)

Sistem ticketinga, koji omogućava pouzdanu distribuciju prihoda među prevoznicima, zavisi od efikasnog projektnog vođenja. Za uvođenje sistema mora biti zadužen iskusni ekspertski tim, koji pokriva tehničku i IT funkciju, administraciju, održavanje i komercijalu i prilagodi uvođenje novog sistema specifičnim lokalnim karakteristikama i potrebama. Izvodi se studija izvodljivosti, kojom se provjeri validacija djelovanja izabranog sistema. Uz to, odrede se ključni lokalno-specifični parametri za uvođenje i smjernice za integraciju sistema.

Pri tome ekspertski tim sarađuje sa predstavnicima prevoznika i upravljačem JMPP za uspješnu implementaciju jedinstvene tarife, postavljanjem prodajne mreže elektronskih karata, harmonizacijom integracije ukupne saobraćajne mreže, strateškim usmjeravanjem i marketingom ukupnog sistema javnog prevoza putnika.

Švajcarski i Njemački pravni okvir obavezuje upravljača JMPP, da u cjelini krije nastale moguće gubitke zbog početne investicije u obnovu sistema. To je određeno zakonom, jer je interes za uvođenje kvalitetnijeg javnog prevoza izuzetno velik. Kasnije se ti gubici pokriju sa višim prihodima zbog većeg broja putnika na vozilima JMPP. Za stepen prihvatljivosti integrisanog tarifnog sistema na političkom nivou i na nivou operatera je ključno, da se potencijalni početni gubici pokriju.



### 6.3 VRSTE KARATA U UNAPRIJEĐENOM SISTEMU JMPP

Unapređenje sistema predlaže, da su u opticaju elektronske pametne kartice, a istovremeno ostaju u opticaju i papirne vozne karte za jednu vožnju (u prelaznom periodu), koje putnici mogu još uvijek da kupe samo na vozilima. Organizuje se prodajna mreža za prodaju i punjenje elektronskih karata. Stepjen diferencijacije karata ostaje jednak ili se po dogovoru mijenja, ali još nakon uspješnog uvođenja sistema. Elektronska karta omogućava integraciju svih prevoznika u jedinstven sistem JMPP u kojem je u gradskoj zoni moguće slobodno presijedati u okviru gradskih i prigradskih linija. Predlog svih kombinacija karata koje bi se uvodile u novom sistemu je u donjoj tabeli 6.6.

Tabela 6.6: Predlog vrsta karata u unaprijeđenom sistemu JMPP u Podgorici

Vrsta karte		Važnost	Tipovi karata	Popusti	Prodajno mjesto
ELEKTRONSKA	TERMINSKA	Karta sa određenim periodom važenja (sat, mjesec, godina)	Relacijska karta + vrijednostna karta za zonu 1	Neograničeni broj vožnji za istu cijenu; Popusti za đake, penzionere, invalide i sl.	Putnički centar (karte na ime)
			Jedinstvena karta za zonu 1		
	KOLIČINSKA	Karta za određeni broj vožnji	Relacijska karta + vrijednostna karta za zonu 1	Popust na količinu (npr. 5-10%)	Putnički centar, kartomat, prodajna mjesta
VRIJEDNOSNA	Pretplatnička karta	Jedinstvena karta za zonu 1	Nema popusta		
PAPIRNA	POSTOJEĆA KARTA	Gotovinska karta za jednu vožnju	Relacijska karta	Nema popusta	Autobus
			Karta za zonu 1		

(izvor: OMEGA consult, d.o.o., 2010)

Terminske, količinske i vrednostne karte su elektronske i mogu se kupiti u pretprodaji. Karte za jednokratnu upotrebu su papirne i mogu se kupiti samo gotovinom na vozilima. Pri tome važi, da je terminska karta sa određenim periodom važenja (npr :sat, mjesec, godina), a količinska karta je bezkontaktna kartica, sa određenim brojem vožnji na relaciji.

Relacijske karte su karte za određenu relaciju sa mogućnošću presijedanja u zoni 1, koje neograničeno važe unutar određenog perioda (mjesečna karta) ili ograničeno na određeni broj vožnji (količinska karta). Može su kupiti i samo jedinstvenu kartu za zonu 1, koja može biti terminska ili vrednostna. U zoni 1 važi jedinstvena cijena prevoza 0,60 EUR. Presijedanje među svim gradskim i prigradskim linijama u zoni 1 je besplatno u roku 60 min.

Vrijednostna karta je elektronska karta sa čipom (standard bankarske kartice), na koju se polažu sredstva i služi kao sredstvo plaćanja na autobusima. Važi samo unutar zone 1. Omogućava toliko vožnji po 0,60 EUR, koliko je gotovine položeno na nju. Vrijednostne ili pretplatničke karte se mogu napuniti novim sredstvima na kartomatima ili za to određenim prodajnim mjestima.

#### Organizacija prodaje karata i prodajne mreže

Načini prodaje karata se ne isključuju, već dopunjuju. Organizacija prodajne mreže obuhvata uspostavljanje informativnog sistema za podršku, kao i odgovarajuću mašinsku i programsku opremu.

Od strane upravljača organizuje se barem 1 prodajno mjesto - *putnički centar* na dostupnoj lokaciji, npr. u centru grada. To je zajedničko prodajno mjesto za karte na ime za sve prigradske linije u opštini Podgorica. Cijenu izrade terminske karte na ime plaća putnik. Sredstva se za količinske karte polažu na kartomatima ili na prodajnim mjestima. Na kartomatima ili na prodajnim mjestima je omogućena i kupovina vrijednostne karte za zonu 1, međutim za terminske karte moguće je na kartomatima i



određenim prodajnim mjestima samo produženje važenja. Putnici nose posledice gubljenja odnosno oštećenja elektronske karte.

Uspješno postavljen ticketing sistem se može koristiti kao marketinško oruđe. Osim tehničkih elemenata i sagledavanja finansijskih ciljeva, uvijek mora biti orjentisan ka prilagođavanju ocijenjenim željama kupaca / putnika i da omogući što lakšu kupovinu vozne karte.

Prodajna mreža mora biti dobro raširena i dostupna svim putnicima. Na većim autobuskim stanicama mora biti na raspolaganju barem 1 kartomat. Potrebno je organizovati i takođe dovoljno široku i odgovarajuću tehnički opremljenu prodajnu mrežu za kupovinu i punjenje elektronskih karta (trafike, trgovine itd).



## 6.4 KLIRING

Funkcija kliringa se može organizovati unutar upravljača u sklopu finansijske funkcije ili se podjeli u izvođenje spoljnoj klirinškoj kući na osnovu javnog konkursa. Na odgovarajući način treba osposobiti novo ili postojeće osoblje za rad sa novim sistemom obračuna. Glavni zadaci klirinške kuće u javnom prevozu putnika se odnose na sakupljanje prihoda od prodaje karata u zoni 1 i njegovu podjelu po dogovorenom ključu. Pobiranje vozarine se odvija na sledeći način:

- a) Vozarine se za elektronske terminske i pretplatne karte (mesečne, godišnje) pobiraju unaprijed na određenim prodajnim mjestima. Putnik se sa takvom voznom kartom evidentira pri ulasku u vozilo.
- b) Vozarine za vozne karte sa jednokratnom upotrebom pobira vozač pri ulazu putnika u vozilo. Oprema na vozilu omogućava vozaču izdavanje karte sa jednokratnom upotrebom.

Ostali postupci klirinške funkcije zahvataju još:

- vođenje blagajne za kartomate,
- pobiranje vozarine iz kartomata,
- pobiranje vozarine prikupljene na vozilima
- pobiranje vozarine prikupljene na prodajnim mjestima,
- nadzor vozne karte na vozilima,
- nadzor nad izvođenjem reda vožnje,
- kontrola nad izvještajima prevoznika, kontrola prodajnih mjesta i kontrola pobiranja vozarine na vozilima,
- priprema ulaznih podataka za dijeljenje prihoda među prevoznicima,
- izvođenje postupka podjele prihoda po dogovorenom ključu.





## 6.5 STRUKTURA UPRAVLJANJA U JMPP

Za uspješno uređenje JMPP na nivou Glavnog grada Podgorice potrebno je ustanoviti organ upravljanja, koji bi u skladu sa potrebama grada koordinirao i kontrolisao ukupan sistem JMPP i obavljao aktivnosti pripreme projekata za obnovu sistema JMPP. Svrha organa upravljanja u novom sistemu JMPP je obavljanje regulatornih, stručnih, razvojnih i izvršnih poslova na području JMPP u skladu sa evropskim, nacionalnim i opštinskim propisima.<sup>17</sup> Ključna uloga organa bi bila ukupna koordinacija i kontrola nad funkcijom izvođenja sistema integrisanog JMPP. Pored toga, treba obezbijediti i nezavisni nadzor sistema sa uvođenjem nadležnog regulatornog organa.

Prema evropskom pravnom okviru predlaže se, da organizacija JMPP ima sledeće institucionalno uređenje:

- **Organ upravljanja sa nadzornom i izvršnom funkcijom**
- **Organ sa regulatornom funkcijom – Regulatorno tijelo**

**Organ upravljanja** prema evropskim smjernicama udružuje upravljačku i izvršnu funkciju. Na osnovu funkcijske podjele zadataka, određuju se četiri službe<sup>18</sup>:

- Služba upravljanja i nadzora,
- Finansijska služba,
- Pravna služba i
- Informativna služba.

Organ upravljanja za JMPP formira se kao pravno lice koje obavlja djelatnost u interesu opštine Podgorica. Ima zadatke, kao što su izvođenje projekata gradnje infrastrukture za potrebe JMPP, neposredno izvođenje usluga i :

- odlučivanje u vezi sa JMPP
- izvođenje javnog konkursa za podjelu linija
- podjela koncesija u skladu sa usvojenim propisima,
- programi (dugoročni i kratkoročni) na području podsticanja upotrebe i razvoja JMPP,
- planiranje i izvođenje mjera u vezi sa tarifama i stalnim službama,
- saradnja sa prevoznicima, javnim sektorom, urbanističkim planerima, opštinskom i nacionalnim politikom,
- postavljanje i održavanje sistema naplate,
- nadzor izvođenja usluga u JMPP – tehnički nadzor, praćenje kvaliteta,
- podrška i razvoj različitih područja JMPP: npr. razvoj programske opreme za prodaju vozničkih karata,
- dodjela licenci za linijske prevoze,
- finansijska pomoć (subvencije na nekim linijama), odnosno investicije u razvoj panoge
- marketing i PR sistema itd.

**Regulatorno tijelo** ima kompetencije, da zahtijeva odgovarajuće informacije od svih, koji su uključeni u proces izvođenja usluga javnog prevoza. Djeluje kao zaštitnik javnog interesa u JMPP. Imenovanje regulatornog tijela je u nadležnosti odgovornog organa, kojem se direktno podnosi izvještaj. Regulatorno tijelo obavlja nadzor konkursa za nabavku usluga u okviru postojećih i planiranih podsistema JMPP, praćenje kvaliteta obavljanja usluga i uvažavanja minimalnih standarda kvaliteta u ugovorima i podsticanja konkurencije u JMPP na tržištu.

Polazne osnove za formiranje najprimjerljivijeg pravnog oblika za regulatorno tijelo proizilaze iz evropskih pravnih smjernica i nabora predviđenih zadataka. Za njegovo formiranje mora se obezbijediti odgovarajući pravni okvir na nacionalnom nivou. Pri tome je potrebno imati u vidu, da taj organ svojim zadacima mora pokrivati područje opštine Podgorica.

<sup>17</sup> Evropski primjeri dobre prakse upravljanja JMPP su predstavljeni u projektu Proceed (2010). Dobra praksa je i organizovanost Verkehrsverbunda (regijskih upravljačkih tijela) u Austriji. Zakonska podloga za uređenje upravljanja JMPP su:

- Evropski nivo: Regulativa 1370/2007, Direktiva 2001/14/EC, Direktiva 2009/12/EC;  
- Nacionalni nivo: Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju (Sl. list RCG, br. 45/05), Zakon o bezbjednosti saobraćaja (Sl. list RCG, br. 72/05), Zakon o komunalnim djelatnostima (Sl. list RCG, br.12/95);  
- Opštinski nivo: Odluka o komunalnom uređenju grada (Sl. list RCG – opštinski propisi, br. 38/08), Odluka o gradskom i prigradskom saobraćaju (Sl. list RCG opštinski propisi, br. 24/06).

<sup>18</sup> Preuzeto po primjerima dobrih praksi u Evropi iz EU projekta Proceed (2010). Internet strana: <http://www.proceedproject.net>



Opredjeljivanje regulatornog tijela proizilazi iz definicije značaja javne uprave u društvu. Nezavisni regulatorni organi moraju biti određeni sa odgovarajućim zakonima. Značajno je, da ovi organi nisu dio državne uprave odnosno, da nisu organizovani u sklopu ministarstava. Moraju biti potpuno autonomni. Kao primjer možemo navesti regulatorna tijela za željeznički saobraćaj, tržište vrednosnih papira, energiju, itd.



## 6.6 JAVNE NABAVKE

Za kvalifikovanje prevoznika na javnom konkursu, isti mora zadovoljiti kriterijume u toj mjeri, da sakupi minimalno određeni broj tačaka. U obavještenju o javnim nabavkama i raspisanoj dokumentaciji mora biti navedeno, koliko dodatnih tačaka može biti dodijeljeno na osnovu svakog kriterijuma. Ako je kriterijum oblikovan tako, da je prevoznik nagrađen u primjeru, da je izvođenje bolje nego što određuju minimalni zahtjevi, tačke se dodjeljuju srazmjerno sa boljim izvođenjem. Ekološke mjere za dodjeljivanje moraju zajedno predstavljati barem 10 do 15% svih mogućih tačaka. Na kraju je najpovoljniji onaj prevoznik, koji sakupi najveći broj tačaka.

Ocjenjivanje ponuda na osnovu prethodno definisanih kriterijuma i dodjela posla je zadnja faza u postupku javne nabavke i to u odnosu na „ekonomsko najugodniju ponudu“, što znači, da se uvažava ukupni rezultat svih kriterijuma za ocjenjivanje. Primjeri kriterijuma uključuju:

- kvalitet,
- tehničke prednosti,
- estetske i funkcionalne karakteristike,
- ekološke karakteristike,
- tehničku pomoć,
- datum nabavke i rok i
- rok izvođenja.

S obzirom, da bi najbolja ponuda bila izabrana na osnovu više različitih kriterijuma, može se koristiti više tehnika za upoređivanje:

- matricno upoređivanje,
- relativno ponderisanje i
- sistemi bonus / malus.

Ekološki kriterijumi se uključuju, da bi se u EU i na nacionalnom nivou dao doprinos uvođenja novih ekoloških tehnologija na tržištu. Određivanje zahtjeva za uključivanje ekoloških kriterijuma je zavisno od javne ustanove, koja ih određuje. Preporuke su, da se u raspise za obavljanje JMPP uključi takođe ekološki vidik izvođenja usluga, koji se navezuje na postojeće evropske direktive i evropski ekološki pravni okvir. Nacionalni pravni okvir o javnim nabavkama može se vezati na postojeću evropsku praksu.

### **Principi i postupak dodjeljivanja linija JMPP**

Prosječna cijena je bila ocijenjena na servisni kilometar (u Podgorici), koja iznosi 0,90 EUR/ km. Pojedine linije imaju različite troškove na kilometar, jer isti zavise od faktora kao što su: tip vozila u odnosu na obim putovanja, prosječna brzina vožnje, elementi puta (širina, naklon), gustina stajališta, stanje stajališta, stanje kolovoza itd. Druga značajna polazna osnova je mogućnost ostvarivanja prihoda od linije, koja zavisi od broja putnika i njihove strukture u odnosu na način naplate. Na osnovu tih karakteristika (troškova i prihoda linije) linija se može rangirati u više razreda ili kategorija (npr: kategorija 1 i 2 su linije sa dobrim prihodima, kategorije 3 i 4 sa slabijim).

Raspišu se uravnotežene kombinacije (nabori) linija različitih kategorija na nekom području. Na primjer: za linije kategorije 3 i 4 se očekuje, da se troškovi funkcionisanja prevoza neće moći pokriti sa prihodima od prodaje karata. Zato se linije raspišu kao kombinacije linija sa niskim i linija sa visokim prihodom, da se generiše dovoljno sredstava i za pokriće troškova linija sa niskim prihodima.

Na taj način se smanjuju razlike između prevoznika. Smanjuje se takođe potreba po subvencioniranju. Prevoznik je još uvijek motivisan za pridobijanje novih putnika na linijama.



## 6.7 USLOVI I OKVIR ZA PODELJIVANJE KONCESIJA

Prema evropskoj uredbi, koja uređuje djelatnost JMPP 1370/2007 EC predlaže se, da se za obavljanje privredne javne službe (PJS) prevoza putnika u gradskom i prigradskom saobraćaju dodjeljuju koncesije. Način dodjeljivanja koncesija je određen sa nacionalnim zakonskim okvirom.

Crnogorski pravni okvir preuzima Uredbu 1370/2007 sa Zakonom o koncesijama ("Sl. list Crne Gore", br. 08/09 od 04.02.2009). Zakon opredeljuje, da se za izvođenje privredne javne djelatnosti, koja je u javnom interesu (komunalna djelatnost), dodjeljuje koncesija javnim konkursom. Postupak dodjeljivanja koncesije u JMPP prema Zakonu o koncesijama je sledeći:

### 1. Daje se inicijativa za pokretanje postupka

Postupak za davanje koncesija pokreće nadležni organ ili zainteresovano lice izradom koncesionog akta i tenderske dokumentacije i dostavljanjem iste nadležnom organu opštine. Uz koncesioni akt se prilažu i analiza opravdanosti ostvarivanja javnog interesa i analiza procjene i uravnoteženost rizika između koncedenta i koncesionara i ostali potrebni dokumenti.

### 2. Koncesioni akt usvaja nadležni organ opštine.

Koncesioni akt je propis Vlade ili odluka lokalne uprave. To je osnovni dokument na osnovu koga se pokreće postupak za davanje koncesije. Njime se određuju predmet i uslovi obavljanja privredne javne djelatnosti za pojedinu koncesiju.

Standard izvođenja kvaliteta u JMPP, EN 13816:2002, određuje ciljne vrijednosti kvaliteta usluge i kriterijumi javnog konkursa, koji se kasnije definišu pojedinim članovima koncesionog akta i ugovora o koncesiji između prevoznika i upravljača. Prevoznik je obavezan, da u toku važenja ugovora sve kriterijume i elemente infrastrukture, koji su bili predmet bodovanja i na osnovu kojih je izvršena raspodjela linija, održi na istom ili višem nivou. Pokazatelji kvaliteta rada se odnose na:

- poštovanje obima usluge,
- poštovanje redovnosti,
- raspoloživosti opreme,
- čistoću vozila i investicija,
- informisanje putnika.

### Sadržaj koncesionog akta po Zakonu o koncesijama:

Koncesioni akt, shodno predmetu koncesije, sadrži:

- opis predmeta koncesije, granice područja, oblasti, prostor i lokacije na kojoj će se vršiti koncesiona djelatnost;
- minimalni ili maksimalni rok trajanja koncesije;
- spisak potrebne tehničke dokumentacije sa uslovima za njenu izradu, dozvola, odobrenja i saglasnosti koje treba pribaviti prije početka obavljanja koncesione djelatnosti, u skladu sa zakonom;
- uslove koje je dužan da ispunjava koncesionar u pogledu tehničke opremljenosti;
- osnovne elemente tenderske dokumentacije (oglasa, dokumentacije vezane za ponudu);
- nacrt ugovora o koncesiji i drugih pratećih ugovora neophodnih za realizaciju koncesije;
- kriterijume za izbor najpovoljnije ponude;
- uslove i način obavljanja koncesione djelatnosti, a naročito uslove, način, kvalitet i obim pružanja usluga korisnicima itd.

### 3. Raspisuje se javni konkurs za dodjelu koncesije za obavljanje djelatnosti JMPP

Na osnovu koncesionog akta se prema Zakonu o koncesijama raspiše javni konkurs. Kriterijumi na osnovu kojih se po Zakonu vrši vrednovanje ponuda, u zavisnosti od predmeta koncesije, su: rok na koji se traži koncesija, reference ponuđača (tehnički i/ili finansijski uslovi, dosadašnje iskustvo u vršenju koncesione djelatnosti), nivo kvaliteta usluga, stepen ostvarivanja javnog interesa i drugi kriterijumi koje utvrdi koncedent.



U tenderskoj dokumentaciji određuje se vrijednost bodova po svakom odabranom kriterijumu za vrednovanje, s tim da zbir svih bodova iznosi 100.

#### *4. Dodjeljivanje koncesije – zaključivanje ugovora o koncesiji*

Koncesija se daje na osnovu javnog oglasa, putem javnog nadmetanja. Koncesionare pridobiva koncedent na osnovu javnog konkursa.

### **Ugovor o koncesiji**

Ugovor o koncesiji zaključuje se u roku, određenim Zakonom o koncesijama, u skladu sa tenderskom dokumentacijom i ostalom dokumentacijom, potrebnom za dodjeljivanje koncesije. Sa ugovorom o koncesiji koncedent i koncesionar uređuju međusobne odnose u vezi sa obavljanjem koncesionirane privredne javne djelatnosti naročito sa određivanjem sledećih sadržaja:

- ugovorne strane;
- prava i obaveze ugovornih strana;
- predmet koncesije;
- uslova i način izvođenja koncesione djelatnosti;
- vrijeme korišćenja predmeta koncesije;
- početak obavljanja koncesione djelatnosti;
- standardi usluga,
- sredstva i imovina koju na korišćenje daje koncedent;
- visina i način obezbeđivanja garancija za izvršavanje koncesionog ugovora;
- uslovi za izmjenu ili raskid ugovora u slučaju promijenjenih okolnosti i više sile;
- uslovi za prestanak ugovora o koncesiji, sankcije i naknade za neispunjavanje obaveza ugovornih strana;
- uslovi obavljanja koncesione djelatnosti,
- prava i obaveze u pogledu preduzimanja mjera obezbeđivanja opšte sigurnosti kao i odgovornosti za naknadu moguće štete;
- dužnost koncesionara da izvještava koncedentu o svim faktorima i pojavama, koje mogu da utiču na izvođenje javne djelatnosti, na način i pod uslovima, određenim u koncesijskom aktu,
- način rješavanja sporova i primjenu mjerodavnog prava i ostale bitne elemente.

Ugovorom se određuje način međusobnog obavještanja o izvršenju ugovorenih obaveza, način vršenja kontrole izvršenja ugovornih obaveza i ostvarivanja prava i svih obaveza ugovornih strana.