

# AUTOBUSNI PROMET KAO FAKTOR SUVREMENE ORGANIZACIJE

## PROSTORA - PRIMJER JUGOSLAVIJE

Miroslav Sić\*

IZVLEČEK

UDK 911:656.132

Podan je kvantitativni pregled razvoja prometa po zadnji vojni, posebno avtobusnoga ter njegova vloga pri organizaciji prostora v Jugoslaviji.

ABSTRACT

UDC 911:656.132

BUS TRAFFIC AS A FACTOR OF MODERN REGIONAL ORGANIZATION: YUGOSLAVIA

The paper deals with quantitative survey of postwar development of traffic in Yugoslavia. Special attention is paid to the bus traffic and its significance as an organizer of regional structure.

Uvod

U Jugoslaviji se u proteklih četvrt stoljeća odvijao vrlo dinamičan proces automobilizacije. Broj osobnih automobila povećao se od pedesetak tisuća na blizu 3 milijuna. Gustoćom osobnih vozila Jugoslavija se približila razvijenim zemljama svijeta. Paralelno s time tekla je snažna ekspanzija komercijalnog cestovnog prijevoza. Gusta mreža autobusnih linija pokrila je cijeli teritorij zemlje, a autobus je postao tipično prijevozno sredstvo u gradovima i vangradskim sredinama. Kamionski je promet istovremeno privukao velike robne tokove, znatnim dijelom na račun željeznice i postao je važan činilac ekonomskog razvoja. Takvu dinamičnu automobilizaciju pratio je razvoj cestovne mreže, obilježen prvenstveno rekonstrukcijom i modernizacijom starih makadamskih cesta. Od početka 70. godina počela je izgradnja auto-cesta, prometnica namijenjenih isključivo automobilskom prometu, čime je otvoren proces koji je već znatno ranije započeo u razvijenim evropskim zemljama.

---

\* Dr.,izr.prof., Geografski zavod, Prirodoslovno matematički fakultet, 41000 Zagreb, Maruličev trg 19.

Karakteristično je da era automobila nije privukla veću pažnju geografske znanosti u Jugoslaviji. Posebno se to odnosi na istraživanje užeg aspekta automobilizacije - razvoja osobnog i javnog putničkog prijevoza i njegove uloge u socijalno-ekonomskoj transformaciji prostora. Mali broj autora proučavao je tu tematiku, neki od njih tek povremeno. Tako je Ilić (1962) prikazao mjesto u ulogu autobusnog prometa u povezivanju Beograda sa unutrašnjošću, a Žuljić (1968) ulogu prometnih veza, posebno autobusnih, u urbanizaciji okolice Zagreba. L. Gosar i Peterle (1976) istražili su dostupnost i funkcionalnost autobusnog prometa na Goriškem, Mlinar (1977) je obradio karakteristiko autobusnog prometa Slovenije, dok je Malić (1980, 1981) usmjerio interes na centre autobusnog prometa te na odnos centralnih funkcija i prometnih veza u Središnjoj Hrvatskoj. Sić (1981, 1983, 1984 i 1985) ukazao je na značenje autobusnih veza u istraživanju dostupnosti, a posebno je analizirao mreže autobusnog prometa Zagreba i većih gradova Hrvatske i njihovu ulogu u urbanizacijskom procesu. Spomenimo još da je problematika automobilskog prometa sadržana i u radovima demografskog, urbano-geografskog, i regionalnogeografskog karaktera, no kako nije bila od primarnog interesa obradžena je uglavnom marginalno.

Zbog svega toga, u geografskim je radovima malo došao do izražaja i važan aspekt organizacijske uloge automobilskog prometa na jugoslavenskom prostoru. Ovim radom želimo skrenuti pažnju na tu problematiku, stavljajući pri tome težište na autobusni promet kao element specifičnog značenja u današnjem prometnom sistemu Jugoslavije.

#### Mjesto autobusnog prometa u prometnom sistemu Jugoslavije

Javni cestovni promet glavni je oblik međumjesnog putničkog prijevoza u Jugoslaviji. God. 1985. autobusima je prevezeno 1,024 milijarde putnika odn. 88,0 % od ukupnog broja, a željeznicom 126 milijuna putnika ili 10,8 %. Uloga ostalih vrsta prometa u prijevozu putnika - pomorskog (8,0 mil, 0,7 %), zračnog (5,3 mil, 0,5 %) i riječno-je-

zerskog (0,1 mil, 0,0 %), neznatna je. I drugi karakterističan podatak, prijevozni učinak mjeren putničkim kilometrima, pokazuje slične odnose. U autobusnom prometu ostvareno je 31,5 milijardi putničkih kilometara odnosno 63,0 % od ukupnog prijevoznog učinka, u željezničkom prometu 12,0 milijardi pkm ili 24,0 %, a kod svih ostalih vrsta prometa 6,5 milijardi pkm ili 13,0 %. Nešto niži postotni udio autobusa posljedica je kraćeg prijevoznog puta nasuprot željezničkom i posebno zračnom prometu kod kojih je taj put znatno duži.

Za ocjenu uloge autobusnog prometa u Jugoslaviji nisu dovoljni samo podaci o međumjesnom autobusnom odn. javnom cestovnom putničkom prometu. Razvijen autobusni promet postoji i u gradskim sredinama, a službena ga statistika uključuje u širu skupinu gradskog prometa, zajedno sa tramvajima i trolejbusima. Prema statističkom obuhvatu 1985. godine, gradski promet organiziran je u 96 gradova Jugoslavije. S izuzetkom Beograda, Zagreba, Sarajeva i Osijeka, koji imaju složenije sisteme javnog prijevoza, u svim ostalim gradovima postoji samo autobusni prijevoz. Već spomenute 1985. sredstvima javnog gradskog prometa prevezeno je 2,572 milijarde putnika, od čega autobusima oko 82 % što u apsolutnom iznosu daje 2,109 milijardi putnika. To pokazuje da autobusni promet ima primarno značenje i u gradskim područjima.

Velika uloga autobusa u međumjesnom putničkom prijevozu i još izrazitija u gradskom prijevozu jasno ističe dominantan položaj autobusnog prometa u prometnom sistemu Jugoslavije. Takav njegov položaj rezultat je u prvom redu dinamičnog procesa automobilizacije, tokom kojega su potisnuti ostali oblici javnog prijevoza, osobito željeznica. Ekspanziji autobusa pogodovali su i ostali faktori, unutar prometnog sistema i izvan njega.

S razvojem automobilizacije bitno su izmijenjeni odnosi između željeznčkog i autobusnog prometa, dvaju glavnih oblika međumjesnog putničkog prijevoza. Neposredno iza rata željeznica je bila glavni prijevoznik putnika, a zatim je, sa sve jačim širenjem autobusnog prometa, njezi-

na uloga počela slabiti. Sredinom 60. godina (1966) autobus dobija pre-vlast i dalje snažno ekspandira prevozeći početkom 80. godina devet desetina svih putnika. Tada je izgleda dostignut i maksimum njegovog razvoja jer u slijedećih nekoliko godina, pod utjecajem opće ekonom-ske krize i povezano s time pogoršanih uvjeta poslovanja, ispoljava tendenciju stagnacije.

Tabela: Prevezeni putnici u željezničkom i cestovnom prometu Jugo-slavije 1950-1985 (u mil.)

Godina	Ukupno		Željeznički promet		Cestovni promet	
	Aps.	%	Aps.	%	Aps.	%
1950	209	100,0	179	85,6	30	14,4
1955	193	100,0	164	85,0	29	15,0
1960	304	100,0	212	69,7	92	30,3
1965	436	100,0	236	54,1	200	45,9
1970	650	100,0	157	24,2	493	75,8
1975	954	100,0	129	13,5	825	86,5
1980	1046	100,0	107	10,2	939	89,8
1981	1059	100,0	105	9,9	954	90,1
1982	1020	100,0	111	10,9	909	89,1
1983	1134	100,0	117	10,3	1017	89,7
1984	1211	100,0	118	9,7	1093	90,3
1985	1150	100,0	126	11,0	1024	89,0

Izvor: SGJ-1980, 1986.

Na veliku ulogu autobusa u prometnom sistemu Jugoslavije utjecao je i slabiji razvoj osobnog automobilskog prometa. Iako u 1985. dostignu-ta već relativno visoka gustoća osobnih automobila (8,2 stan./1 osob. automobil), mobilnost je tih automobila ostala relativno niska, tako da višekratno zaostaje za mobilnošću u razvijenim evropskim zemljama. U Jugoslaviji je 1979. godine na osobni automobil otpadalo 1552 putnička kilometra po stanovniku prema 4617 u Švicarskoj, 5830 u Austriji, 7050 u SR Njemačkoj i 7120 u Francuskoj (Bejaković, 1984). Ograni-čeno korištenje automobila kao osobnog prijevoznog sredstva pogodovalo

je jačem razvoju autobusnog prometa, to tim prije što ni željeznica nije bila u stanju da preuzme značajniju ulogu u putničkom prijevozu, osobito na kraćim udaljenostima. Usporedba strukture unutrašnjeg putničkog prometa u Jugoslaviji i Francuskoj potvrđuje navedene konstatacije. Bitna razlika između te dvije zemlje određena je prijevoznim učinkom odn. ulogom osobnog automobila: u Francuskoj, zemlji visoke automobilizacije, osobni automobil ima dominantan položaj u prometnom sistemu, u Jugoslaviji takav položaj ima autobus, dok je osobni automobil od sekundarnog značenja.

Tabela 2: Prijevozni učinak unutrašnjeg putničkog prometa u Jugoslaviji (1981) i Francuskoj (1978) (u milijardama putničkih kilometara)

Vrsta prometa	Jugoslavija		Francuska	
	Aps.	%	Aps.	%
Kopneni promet	87,2	98,9	522,0	99,2
- osobni automobil *	30,5	34,6	430,0	81,7
- autobus **	47,2	53,5	31,0	5,9
- željeznica ***	9,5	10,8	61,0	*** 11,6
Zračni promet	1,0	1,1	4,1	0,8
Ukupno	88,2	100,0	526,1	100,0

\* Procjene.

\*\* Međumjesni i gradski autobus

\*\*\* Zajedno sa metroom i R.E.R.

Izvor: B. Božinović, Drumski saobraćaj 1973-1981. Jugoslovenski pregled 6/1983.

Saobraćaj i veze 1981. Statistički bilten 1360 SZSZ, Beograd, 1981.

Les transports en France, Notes et etudes documentaire, La documentation française, Paris 1982.

Pored navedenog i određena strukturna obilježja autobusnog prometa, posebno prijevoz putnika prema udaljenosti i veličina prijevoznčkih poduzeća, u daljnjoj mjeri pridonose sagladavanju položaja toga prometa u prometnom sistemu Jugoslavije.

## Struktura obilježja autobusnog prometa Jugoslavije

Različiti podaci pokazuju da se autobusni promet u Jugoslaviji odvija pretežno na kraćim udaljenostima, u funkciji najviše lokalnog, a manje regionalnog i još šireg povezivanja.

Prosječan put putnika u javnom cestovnom odn. međumjesnom autobusnom prometu Jugoslavije povećao se od 18,9 km u 1950. na 30,0 km u 1975. godini i od tada se zadržava u prosjeku na oko 31 km. To je znatno manje od prosječnog puta putnika na željeznici koji je 1985. iznosio 95,2 km. Još je relevantnija struktura prijevoza putnika prema udaljenosti. God. 1981. prevezeno je u javnom cestovnom prijevozu, ne računajući tu prijevoz ostvaren u organizacijama izvan djelatnosti prometa, oko 954.000 putnika, od čega više od polovice (51,2 %) na udaljenosti do 20 km. Kako je daljnjih 30,6 % putnika prevezeno na udaljenosti 21-50 km, proizlazi da se tri četvrtine svih putnika prevozi na relacijama do 50 km. Takva distribucija putnika prema udaljenosti navodi na zaključak da međumjesni autobusni promet prvenstveno služi lokalnim migracijama. Najveću ulogu u njima, kako to pokazuju

Tabela 3: Prevezeni putnici u javnom cestovnom prometu Jugoslavije prema udaljenosti (1981)

Udaljenost	Apsolutni broj	Postotni udio
do 20 km	488.231	51,2
21 - 50	291.994	30,6
51 - 100	130.700	13,7
101 - 300	35.893	3,8
Preko 300 km	7.288	0,7
Ukupno	954.106	100,0

Izvor: Saobraćaj i veze 1981.

Statistički bilten 1360, SZSS, Beograd 1981.

pojedine ankete, \* imaju putovanja zaposlenih, a zatim školske omladine. Na određene strukturne karakteristike i prometnu usmjerenost autobusnog prometa ukazuje i dužina linija te broj polazaka na njima. Ilustrirat ćemo to nekim primjerima iz Hrvatske. U poduzeću "Čazmatrans", najvećem cestovnom putničkom prijevozniku u Hrvatskoj, od 448 registriranih linija sa 1.100 polazaka dnevno (1985), 75. % su linije dužine do 50 km, tako da prosječna dužina svih linija iznosi 45,3 km. \*\* Podaci za poslovnu zajednicu "Transportkomerc", koja okuplja glavninu radnih organizacija javnog cestovnog putničkog prometa u Hrvatskoj pokazuju istovremeno da se 75,8 % od ukupno 5.956 dnevnih polazaka autobusa u 1985. godini ostvaruje na linijama dužine ispod 50 km. Od toga na linije 0-15 km otpada 25,4 % polazaka, na linije 0-30 km 32,3 % polazaka i na linije 0-50 km 18,1 % od svih polazaka. Na ostalim linijama, od 50 do 1.000 km udaljenosti ostvaruje se tek 24,2 % polazaka dnevno. \*\*

Iz navedenih podataka proizlazi da je u Jugoslaviji, slično kao i u razvijenim zemljama, posebno evropskog Zapada, autobusni promet usmjeren u prvom redu na lokalni prijevoz. Posebnost je toga prijevoza da se on odvija u prosjeku na nešto dužim linijama, što je posljedica manje razvijenosti željezničke mreže i slabije mobilnosti osobnog automobilskog prometa. Na tu je posebnost i povezano s time na određene razlike (na pr. prema Austriji) upozoreno i u analizi autobusnog prometa podunavskih zemalja (Jordan, 1984), a one još više dolaze do izražaja u odnosu na SR Njemačku i Francusku.

---

\* U SR Hrvatskoj na putovanja na posao otpada 35,7 %, a na putovanja u školu 17,5 % od svih dnevnih putovanja u domaćinstvima (Krasić, Milojević, Račić, 1983).

\*\* Uvjeti privredživanja u javnom cestovnom putničkom prometu s prijedlogom formiranja cijena i tarifa, "Transportkomerc", poslovna zajednica javnog cestovnog prometa SR Hrvatske, Zagreb, 1986.

Drugi značajan pokazatelj strukture autobusnog prometa Jugoslavije je broj i veličina poduzeća koja obavljaju javni putnički prijevoz. God. 1981. postojala je 1.571 organizacijska jedinica javnog cestovnog prijevoza, od čega je 131 (8,3 %) bila registrirana za putnički promet, 308 (19,6 %) za putničko-robni i 1.132 (72,1 %) za robni promet. Tako veliki broj prijevozničkih organizacija značajan je pokazatelj stanja i razvoja javnog cestovnog prometa. Iste 1981. Jugoslavija je imela 522 općine, pa proizlazi da su na svaku općinu otpadale u prosjeku 3 prijevozničke organizacije, a svaka druga je imala barem jednu organizaciju autobusnog prijevoza. Autobusna poduzeća, a još više kamionska, karakterizira prema tome jaka prostorna disperzija.

U strukturi prijevozničkih organizacija s obzirom na broj vozila prevladavaju male jedinice. Organizacije s manje od 20 vozila u svom voznom parku sudjelovale su sa 43 % u ukupnom broju, a one do 50 vozila sa preko 73 %. Prijevozničkih organizacija s više od 100 vozila bilo je svega 8,4 %. Ne postoje nažalost istovrsni podaci samo za autobusna poduzeća, no sa dosta sigurnost se može tvrditi, a to potvrđuje i situacija u Hrvatskoj, da je njihova struktura uglavnom slična.

#### Prostorna obilježja autobusnog prometa Jugoslavije

Navedene strukturne karakteristike autobusnog prometa Jugoslavije odražavaju se u punoj mjeri za njegovim prostornim obilježjima, posebice na razvijenosti i karakteru autobusnih mreža.

U razdoblju 1970 - 1980, u kojem je dinamika razvoja autobusnog prometa bila najviša, u Jugoslaviji je stvoren razvijen sistem autobusnih veza.

Ovisno o sredini u kojoj su formirane, kao i o karakteru i načinu eksploatacije linija, sve se one mogu grupirati u tri osnovna tipa:



1. Gradska autobusna mreža razvila se u većim gradovima u funkciji povezivanja pojedinih dijelova grada i prigradskih naselja. Kako se povezivanje vrši na razini urbane aglomeracije, izrazita je diferencijacija između "pravih" gradskih linija i onih koje povezuje grad sa bližom okolicom. Prve tvore gustu mrežu na užem gradskom području, prilagodženu intenzivnim i složenim dnevnim migracijama. Na njima se ostvaruje veći dio ukupnog prijevoza. Druge, u užem smislu prigradske, vode iz grada prema urbaniziranim naseljima okolice i pretežno su namijenjene pedularnim migracijama. Te autobusne linije, u pravilu veće dužine ali i manje frekvencije prijevoza, znatnije proširuju areal gradske autobusne mreže.
2. Medžugradska autobusna mreža jednako je vezana uz veće gradske centre, a služi putničkim tokovima koji se javljaju unutar šireg sistema centara. Zbog toga se one ističu prostranošću svoga areala, koji u pravilu prelazi okvire regija (zajednica općina). Autobusne su linije u njoj skoncentrirane na glavne cestovne pravce i uklapaju se u sistem "Inter-City" povezivanja. Premda manje snage, prometni tokovi na tim linijama značajan su činilac razvoja hijerarhijske strukture centara i nodalne organizacije prostora.
3. Prigradska autobusna mreža. Taj tip mreže je najčešći. Razvio se oko manjih gradova i centralnih naselja s ciljem lokalnog povezivanja. Glavnina autobusnih linija tu ne prelazi 50 km i premda ih službena statistika svrstava u međumjesne (medžugradske) linije, one su izrazito prigradskog karaktera. Namijenjene su prvenstveno dnevnim migracijama zaposlenih i odvijaju se na relaciji mjesto - stanovanja - mjesto rada. Kako je centar rada u pravilu općinski centar i na višem stupnju centar zajednice općina, linije su strogo ograničene na općinski ili širi teritorij zajednice općina. Reorganizacijom mreže škola i uvodženjem školskih autobusa taj prigradski prijevoz pojačan je i školskim migracijama.

## Uloga autobusnog prometa u organizaciji jugoslovan- skog prostora

Dosadašnja je analiza jasno pokazala da autobusni promet predstavlja glavno sredstvo organizacije jugoslavenskog prostora. U uvjetima relativne slabo razvijene željezničke mreže, ograničene prijevozne funkcije osobnih automobila te prometne politike i komunalnog političkog sistema koji su pogodovali cestovnom prometu, uloga autobusa maksimalno je došla do izražaja. Povezano s time naveliko su se ispoljile posljedice njegove ekspanzije, posebno u domeni socijalno-ekonomskog i regionalnog razvoja.

U teoriji prometne geografije poznata je činjenica da cestovni promet, zahvaljujući prednostima prometnog puta i prijevoznog sredstva, snažno utječe na pokretljivost stanovništva i na disperziju aktivnosti u prostoru (Wolkowitsch, 1973). U Jugoslaviji je autobusni promet taj koji je najviše utjecao na razvoj migracija, posebno dnevnih i na socijalno-ekonomski preobražaj stanovništva. Autobusom su stvorene svakodnevne, a nerijetko i cjelodnevne veze između središnjih naselja i njihove okolice. Autobusi su često doprli do najudaljenijih naselja. Povezanost sa gradom odn. središnjim naseljem stimulirala je određenu orijentaciju i radnu angažiranost stanovništva u pravcu neagrarnih aktivnosti što je dovelo do duboke transformacije ekonomske i demografske strukture. Paralelan razvoj školskih migracija u daljnjoj je mjeri ubrzao proces preobražaja ruralnih sredina. Premda je takva uloga autobusnog povezivanja posvuda došla do izražaja, posebno je bila značajna u prigradskim područjima velikih gradova u kojima su uspostavljeni uski funkcionalni odnosi i intenzivni recipročni tokovi između središnjih gradova i okolnih urbaniziranih naselja.

Može se prema tome zaključiti da se autobusni promet Jugoslavije razvijao pretežno u funkciji razvitka komunalnog političkog sistema, pa je i njegova organizacijska uloga najviše došla do izražaja u okvirima općina odnosno zajednica općina. Pod njegovim utjecajem općine su se

formirale u funkcionalno zaokružene prostorne jedinice, naglašenog značenja, ali su svojim mejama istovremeno ograničile razvoj i areal autobusnog prometa. Zbog takvih je odnosa uloga autobusnog povezivanja u stvaranju nodalnih regija otvorenih granica jače došla do izražaja tek na razini širih prostornih cjelina i pod utjecajem gradskih središta veće polarizacijske snage.

#### Literatura :

- Bejaković, D., 1984: Dugoročni razvoj prometa na području SR Hrvatske. Republička zajednica za znanstveni rad SR Hrvatske i Republički zavod za društveno planiranje SR Hrvatske, Zagreb.
- Božinović, B., 1983: Drumski saobraćaj 1973-1981. Jugoslovenski pregleđ XXVII, št. 6, Beograd.
- Gosar, L., Peterle, L., 1976: Analiza avtobusnoga prometa na Goriškem, Geografski vestnik 48, Ljubljana.
- Ilić, J., 1962: Mesto i uloga javnog autobusnog saobraćaja u povezivanju Beograda sa unutrašnjošću, Zbornik VII. kongresa geografov FLRJ, Ljubljana.
- Jordan, P., 1984: Die Autobusverkehr in den Donauländern - Ergänzungen zu einer Karte im Atlas der Donauländer. Osterreichische Osthefte 26, št. 2, Wien.
- Krasić, A., Milojević, D., Račić, A., 1983: Unutranji i vanjski tokovi putnika na području SR Hrvatske. Institut prometnih znanosti, Zagreb.
- Malić, A., 1980: Centri autobusnog prometa SR Hrvatske. Spomen-zbornik o 30. obljetnici GD Hrvatske, Zagreb.
- Malić, A., 1981: Centralne funkcije i prometne veze naselja središnje Hrvatske. Zagreb.
- Mlinar, B., 1977: Javni medkrajevni linijski avtobusni promet v Sloveniji. Magistarski rad. Oddelek za geografijo FF, Ljubljana.
- Sić, M., 1981: Prometna dostupnost Rijeke u okvirima zapadne Hrvatske, Zbornik radova sa savjetovanja Promet u složenim uvjetima s obzirom na grad Rijeku, knj. 3, Rijeka.
- Sić, M., 1983: Pristup istraživanju prometne dostupnosti velikih gradova u Hrvatskoj. Zbornik XI. kongresa geografa SFRJ, Titograd.
- Sić, M., 1984: Razvoj mreže gradskog autobusnog prometa kao pokazatelj urbanizacije Zagreba, Radovi Geografskog odjela, št. 19, Zagreb.
- Sić, M., 1985: Mreže gradskog autobusnog prometa u Hrvatskoj i njihova uloga u razvoju prigradskih područja. Radovi Geografskog odjela, št. 20, Zagreb.
- Wolkowitsch, M., 1973: Géographie des transports, Paris.
- Žuljić, S., 1968: Utjecaj saobraćaja na razvoj naselja i stupanj urbanizacije okolice Zagreba. Bilješke o Zagrebu, Zagreb 1978.

BUS TRAFFIC AS A FACTOR OF MODERN REGIONAL ORGANIZATION:  
YUGOSLAVIA

Bus traffic plays an important rôle in the traffic system of Yugoslavia. In 1985 buses transported 88 % of the total number of passengers in inter-town passenger traffic, and approximately 82 % of passengers in public town traffic. This important role of bus traffic is an outcome of the lower frequency and mobility of personal cars, poorly developed railway network, traffic development policies and political-territorial administration.

Structurally Yugoslav bus traffic is characterized by a predominance of local routes (up to 50 km), which daily provide transport for the majority of passengers. Bus traffic is maintained by 440 transport organizations, predominately small with regard to the number of vehicles, and scattered over the whole of Yugoslavia. Developed traffic networks and a predominance of local lines result in a very good coverage of Yugoslav territory by daily bus connections. Three types of traffic networks can be differentiated:

1. town bus networks, 2. inter-town bus networks and 3. outlying bus networks.

Bus traffic stimulated faster socio-economic transformation, especially in outlying housing areas and became the most important factor in the regional organization of Yugoslavia. It is characteristic of this organization that bus connections have been formed mainly within the boundaries of communes and associations of communes in the process of development of the communal system. This directly influenced the importance of basic political-territorial units and their central settlements in Yugoslavia.