

## Uvod

U ovom radu prikazaćemo sliku stanja putničkog saobraćaja u gradovima Srbije. Takođe ćemo da izvršimo teorijsku analizu teme, daćemo istorijski razvoj i analiziraćemo statističke podatke (od 1995. godine do 2004. godine) vezane za temu. Sve podatke ćemo prezentovati kroz tabele i grafikone. U teorijskoj analizi istaći ćemo definicije opštih pojmova gradskog putničkog saobraćaja, izvršićemo podelu putničkog saobraćaja i prikazasti osnovne pokazatelje.

### Teorijska analiza teme

Jedna od odlika drumskog saobraćaja je međusobna nezavisnost kretanja pojedinih voznih jedinica. Naime, svako pojedinačno vozilo – zaprežna kola, automobil, kamion, bicikl – nezavisno je u svom kretanju od drugih vozila, što je direktno suprotno železničkom saobraćaju u kome su, po pravilu vozne jedinice – vagoni – povezani u kompoziciju.

Zbog međusobne nezavisnosti voznih jedinica drumski saobraćaj je veoma elastičan, odnosno prilagodljiv svim zahtevima za prevozom. Ta prilagodljivost je višeznačna. Drumski saobraćaj može da prihvati svaku količinu prevoza. U zavisnosti od veličine pošiljke ili broja putnika koje treba prevesti odjednom sa iste polazne do iste završne tacke može se, u rasponu širem nego kod bilo kog drugog načina prevoza, izabrati kako potrebna veličina tako i potreban broj voznih jedinica. Jednostavna organizacija prevoza dozvolila je da se u drumskom saobraćaju javi, i veoma razvije, naturalna proizvodnja za sopstvene potrebe korisnika prevoza. Nekada konji (i druge životinje), zaprežna putnička i teretna kola, a danas putnički automobili, korišćeni isključivo za potrebe svojih vlasnika, zadovoljavali su u prošlosti a i danas zadovoljavaju najveći deo ukupnih potreba u prevozu putnika i značajan deo potreba u prevozu tereta. Kao što je vodni saobraćaj u jednom delu saobraćajne istorije bio jedini mogući način savlađivanja većih vodenih prepreka, tako je kretanje drumskim saobraćajnicama kroz dugi niz vekova bio praktično jedini vid suvozemnog saobraćaja. Razvojem kanalskog i, narocito, šinskog saobraćaja, a u novije vreme i vazdušnog, mesto drumskog saobraćaja u sistemu određuju njegove eksploatacione tehničke odlike i razvoj potreba u prevozu kojima takve odlike odgovaraju. U koliko se vreme nastanka jedne vrste saobraćaja racuna od pocetka korišćenja određene vrste puta a ne uvođenja jednog pogona onda je drumski saobraćaj najstariji način zadovoljenja potreba u prevozu. Utabana staza po kojoj se kretao praiistorijski covek, račvasta grana koju je vukao po ovoj stazi, i tovarna životinja – sredstva koja se ubrajaju u prve saobraćajnice i prva prevozna sredstva – jesu, nesumnjivo, saobraćajnice i sredstva drumskog saobraćaja. Razvoj drumskih prevoznih sredstava tražio je odgovarajuća poboljšanja kvaliteta puteva po kojima ce se ta sredstva kretati. Prve drumske saobraćajnice bile su utabane staze. U anticckom društvu počinje izgradnja prvih puteva sa tvrdom podlogom. Najpoznatiji među njima bili su rimski putevi. Stari rimski put sastojao se, po pravilu, od podloge načinjene od velikih kamenih blokova pokrivenih slojem sitnijeg koga je stavljen sloj peska. Kolovoz je pravljen od velikih bazaltnih blokova ili šljunka u krecnom malteru. Sličan sistem građenja puteva zadržao se i u srednjem veku, s tim što je bio ograničen na kraće deonice kao što su gradske ulice i trgovi. Kada su kasnije umesto kamenih blokova (ploča) počeli da se koriste sve sitniji komadi kamena, dobijena je klasična kaldrma postavljena često, direktno na zemlju, bez ikakve podloge. Pronalazak škotskog inženjera Džona Mak Adama omogućio je od početka XIX veka masovnu izgradnju relativno jeftinih puteva. Makadamski putevi imaju, preko naslaganog krupnog kamena, sloj sitnijeg kamena – tucanika – a preko toga je nasut sasvim sitan material – pesak – mešan sa vodom i čvrsto uvaljan. Na ovakvim putevima mogu se dobiti zadovoljavajuće ravne površine kolovoza, ali problem predstavlja vrlo kratak vek trajanja te površine, posebno kada je opterećenje veliko. Površinski sloj odnose i kiše i vozila koja se po njemu kreću, a po suvom vremenu se pretvara u oblake prašine. Ovakvi putevi se danas uglavnom više ne grade ali još uvek postoje. Savremena tehnika građenja puteva, od pocetka XX veka, koristi za kolovoz uglavnom beton, asfalt ili sitnu kamenu kocku sa bitumenom ispunjenim prazninama. Pored podloge od naslaganog kamena, za opterećenije puteve koristi

se i armirani beton i druga rešenja. Za velike brzine i veću propusnu moc, pored kvalitetnog kolovoza i izdržljive podloge, putevi moraju imati i veće širine veće poluprecnike krivina, manje uspone itd.

**----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE  
PREUZETI NA SAJTU. -----**

[www.maturskiradovi.net](http://www.maturskiradovi.net)

**MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: [maturskiradovi.net@gmail.com](mailto:maturskiradovi.net@gmail.com)**