

Javni gradski saobraćaj

[Korica, Furundžić 2011]

[Korica 2008]

Osnovni element života u gradovima 21. veka nesumnjivo predstavlja transport, odnosno, kako se to često kaže - mogućnost kretanja od tačke A do tačke B u cilju obavljanja dnevnih aktivnosti i transporta roba i usluga. Bilo da se radi o poslu, edukaciji, snabdevanju, rekreaciji ili bilo kojoj drugoj aktivnosti, savremeni čovek svakodnevno prelazi određene distance u gradu.

Saobraćajna infrastruktura grada, odnosno saobraćajni sistemi i objekti koji se nalaze u gradu, deo su osnovne drumsko-putne, železničke, vodne i saobraćajne infrastrukture. Drumski putni saobraćaj, koji prihvata po obimu najveći transport u gradu, kao povezujuća funkcija u gradu treba da je usklađena sa potrebama ostalih gradskih funkcija. Mreža i objekti ovog sistema su najbrojniji i najizraženiji u fizički izgrađenoj strukturi grada i prostoru koji pripada gradu. Osnovni zadatak budućeg razvoja grada je upravo da isplanira mrežu ovog sistema tako da bude u mogućnosti da odgovori novim potrebama grada, odnosno da se resursi, roba i pre svega stanovnici, kreću brže, više i sigurnije.

Drumski-putni saobraćaj u gradu može biti po funkciji: tekući i stacionarni, po svrsi: putnički i teretni, i po načinu korišćenja: individualni i masovni (javni). Kako su brojni problemi prisutni u organizaciji individualnog gradskog saobraćaja, danas u većini gradova, javni gradski saobraćaj na sebe preuzima veći deo posla prevoza putnika u okviru grada ili njegovih delova.

Javni saobraćaj (javni prevoz) je oblik transporta koji je dostupan svima za korišćenje. Ovaj vid saobraćaja može biti međudržavni/međugradski (aviokompanije, brodovi, železnica, autobusi) i gradski (taksi, minibus, autobus, tramvaj, LRT, metro, gradska železnica). Javni saobraćaj u većem broju slučajeva operira po određenim unapred definisanim rutama i rasporedu. Njega može da čini jedan ili više javnih ili privatnih preduzeća, i korišćenje se plaća po režimu korišćenja, gde su usluge obično regulisane i subvencionisane od strane lokalnih ili nacionalnih poreskih prihoda. Ovaj sistem danas je postao preduslov za uspešno funkcionisanje svakog kontinualno izgrađenog grada većeg od 50.000 stanovnika.

U praksi, javni gradski saobraćaj se javlja u sledećim oblicima:

- površinski javni gradski prevoz;

Predstavnici ove grupe javnog gradskog prevoza su autobusi, tramvaji i trolejbusi. Nedostatak površinskog javnog gradskog prevoza je nemogućnost zaštite od uticaja individualnih motornih vozila kojih ima mnogo u saobraćaju. Za dobro funkcionisanje ovog prevoza potrebno je prostorno razdvajanje u poprečnom profilu od drugog saobraćaja, kao i davanje prioriteta u saobraćaju.

- nezavisni šinski sistem;

Nezavisni šinski sistem koriste se u velikim gradovima za masovan putnički prevoz. Sistemi su visokog kapaciteta prevoza putnika na koje ne deluju spoljni uticaji, nezavisni su, a njihova osnovna funkcija ne ostvaruje negativne uticaje na prostor i životnu sredinu.

Javni gradski saobraćaj nesumnjivo utiče na privredni, ekonomski i društveni razvoj zajednice. Sa druge strane socijalni faktori imaju veliki uticaj na ulogu javnog saobraćaja u urbanim sredinama. Visok kvalitet i pristupačnost javnog gradskog saobraćaja prikaz je dobre organizovanosti društva.