



ЈП ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ ВОЈВОДИНЕ
НОВИ САД, Железничка 6/III
Тел. 529-444 Факс 29-361

Е-број: 2144

**СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА
И КАТЕГОРИЗАЦИЈЕ ПУТНЕ МРЕЖЕ
У ВОЈВОДИНИ**

ДИРЕКТОР:
Перица Манојловић, дипл.инж.саоб.

НОВИ САД, децембар 2005.

НАРУЧИОЦИ: АПВ, ПОКРАЈИНСКИ СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА АРХИТЕКТУРУ,
УРБАНИЗАМ И ГРАДИТЕЉСТВО
РЕПУБЛИЧКА ДИРЕКЦИЈА ЗА ПУТЕВЕ, БЕОГРАД

ОБРАЂИВАЧ: ЈП ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ ВОЈВОДИНЕ
НОВИ САД, Железничка 6/III

**ВРСТА
ДОКУМЕНТАЦИЈЕ:** СТУДИЈА

**РУКОВОДИЛАЦ
ПРОЈЕКТА:** Манојловић Перица, дипл.инж.саобр

НОСИЛАЦ ЗАДАТКА: Вукадиновић Бранислав, дипл.инж.саобр.

СТРУЧНИ ТИМ: Вукадиновић Бранислав, дипл.инж.саобр.
Кордић Зоран, дипл.инж.саобр.
Његомир Оливера, дипл. мат.

**СТАТИСТИЧКА ОБРАДА
И ИЗРАДА ШЕМАТСКИХ
КАРАТА:** Његомир Оливера, дипл. мат.
Кордић Зоран, дипл.инж.саобр.

СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА МРЕЖЕ ДРЖАВНИХ ПУТЕВА I и II РЕДА (МАГИСТРАЛНИХ И РЕГИОНАЛНИХ) У ВОЈВОДИНИ - САДРЖАЈ -

УВОД

1. ФОРМИРАЊЕ ИНФОРМАЦИОНЕ ОСНОВЕ О САОБРАЋАЈНОЈ МРЕЖИ ВОЈВОДИНЕ

- 1.1. Информације о постојећој мрежи категорисаних путева у Војводини
 - а) државни путеви I реда (магистрални путеви)
 - б) државни путеви II реда (регионални путеви)
 - ц) општински (локални) путеви
- 1.2. Некатегорисани путеви
- 1.3. Параметри постојеће саобраћајне мреже категорисаних путева
 - Дужине
 - Густине - проток
 - Изграђеност
 - Капацитети
 - Ниво услуге
- 1.4. Информациона основа о елементима саобраћајне мреже
 - Дужине кроз насеља
 - Обилазнице кроз насеља
 - Путни објекти (мостови, надвожњаци, петље, тунели, прелази преко железничке пруге у нивоу)
- 1.5. Утврђивање експлоатационо-техничких елемената на саобраћајној мрежи
 - успони, падови
 - вертикалне кривине
 - прегледност (хоризонтална, вертикална)
 - безбедност (црне тачке)
- 1.6. Утврђивање деоница путева од релевантног утицаја на експлоатационе трошкове одржавања и трошкове транспорта

2. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ ТОКОВА

- 2.1. На европском нивоу
- 2.2. На међуграничном нивоу
- 2.3. На интеррегионалном нивоу
- 2.4. Утврђивање великих изворишта и одредишта транспортних услуга
- 2.5. Утврђивање места за интегрално повезивање са другим облицима саобраћаја
- 2.6. Утврђивање критеријума за пондерисање обима саобраћаја

3. АНАЛИЗЕ ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА САОБРАЋАЈА НА САОБРАЋАЈНИМ МРЕЖАМА

- 3.1. Обрада, анализа и евалуација података из информационе основе (табеле, хистограми, трендови)
- 3.2. Анализа свих изграђених саобраћајница (обилазница), по општинама у АП Војводина
- 3.3. Анализа изграђености свих путева на мрежи и утврђивање проблема са предлогом за формирање идеализоване мреже у односу на експлоатационе трошкове и трошкове транспорта

ГРАФИЧКИ ПРИЛОЗИ

1. Приказ постојеће саобраћајне мреже у АП Војводини са размештајем насеља и општинским центрима
2. Структура путне мреже АП Војводине са граничним друмским прелазима
3. Саобраћајно оптерећење државних путева I реда (магистралних) путева за 2002 годину и прогноза за период до 2025 године (3.1, 3.2, 3.3, 3.4)

ОСТАЛИ ПРИЛОЗИ

1. Подаци о путној мрежи АП Војводине по општинама (извор : Одељења за путеве општина)
2. Подаци о саобраћајном оптерећењу државних путева од 1993 до 2002. године (извор : Центар за путеве Војводине)

СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА МРЕЖЕ ДРЖАВНИХ ПУТЕВА I И II РЕДА У ВОЈВОДИНИ

УВОД

- Методологија и системски приступ валоризовању и вредновању постојећих изграђених и неизграђених путних праваца на простору АП Војводине,
- Сагледавање постојећих и будућих релевантних саобраћајних параметара у односу на изграђеност путних објеката (мостова, денивелација) у односу на важне саобраћајне правце,
- Сагледавање свих изграђених и планираних обилазница око градова и насеља и њихово укључивање у систем категорисане саобраћајне мреже АП Војводине,
- Утврђивање постојећих саобраћајних мрежа државних путева I и II реда (магистралних и регионалних путева) и њихова оптимизација (путем методе теорије графова) и у односу на реферална чворишта и тачке,
- Предлог нове мреже државних путева I и II реда (магистралних и регионалних путева) у односу на нови претпостављени систем категорисаних путева у Војводини
- Симулација саобраћајних токова по новој мрежи квалификација и вредновање релевантних параметара у односу на установљене критеријуме и методе
- Анализа критеријума које морају испунити нови путеви у односу:
 1. на параметре саобраћаја
 2. на грађевинске-путне елементе
 3. на функционалне елементе
 4. на економско-експлоатационе елементе
 5. на еколошке елементе
 6. на дескриптивне елементе
- Предлог нове мреже категорисаних путева у Војводини

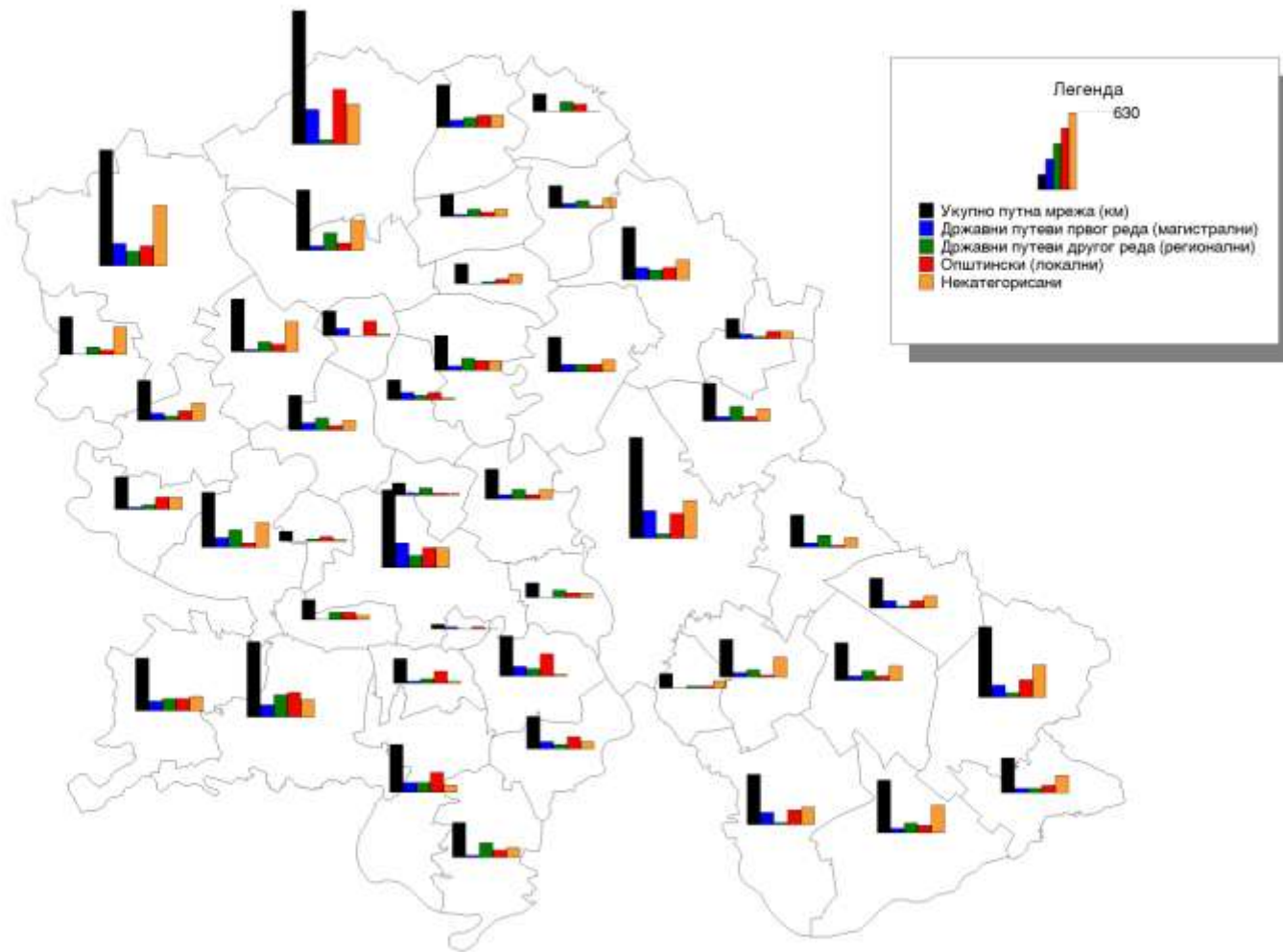
**1. ФОРМИРАЊЕ ИНФОРМАЦИОНЕ ОСНОВЕ О САОБРАЋАЈНОЈ МРЕЖИ
АП ВОЈВОДИНЕ**

**1.1. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТОЈЕЋОЈ МРЕЖИ КАТЕГОРИСАНИХ ПУТЕВА У АП
ВОЈВОДИНИ**

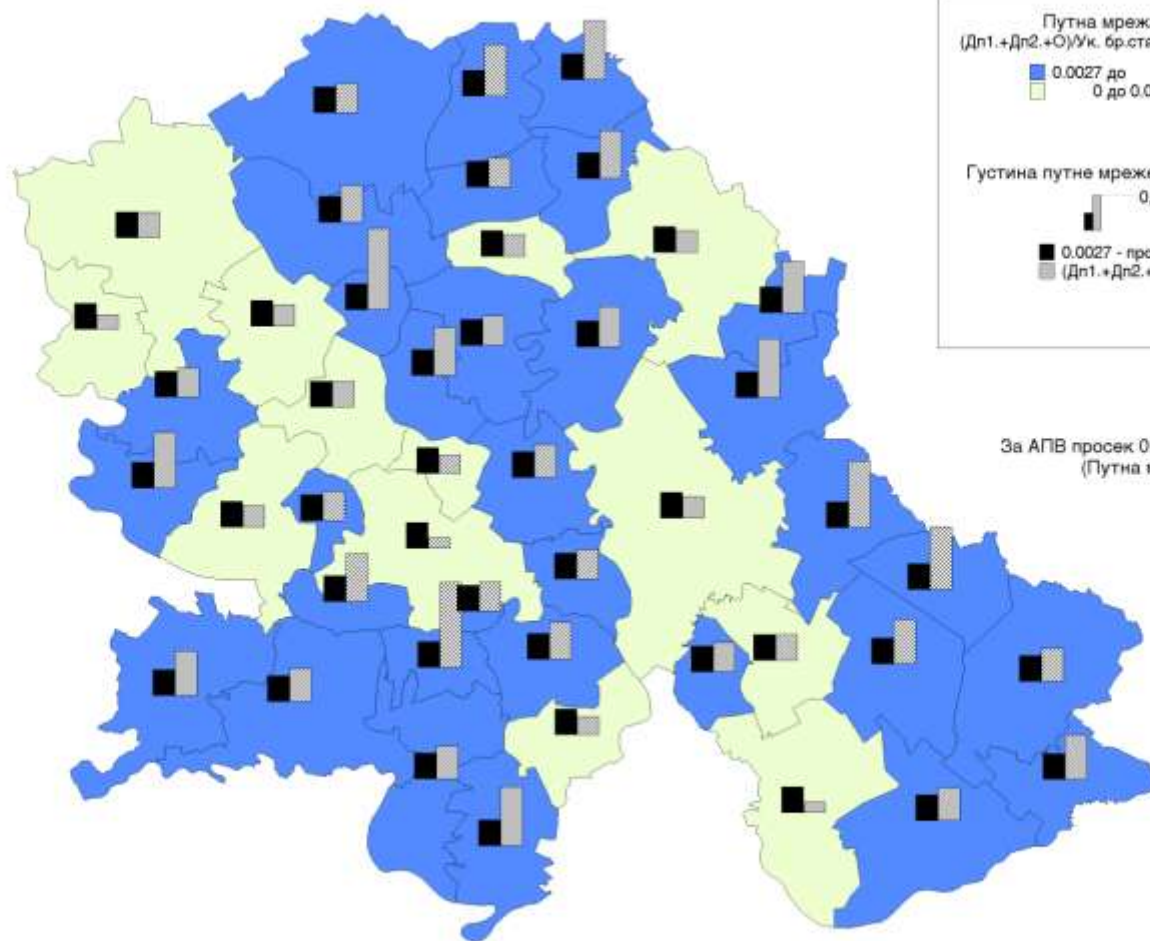
Шифра	Општина	Површина км кв	(Дп1.+Дп2.+О)/Површина
80012	Ада	227,05	0,180577
80039	Алибунар	601,59	0,159577
80047	Алатин	349,57	0,143033
80055	Бач	364,78	0,235759
80063	Бачка Паланка	578,64	0,245403
80071	Бачка Топола	594,49	0,232132
80080	Бачки Петровац	158,48	0,277638
80098	Бела Црква	353,33	0,243399
80101	Беоцин	185,91	0,392663
80110	Бечеј	486,49	0,244609
80128	Вршац	799,93	0,211268
80136	Жабалъ	399,67	0,232692
80144	Житиште	521,41	0,226309
80152	Зрењанин	1.329	0,21219
80179	Инђија	384,56	0,473268
80187	Ириг	230,31	0,442881
80195	Кањижа	398,57	0,343729
80209	Кикинда	782,06	0,198195
80217	Ковачица	418,98	0,176619
80225	Ковин	730,02	0,15753
80233	Кула	481,46	0,213933
80241	Мали Иђош	181,2	0,590508
80250	Нова Црња	272,88	0,227206
80268	Нови Бечеј	608,6	0,170884
80276	Нови Кнежевац	305,53	0,252021
80284	Нови Сад - град	699,15	0,396195
80292	Опово	202,74	0,152905
80306	Оџаци	411,16	0,243214
80314	Панчево	756,65	0,190313
80322	Пећинци	488,65	0,247621
80349	Пландиште	383,14	0,214021
80357	Рума	582,05	0,329869
80365	Сента	293,49	0,238509
80373	Сечањ	522,69	0,198971
80381	Сомбор	1.177,82	0,220747
80390	Србобран	284,3	0,291945
80403	Сремска Митровица	758,97	0,362333
80411	Сремски Карловци	50,54	0,514444
80420	Стара Пазова	351,1	0,321846
80438	Суботица	1.007,39	0,43578
80446	Темерин	169,62	0,282985
80454	Тител	263,16	0,182399
80462	Врбас	375,64	0,30082
80489	Чока	321,43	0,205332
80497	Шид	687,03	0,248897

Шифра	Општина	Број становника	(Дп1.+Дп2.+О)/Бр. становника
80012	Ада	18.994	0,00215858
80039	Алибунар	22.954	0,00418228
80047	Алатин	32.813	0,00152379
80055	Бач	16.268	0,00528645
80063	Бачка Паланка	60.966	0,00232917
80071	Бачка Топола	38.245	0,00360831
80080	Бачки Петровац	14.681	0,00299707
80098	Бела Црква	20.367	0,00422252
80101	Беоцин	16.086	0,00453811
80110	Бечеј	40.987	0,00290336
80128	Вршац	54.369	0,00310839
80136	Жабалъ	27.513	0,00338022
80144	Житиште	20.399	0,0057846
80152	Зрењанин	132.051	0,00213554
80179	Инђија	49.609	0,00366869
80187	Ириг	12.329	0,00827318
80195	Кањижа	27.510	0,00498001
80209	Кикинда	67.002	0,00231336
80217	Ковачица	27.890	0,00265328
80225	Ковин	36.802	0,00312483
80233	Кула	48.353	0,00213017
80241	Мали Иђош	13.494	0,00792945
80250	Нова Црња	12.705	0,00487997
80268	Нови Бечеј	26.924	0,00386272
80276	Нови Кнежевац	12.975	0,00593449
80284	Нови Сад - град	299.294	0,000925511
80292	Опово	11.016	0,00281409
80306	Оџаци	35.582	0,00281041
80314	Панчево	127.162	0,00113241
80322	Пећинци	21.506	0,00562634
80349	Пландиште	13.377	0,00612992
80357	Рума	60.006	0,00319968
80365	Сента	25.568	0,0027378
80373	Сечањ	16.377	0,00635037
80381	Сомбор	97.263	0,00267316
80390	Србобран	17.855	0,00464856
80403	Сремска Митровица	85.902	0,00320132
80411	Сремски Карловци	8.839	0,00294151
80420	Стара Пазова	67.576	0,00167219
80438	Суботица	148.401	0,0029582
80446	Темерин	28.275	0,00169761
80454	Тител	17.050	0,00281525
80462	Врбас	45.852	0,00246445
80489	Чока	13.832	0,00477154
80497	Шид	38.973	0,00438765

Структура путне мреже по категоријама

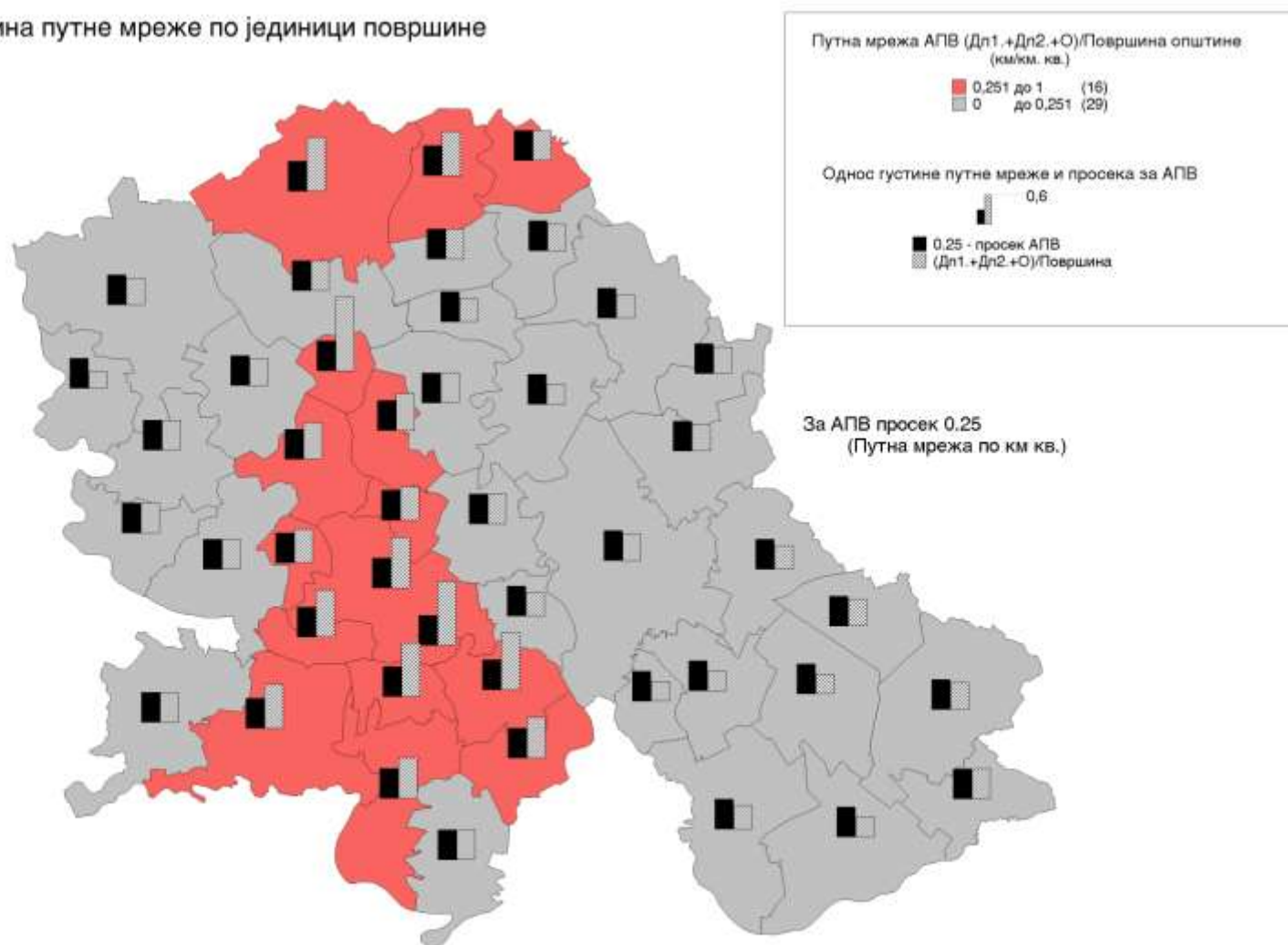


Густина путне мреже (километар по становнику)



За АПВ просек 0.00267
(Путна мрежа по становнику)

Густина путне мреже по јединици површине



2. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ ТОКОВА

2.1. НА ТРАНСЕВРОПСКОМ НИВОУ

Гео-саобраћајни положај наше земље и Војводине на саобраћајној карти Европе је врло сигнификантан јер овим простором пролазе врло важне трасе европских путева у оквиру коридора X који својим значајем, својим захтевима као и својом изграђеношћу овај простор стављају на лествицу врло значајних простора са саобраћајног аспекта остварења комуникација средње Европе са југоисточном Европом и Малом Азијом.

За простор Војводине најважнији је правац коридора X кроз друмски саобраћај преко ауто-пута Е-75 Суботица-Нови Сад-Београд остварује везе са осталим земљама Европе као и преко аутопута Е-70 Р. Хрватска - Београд (Бугарска - Турска-Македонија) као и преко пута Београд-Панчево-Вршац-Румунија - Украјина.

Најважнији саобраћајни правци на међународном нивоу су изграђени у облику ауто-пута док остали трансевропски путеви су на нивоу двотрачних путева који не задовољавају европске стандарда за ове путеве и то по елементима (радијуси кривина прегледности, пролаз кроз насеље и сл.), међутим у просторно планским документима ови путеви су третирани тако што им је обезбеђена нова траса ван насеља са свим припадајућим елементима а гранични прелази су усаглашени са околним државама.

Анализе саобраћајних токова дуж ових трансевропских саобраћајница, као засебне студије и истраживања нису рађене, једино што се спроводи мониторинг аутоматског праћења обима и структуре саобраћајних токова који нам говоре да су обими саобраћаја дуж ових путева перманентно у порасту (нарочито у сезони годишњих одмора и празника) тако да у тим периодима имамо задовољавајући ниво искоришћености капацитета на не баш високом нивоу саобраћајне услуге али на високом нивоу степена безбедности.

Дуж ових путева имамо наплату путарине полу затвореног типа која временом треба да пређе у затворен систем наплате путарине.

Изграђеност и основна инфраструктурна опремљеност ових аутопутева омогућује координисано вођење и управљање саобраћајним токовима по сегментима, али недостатак финансијских средстава и опреме спречава установљење најсавременијих услова одвијања саобраћаја и саобраћајних токова.

2.2. НА МЕЂУНАРОДНОМ НИВОУ

Простор Војводине са три стране окружују четири независне државе (Хрватска, Мађарска, Румунија и БИХ) са којима имамо дипломатске одосе и одређен ниво комуникација преко "олакшаног" визног режима, али и то не смета да са њима имамо низ граничних међународних и пограничних и малограничних граничних прелаза за остваривање друмских веза различитог хијерархијског нивоа.

У постојећем стању егзистира 12 међународних граничних прелаза, 6 међународних пограничних и 6 пограничних прелаза. Ниво изграђености и опремљености граничних прелаза је у функцији исказаних захтева, мада би и њих требало довести на ниво комфора и саобраћајне услуге.

Обими саобраћаја на граничном прелазу зависе од категоризације прелаза односно да границу прелаза све врсте возила.

Пропусна моћ граничних прелаза углавном задовољава осим у летњој сезони где због нараслог обима саобраћаја долази до повремених застоја, али у границама прихватљивости и толеранције.

Уласком у Европску унију многи гранични прелази ће бити укинати а међугранични режим кретања ће се модификовати према условима Европске заједнице.

2.3. НА ИНТЕР РЕГИОНАЛНОМ НИВОУ

Простор Војводине је подељен на 7 административних целина које се могу сматрати репрезентативним саобраћајним дискритима овог простора. Они углавном покривају простор ка суседним државама и имају привредно-пословне центре (која су већа изворишта и одредишта роба), и просторно су слични као и по броју насеља, становништва, степену моторизације, изграђених мрежа и сл.

Веза између субрегиона је остварљива из више праваца и преко путева различитог хијерархијског нивоа (магистрални, регионални, локални).

Остваривања интер регионалних веза се остварује између субрегиона и осталих региона у Војводини као и региона на простору Србије.

Утврђивање облика ових интер регионалних повезивања досад није студиозно истражено, утврђивање врста облика, сврхе и структуре кретања већ се на основу анкета на кордону, утврђивани су правци и итинерери могућих кретања (извориште - одредиште) са хипотетиком, предпоставкама структура и врста кретања као и обима транспортног рада.

Основни саобраћајни дискрити у Војводини су:

- Сремски
- Јужно банатски
- Средње банатски
- Средње бачки
- Северно банатски
- Северно бачки
- Западно бачки

Саобраћајне везе између ових саобраћајних дискрита се остварују преко досад успостављених мрежа државних путева I и II реда (магистралних и регионалних путева). Везе између више ових дискрита се остварују путем путева вишег хијерархијског нивоа ауто-путева или полуауто-путева као и државних путева I реда путева задовољавајуће изграђености.

Постојеће трасе путева за интеррегионално повезивање не представљају оптималне трасе (јер су изграђене по старим трасама уређености атара) и знатно утичу на висину експлоатационих трошкова као и на параметре извршења транспортног рада, а што има утицаја на одлике о начину превоза роба и цену трошкова робе.

За остваривање интер речне везе користе се углавном постојећи изграђени мостови на рекама Дунав, Сава и Тиса тако да и то утиче на повећање других итинерера кретања као и на стварање потенцијалних саобраћајних уских грла на појединим местима у појединим временским периодима.

У току утврђивања оптималних мрежа категорисаних путева код интер регионалних повезивања морају се сагледати и остали релевантни параметри и критеријуми (пролаз кроз насеља, обилазнице, екологија и сл.) како би сви путни правци задовољили и остале критеријуме европске заједнице. Током претходних догађања (формирања нових држава) нарушена је матрица интер регионалног повезивања (мост на Дунаву код Бачке Паланке) тако да у оквиру формирања нове саобраћајне матрице интер регионалног повезивања морају се узети у обзир и ови подаци (иако они изискују знатне трошкове градње).

Београд као значајно чвориште у интер регионалном повезивању такође у будућности мора доживети "реконструкцију" путева у функцији интер регионалног повезивања (нарочито у домену повезивања Баната и Срема) како би се елиминисале појаве пролаза интер регионалних кретања кроз град.

Да би убрзали токове интер речних повезивања око већих центара се морају израдити обилазнице како се ови токови не би мешали са интерним насељским кретањима.

Све саобраћајнице у оквиру интер регионалног повезивања у будућности требале би да имају статус државних путева.

2.4. УТВРЂИВАЊЕ ВЕЛИКИХ ИЗВОРИШТА -ОДРЕДИШТА ТРАНСПОРТНИХ УСЛУГА

Да би утврдили рефералне тачке на саобраћајној матрици Војводине морали смо усвојити критеријуме а између осталих то су места са значајним инпутом-аутпутот роба тј. извори и одредишта транспортних услуга.

Да би ове критеријуме у потпуности задовољили утврдили смо два нивоа центара:

- центар транспортних услуга
- подцентар транспортних услуга

Основни критеријуми за ниво центра транспортних услуга је број теретних возила који долази-одлази из центра ка околним регионима. Тако су анализе показале следеће:

- Центри транспортних услуга су: Суботица, Сомбор, Кикинда, Зрењанин, Нови Сад, Сремска Митровица, Панчево, Вршац.
- Подцентри транспортних услуга су: Сента, Бечеј, Врбас, Бачка Топола, Кула, Оџаци, Бачка Паланка, Рума, Инђија, Стара Пазова, Ковин.

Сва ова насеља већ имају или у будућности морају имати просторно и урбанистичко уређење радне зоне које имају сепарисане прилазе (из више праваца) преко обилазнице како да токови не би реметили кретања на нивоу насеља.

Сви ови центри транспортних услуга су опслужени преко више путева из више праваца, различитог хијерархијског нивоа и са различитим капацитетима који нуде висок ниво услуге. Нова саобраћајна матрица Војводине треба да омогући брзу и лаку комуникацију између ових центара (нарочито ако имају производне погоне који се супституишу).

Мања насеља која имају поједине привредне субјекте режим саобраћаја треба да планирају функционисање истих и њихово лакше укључивање у саобраћајни систем Војводине.

2.5. УТВРЂИВАЊЕ МЕСТА ЗА ИНТЕГРАЛНО ПОВЕЗИВАЊЕ

На нивоу Војводине ранијом скупштинском одлуком на нивоу републике су утврђене микролокације РТЦ (Робно транспортних центара) где се остварују производно-пословне функције које имају могућност коришћења више врста саобраћаја односно њихово интегрално - логистичко повезивање ради лакшег-јефтинијег извршења транспортног рада. Ови предложени РТЦ су просторно устројени али су се развијали у зависности од заинтересованости привредних субјеката за ове локације односно од могућности постизања позитивних економских ефеката, односно могућности остварења добити.

Републичком одлуком формиран су РТЦ-и у Новом Саду, Апатину, Сремској Митровици и Панчеву и то са три вида саобраћаја који се интегрално повезују.

Међутим у центрима са већим обимом транспортног рада (Бачка Паланка, Богојево, Сента, Ковин, Шид и сл.) дошло је до иницијалног формирања РТЦ-а и слободних зона које афирмативно утичу на експанзију привредних потенцијала ових подручја.

Свако ово извориште и одредиште роба и зоне интегралног повезивања са другим видовима саобраћаја треба укључити у степен опслуживања друмским саобраћајем, односно на нову матрицу категорисаних путева Војводине како би се постигли жељени економски ефекти.

По постојећим планско-просторним документима утврђене су макролокације центара за интегрално повезивање више врста саобраћаја с тим да следи техничко-технолошка разрада тих простора тог успостављања интегралног повезивања а то ће се значајније убрзати када ступе фазе приближавања чланству наше земље у Европској унији.

2.6. УТВРЂИВАЊЕ КРИТЕРИЈУМА ЗА ПОНДЕРИСАЊЕ ОБЛИКА САОБРАЋАЈА

Да би извршили планирање и анализе саобраћајних манифестација у оквиру урбаних деоница као и на ван насељским деоницама морамо извршити пондерисање свих тих података по упутствима и стандардима и критеријумима Европске уније.

За израчунавање капацитета неког пута, за ниво саобраћаја услуге, на брзине саобраћајног тока и остале параметре основни пондер је ПАЈ / 24h где је путничко возило као основни пондер, где се остала саобраћајна средства свде на ПАЈ са утврђивањем коначне суме ПАЈ / 24h. Ту имамо да се двоточкаши (бицикли) третирају са 0,5 ПАЈ, мотоцикли са 0,7 ПАЈ, камиони са 1,5 ПАЈ, аутовозови и камиони са приколицама са 2 ПАЈ, а за упоређивање се узима да пут са две коловозне траке има капацитет 10.000 ПАЈ / 24h.

3. АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА САОБРАЋАЈА НА САОБРАЋАЈНИМ МРЕЖАМА

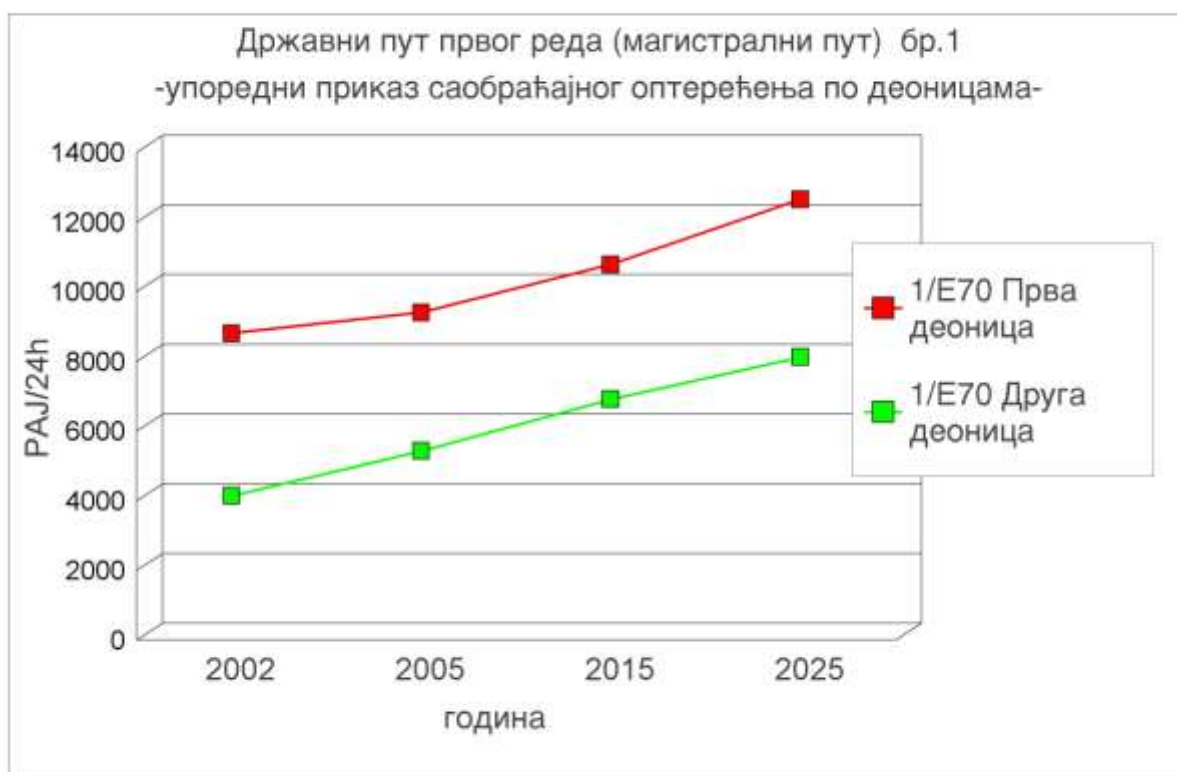
3.1. ОБРАДА, АНАЛИЗА И ЕВАЛУАЦИЈА ПОДАТАКА ИЗ ИНФОРМАЦИОНЕ ОСНОВЕ (ТАБЕЛЕ, ХИСТОГРАМИ, ТРЕНДОВИ)

Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.1 (Е-70) по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Липовац – Рума	715	НП	НП	НП	2276	2109	2663	2402	3193	4143
Рума – Шимановци	1697	НП	НП	НП	7741	6368	6137	7033	7876	8800

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
Липовац – Рума	5425	6220	6910	7615	8120
Рума – Шимановци	9400	9950	10780	11200	12650

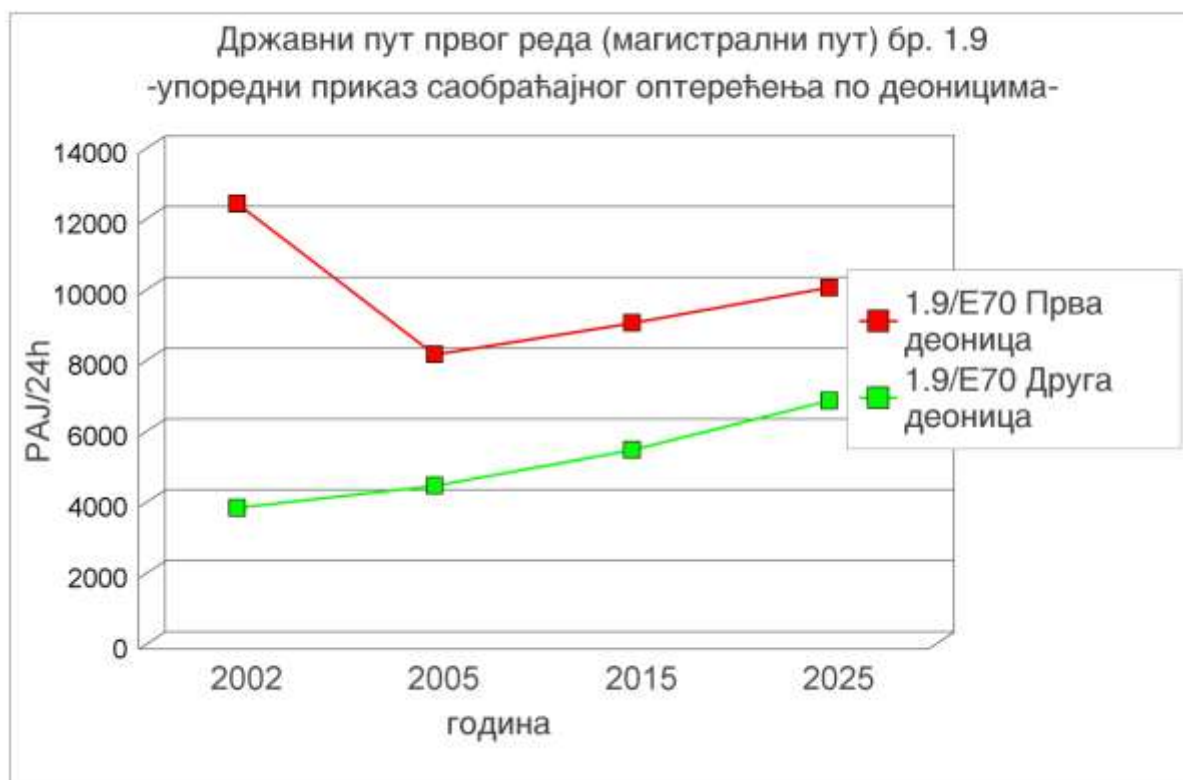


Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.1.9 по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
граница АПВ – Панчево 1 (Ковин)	5411	нема под.	НП	НП	12949	9286	6560	6860	7274	12564
Панчево 1 (Ковин) – Ватин	2301	2599	2710	НП	3533	3743	3412	3605	3693	3982

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
граница АПВ – Панчево 1 (Ковин)	8310	8790	9200	9850	10200
Панчево 1 (Ковин) – Ватин	4610	5100	5620	6280	7010

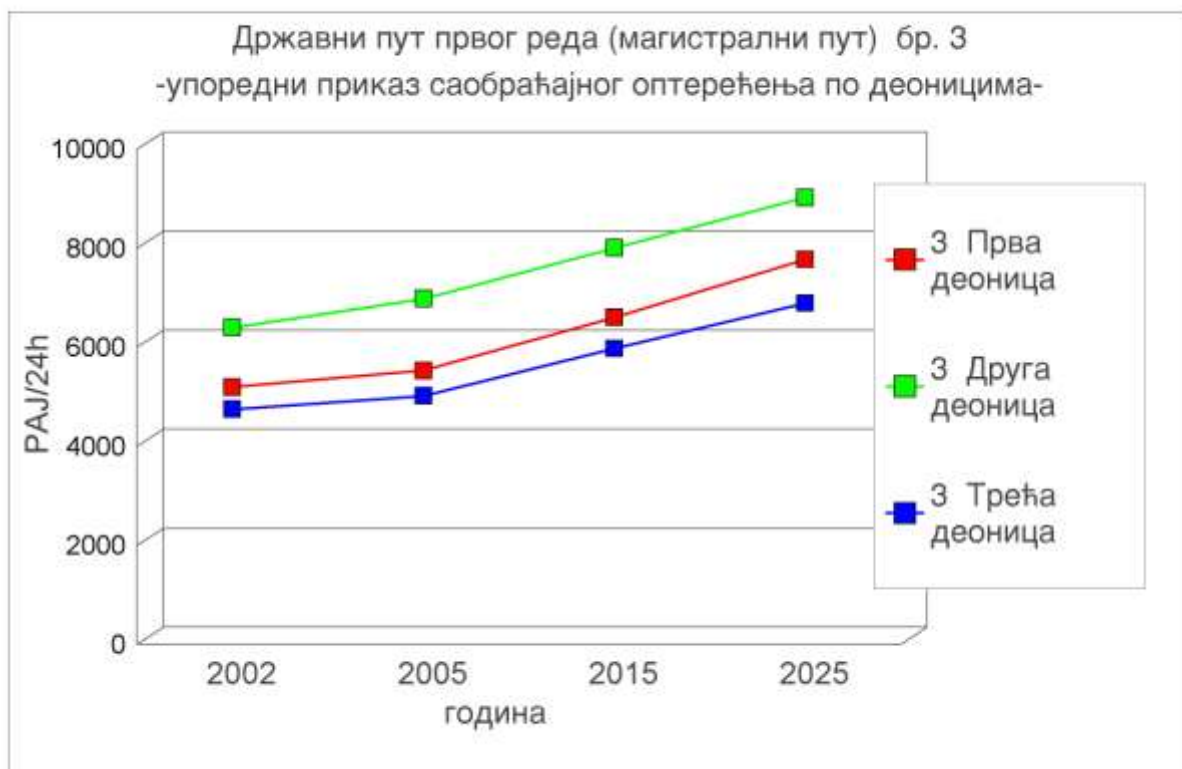


Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.3 по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Богојево – Врбас 3 (Фекетић)	1501	1585	1838	НП	2723	2390	2928	4916	4969	5192
Врбас 3 (Фекетић) – Бечеј 2 (Градиште)	1695	1790	2078	НП	2995	3466	3827	6148	6191	6395
Бечеј 2 (Градиште) – Наково	1755	1854	2150	НП	2831	2808	3005	4495	4570	4746

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
Богојево – Врбас 3 (Фекетић)	5527	6052	6601	7057	7772
Врбас 3 (Фекетић) – Бечеј 2 (Градиште)	6979	7618	8002	8507	9018
Бечеј 2 (Градиште) – Наково	5014	5552	5971	6480	6888

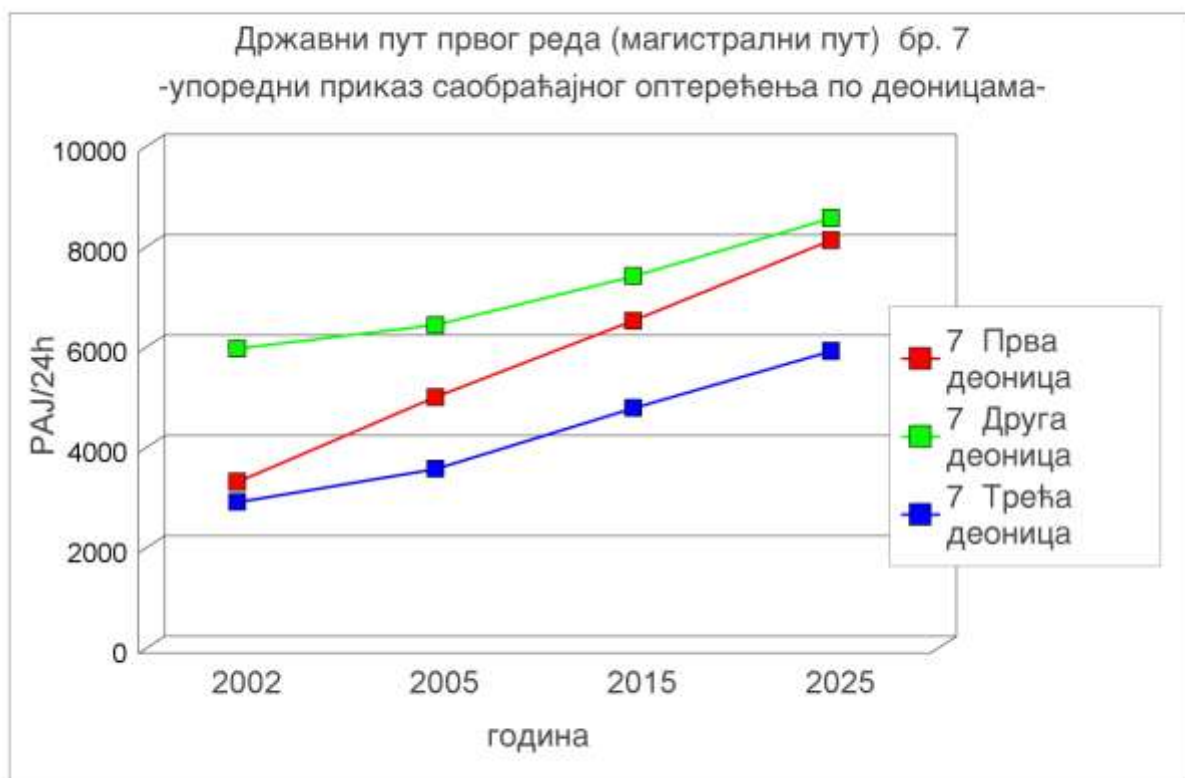


Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.7 по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Бачка Паланка – Нови Сад (Србобран)	2784	2404	2951	НП	4833	3938	2296	2764	3092	3412
Нови Сад (Србобран) – Зрењанин (Вршац)	2576	2509	2955	НП	4578	5327	3816	4126	4995	6068
Зрењанин (Вршац) – Српска Црња	2208	2698	2244	НП	3359	3480	3494	2570	2738	3010

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
Бачка Паланка – Нови Сад (Србобран)	5100	5855	6621	7570	8230
Нови Сад (Србобран) – Зрењанин (Вршац)	6538	6988	7513	8020	8670
Зрењанин (Вршац) – Српска Црња	3670	4212	4882	5465	6020

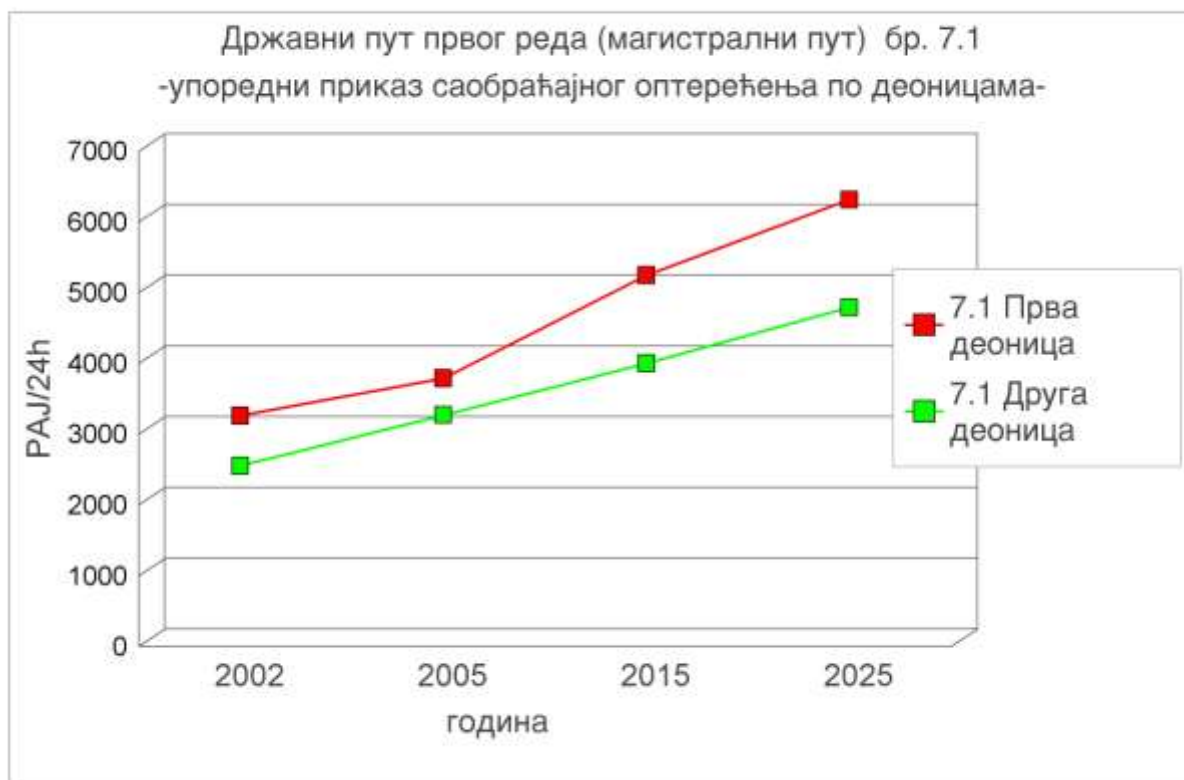


Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.7.1 по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Зрењанин – Уљма	1285	1453	1255	НП	2154	2473	2158	2240	2864	3261
Уљма – Калуђерово	1450	1643	1415	НП	2665	2392	1663	1827	2107	2551

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
Зрењанин – Уљма	3790	4600	5245	5870	6315
Уљма – Калуђерово	3270	3691	4000	4372	4790

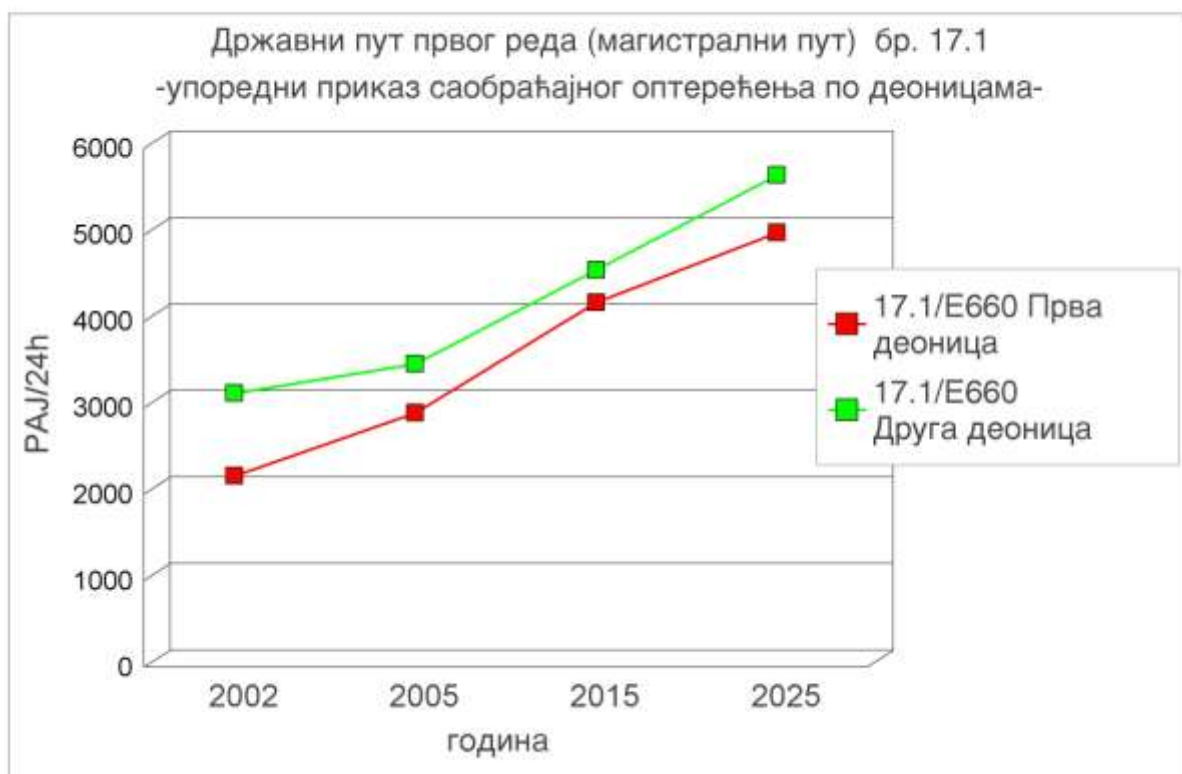


Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.17.1 по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Батина – Сомбор 3 (Кљајићево)	1600	1629	1630	НП	3290	2631	1625	1694	1872	2212
Сомбор 3 (Кљајићево) – Келебија	2879	3012	2795	НП	3637	3410	2255	2556	3084	3169

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
Батина – Сомбор 3 (Кљајићево)	2940	3600	4215	4600	5025
Сомбор 3 (Кљајићево) – Келебија	3507	4042	4591	5075	5690



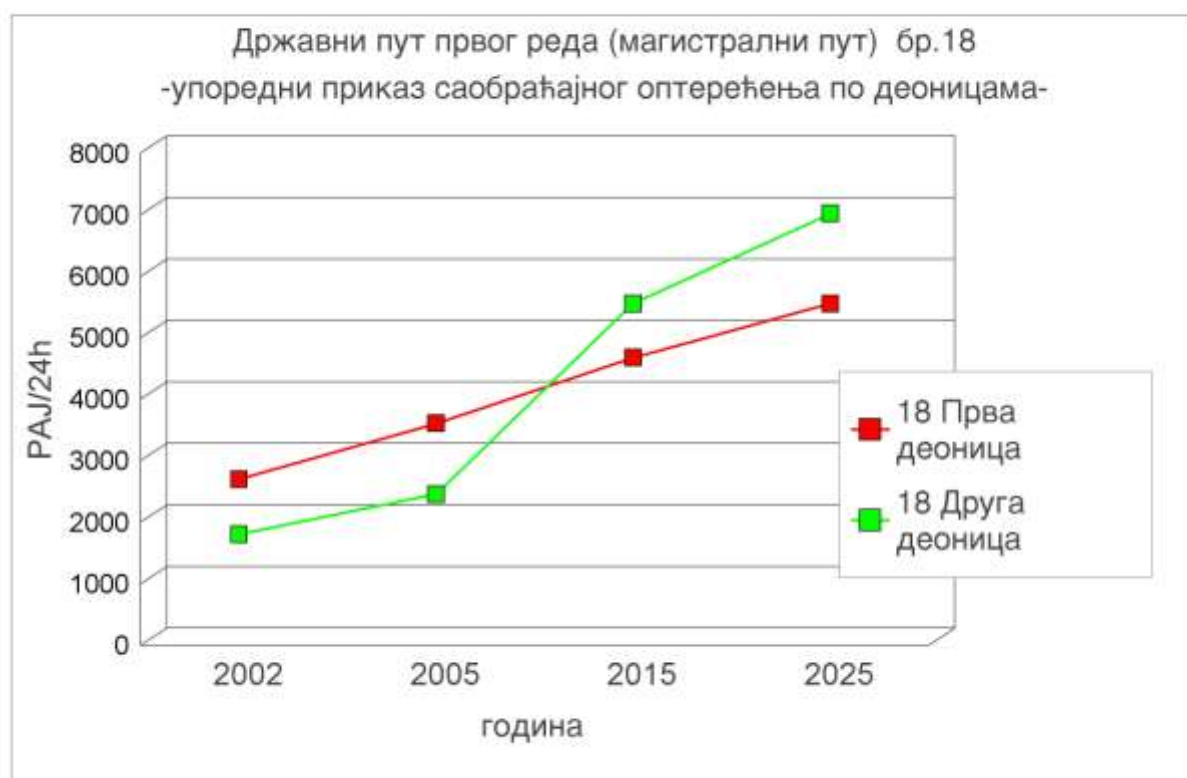
Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.18 по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Бачки Брег – Бачка Паланка 1 (Бач)	1404	1410	1629	НП	2149	2440	1698	2320	2477	2698
Бачка Паланка 1 (Бач) – С. Рача	658	655	756	НП	1243	2273	1047	1195	1629	1801

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
Бачки Брег – Бачка Паланка 1 (Бач)	3605	4020	4673	5108	5555
Бачка Паланка 1 (Бач) – С. Рача	2455	3010*	5553	6408	7017

* изградити мост на Дунаву

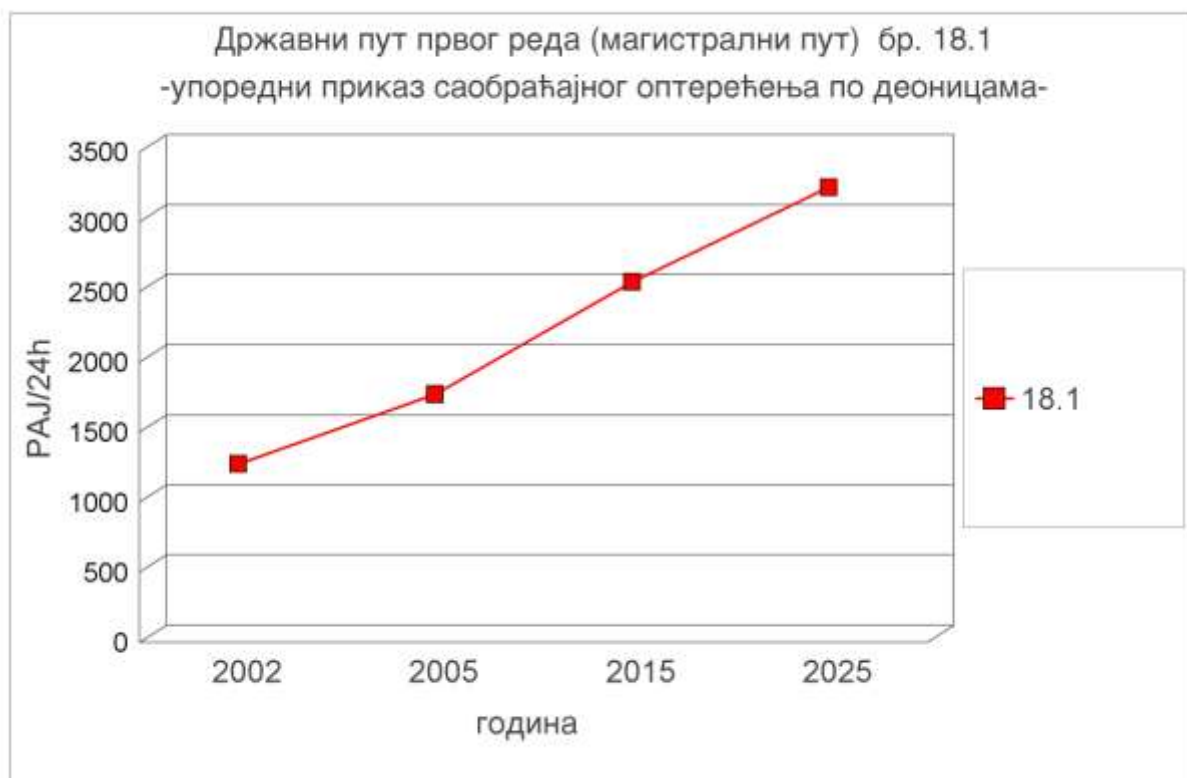


Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.18.1 по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Сот – Адашевци	936	928	1073	НП	665	1560	836	943	1050	1273

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
Сот – Адашевци	1770	2052	2571	2914	3247



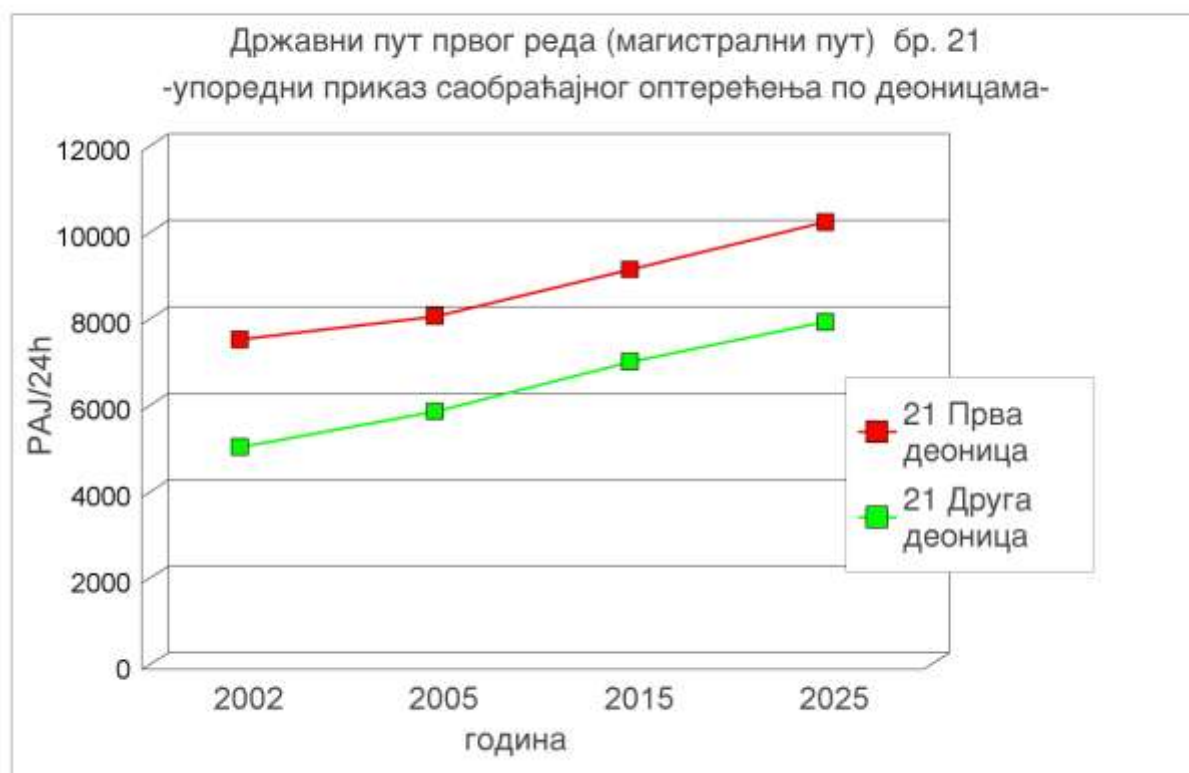
Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.21 по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Нови Сад – Рума 3 (Пећинци)	3066	3647	3876	НП*	7370	8393	4184	5924	7328	7633
Рума 3 (Пећинци) – граница АПВ (Шабац)	3179	3586	3583	НП	7075	6201	3473	4213	4807	5147

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
Нови Сад – Рума 3 (Пећинци)	8170	8825	9255	9800	10350
Рума 3 (Пећинци) – граница АПВ (Шабац)	5970	6540	7120	7650	8040

*НП – нема података

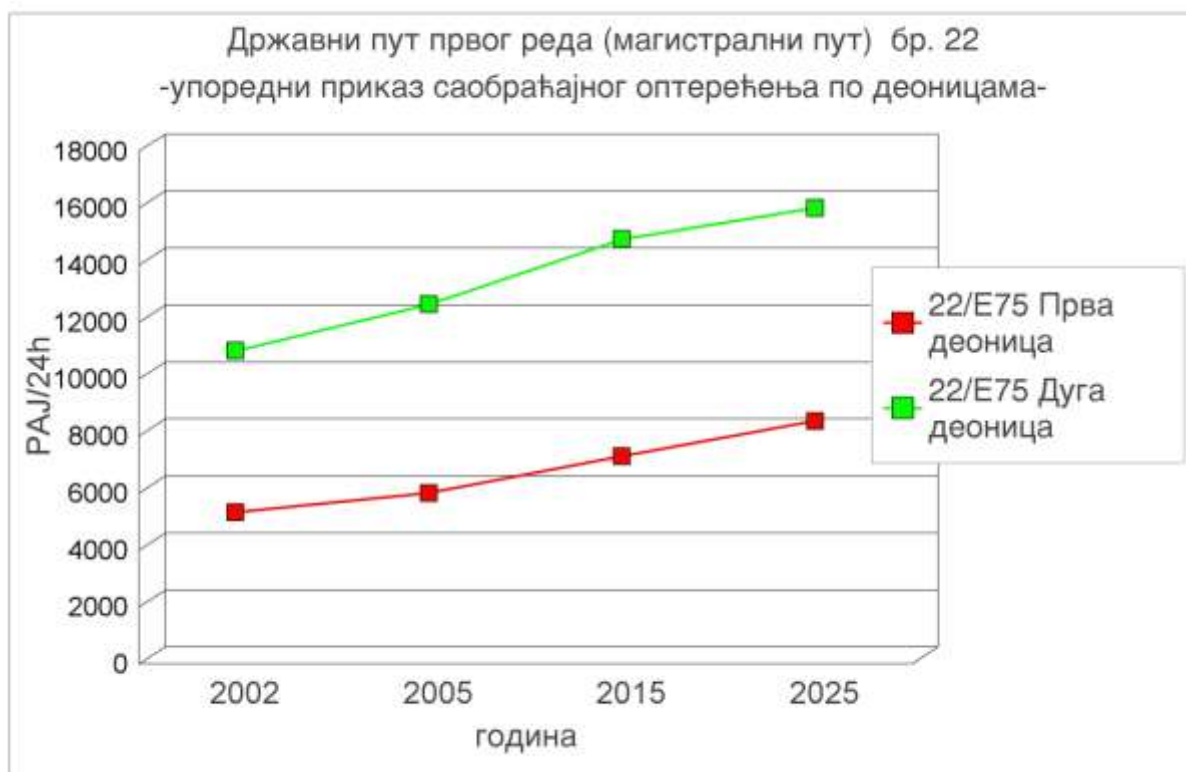


Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.22 (E-75) по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
петља Фекетић – Нови Сад 6 (Темерин)	3494	3943	4299	НП	7155	6828	2694	3622	4758	5318
Нови Сад 6 (Темерин)– граница АПВ Батајница	5006	5142	5605	НП	9507	9553	5640	9070	9542	10983

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
петља Фекетић – Нови Сад 6 (Темерин)	5991	6670	7285	7791	8517
Нови Сад 6 (Темерин) – граница АПВ Батајница	12618	13870	14901	15607	16001

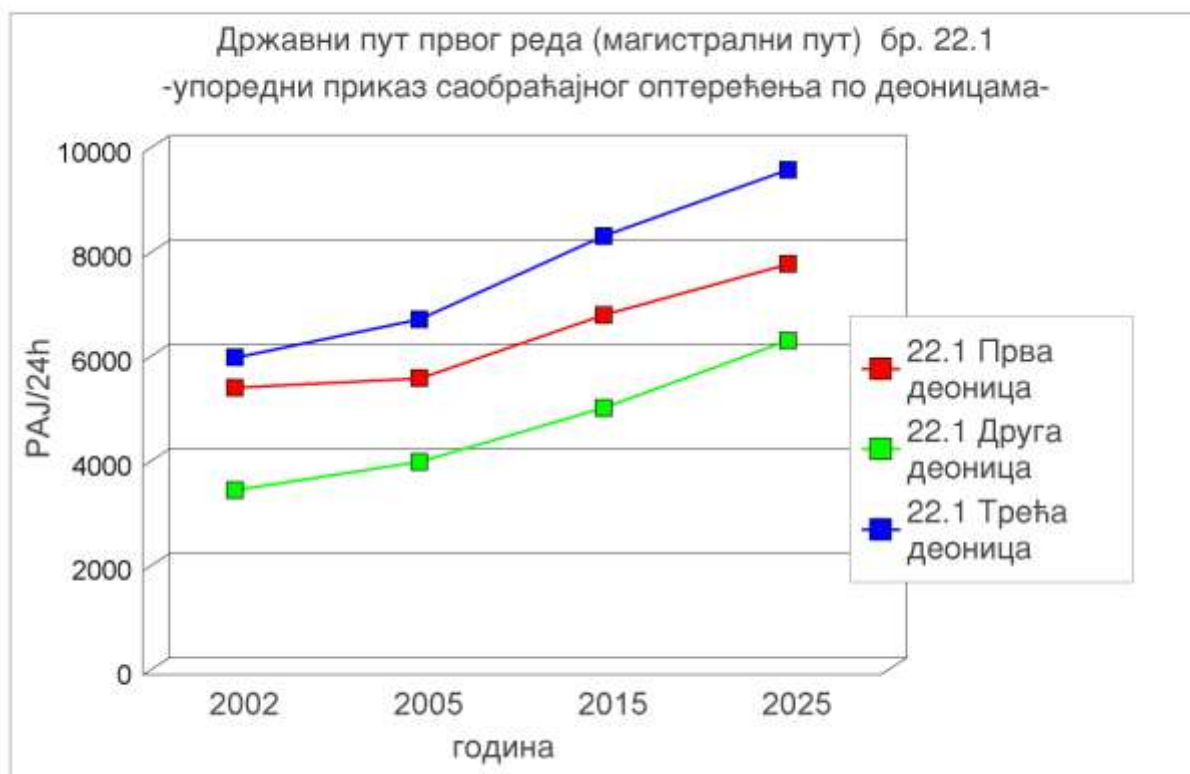


Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.22.1 по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
граница Мађарске – Бачка Топола 4 (Бајмок)	6321	6449	6485	НП	9510	5964	3336	4757	5465	5197
Бачка Топола 4 (Бајмок) – Нови Сад 2 (Србобран)	2744	2952	3451	НП	5828	3978	2307	3186	3339	3536
Нови Сад 2 (Србобран) – граница АПВ (Батајница)	2617	3255	3296	НП	5465	6048	3372	3988	5059	6079

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
граница Мађарске – Бачка Топола 4 (Бајмок)	5680	6308	6890	7401	7863
Бачка Топола 4 (Бајмок) – Нови Сад 2 (Србобран)	4080	4570	5110	5830	6400
Нови Сад 2 (Србобран) – граница АПВ (Батајница)	6808	7670	8400	9080	9670

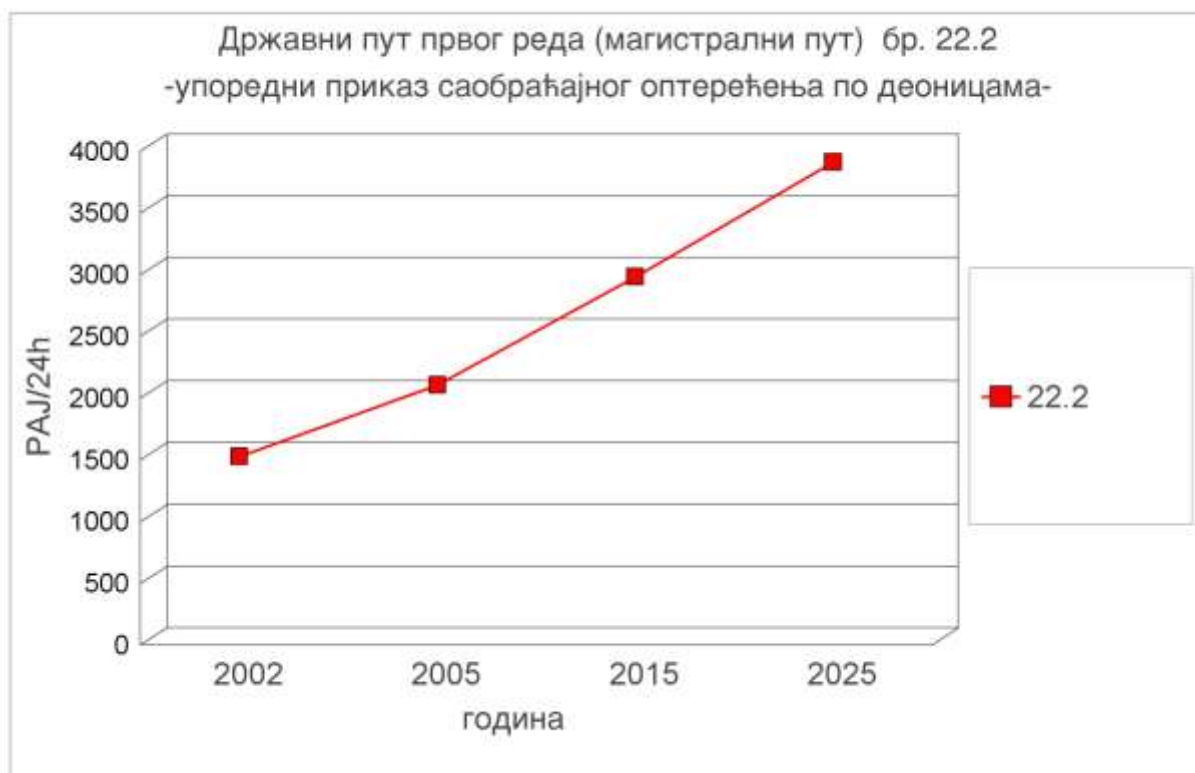


Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.22.2 по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Марадик 2 (БГД) – Марадик	450	564	686	НП	1893	1367	388	1356	1366	1526

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
Марадик 2 (БГД) – Марадик	2105	2552	2981	3502	3911

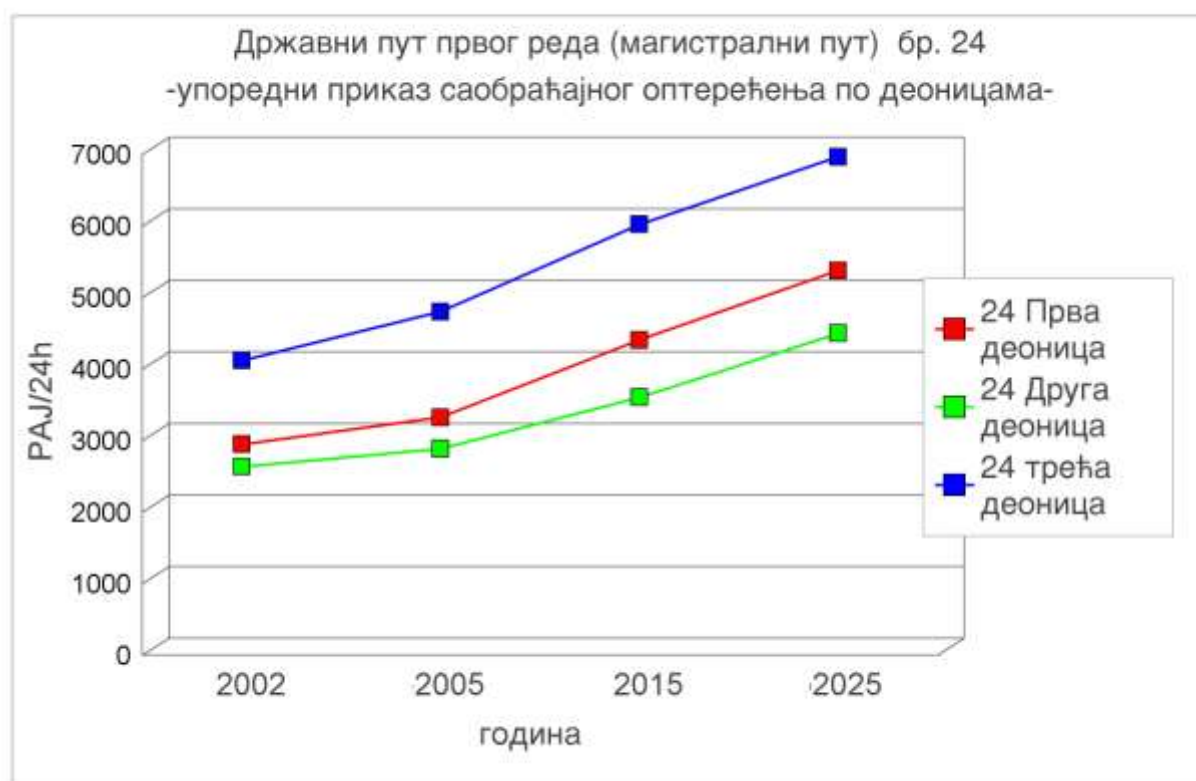


Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.24 по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Суботица 1 (Бачка Топола) – Кикинда 2 (Чока)	1470	1674	2036	НП	3093	3378	2293	2495	2652	2950
Кикинда 2 (Чока) – Зрењанин 2 (Панчево)	1781	1857	1787	НП	3598	2708	1948	2175	2290	2638
Зрењанин 2 (Панчево) – граница АПВ (Ковин)	2475	2713	2829	НП	4194	3947	2420	3295	3655	4124

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
Суботица 1 (Бачка Топола) – Кикинда 2 (Чока)	3330	3790	4412	4908	5382
Кикинда 2 (Чока) – Зрењанин 2 (Панчево)	2890	3271	3608	4091	4503
Зрењанин 2 (Панчево) – граница АПВ (Ковин)	4808	5401	6028	6602	6971

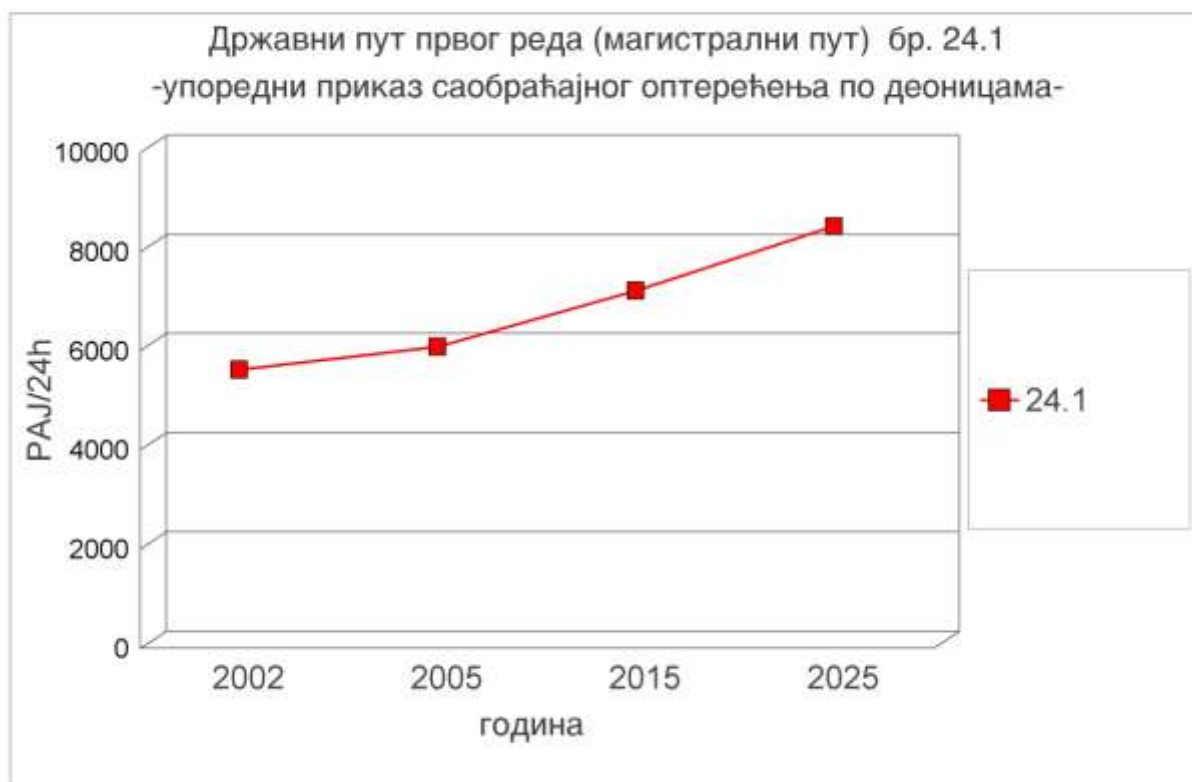


Стање саобраћајног оптерећења на државном путу I реда бр.24.1 по годинама (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Ечка – граница АПВ Чента	2773	3502	3346	НП	4743	4690	3308	3348	3850	5618

Прогноза саобраћајног оптерећења (ПГДС) (воз/24h)

деонице пута	2005	2010	2015	2020	2025
Ечка – граница АПВ Чента	6080	6642	7211	7885	8511



3.2. АНАЛИЗА СВИХ ИЗГРАЂЕНИХ САОБРАЋАЈНИЦА (ОБИЛАЗНИЦА), ПО ОПШТИНАМА У АП ВОЈВОДИНА

3.2.1. ОПШТИНА АДА

Општина Ада припада простору источне Бачке и основни саобраћајни капацитет је државни пут II реда (регионални пут) бр.122 Бечеј – Ада – Сента који има дијаметрално пружање у односу на општински простор. Овај државни пут је основни саобраћајни капацитет овог простора који кумулише и усмерава саобраћај ка жељеним одредиштима. У постојећем стању државни пут II реда бр. 122 има пружање кроз насеља тако да својим манифестацијама битно нарушава интерне насељске токове.

Просторно планским документима за Аду и Мол установљена је модификована траса (делом по ободу насеља и ван насеља) обилазнице државног пута бр.122 и сагледавање просторне могућности за имплементацију новог путног правца Мол - Мали Иђош уз сагледавање свих саобраћајно економских и пројектних услова који би оправдали изградњу тог новог пута.

У будућности би требали формирати нову саобраћајну матрицу која ће функционално објединити све категорисане и некатегорисане путеве у један систем који ће омогућити рационална кретања.

3.2.2. ОПШТИНА АЛИБУНАР

Општина Алибунар припада простору југоисточног дела Баната, и оно је просторно разуђено али је опслужују државни пут I реда (магистрални пут) бр.1.9 Панчево - Алибунар - Вршац и државни путеви II реда (регионални путеви) бр.123 Алибунар - Добрица - Сечањ и бр.125 Алибунар - Пландиште. Ови државни путеви у постојећем стању пролазе кроз насеља (најчешће кроз сам центар насеља) и својим транзитним кретањима ометају одвијање насељског саобраћаја.

На простору Алибунара егзистира и неизграђени државни пут II реда бр.110 од Падине до Селеуша. Овај врло важан сегмент овог државног пута је неизграђен из разлога немања средстава мада би се кроз експлоатационе трошкове брзо друштву вратило.

У појединим плановима (Делиблатска пешчара) планирана је нова траса државног пута I реда бр.1.9 ван насеља тако да се не планирају обилазнице кроз Банатски Карловац и Николинце.

На простору општине Алибунар постоји и неизграђена траса државног пута II реда бр.123 око Делиблатске пешчаре мада је траса утврђена, али са афирмацијом овог простора у домену туризма изградња свих саобраћајних капацитета ће се јавити као неминовност.

Обилазница око Алибунара ће се изградити када се за то стекну саобраћајни и економски услови.

3.2.3. ОПШТИНА АПАТИН

Општина Апатин припада простору западне Бачке са ексцентричним гео-саобраћајним положајем у односу на путеве највишег ранга. Међутим основни саобраћајни капацитет овог простора државни пут II реда (регионални пут) бр.101 Сомбор – Апатин – Богојево кумулише сав интерни саобраћај за потребе овог простора. На овај државни пут се наслањају општински (локални) путеви (ДП II реда бр.101 – Купусина – ДП II реда бр.101 и ДП II реда бр.101 – Пригревица – ДП I реда бр.18) као и некатегорисани путеви (прилазни и атарски путеви).

Просторно планским документима (ГП и ППО) дефинисане су трасе обилазнице око Апатина и њено повезивање са робно-транспортним центром и привредним субјектима у окружењу.

Изградњом обилазнице око Апатина ће се елиминисати транзит из урбаног простора Апатина и функционисање насељског система саобраћаја ће се довести у ризину правилног функционисања.

3.2.4. ОПШТИНА БАЧ

Општина Бач припада просторном комплексу западне Бачке. Општински комплекс је доста просторно разуђен, али саобраћајно не опслужен јер овај простор дијаметрално пресеца државни пут I реда (магистрални пут) бр.18 који кумулише сав интерни саобраћај ка жељеним одредиштима. Други по значају за овај простор је државни пут II реда (регионални пут) бр.102 Бач – Банатско Ново Село - који кумулише интерни саобраћај у оквиру овог простора и усмерава га ка путевима вишег ранга. Саобраћајну мрежу општине Бач чине и општински (локални) и некатегорисани (приступни и атарски) путеви. У будућој саобраћајној матрици овог простора све ове путеве треба функционално осмислити у систем који ће пружити оптималне услове за одвијање саобраћаја, нарочито укључујући радијални правац до граничног прелаза ка Дунаву ка Вуковару.

Кроз општину Бач пролазе путеви различитог значаја тако да имамо пружање државног пута I реда бр.18 на правцу север-југоисток и он пролази ван насеља Бач (преко девијације-обилазнице која је грађена пре неколико декада и то у потпуности задовољава захтеве саобраћаја на том правцу). Међутим у Бачу на радијалном правцу државног пута II реда исток-запад се јавља проблем проласка свих структура теретних возила кроз урбани простор, да би елиминисали транзит кроз просторно планску документацију - ГУП. Урађена је траса обилазнице на овом правцу што подразумева изградњу новог моста на каналу. Оно ће бити реализовано када се за то стекну услови нарочито када проради трајектна веза са Вуковаром. Пролазак осталих категорисаних путева кроз насеља општине Бач и ако нарушавају интер насељска кретања за сада не изискују изградњу обилазница, јер немају саобраћајно-економско оправдање.

Просторно планским документом ГУП Бача је сагледано могуће елиминисање транзита из урбаног простора изградњом обилазнице. Утврђен је коридор југозападно од насеља али он захтева изградњу новог моста преко канала. Ова обилазница по интензитету саобраћаја је неоправдана али функционалност, безбедност и процене утицаја на животну средину је у потпуности правдају. На овом простору је било још захтева за елиминацијом саобраћаја из центра насеља, али она осим еколошких критеријума нису оправдана.

3.2.5. ОПШТИНА БАЧКА ПАЛАНКА

Општина Бачка Паланка спада у групу пограничних Дунавских општина и налази се на простору југозападне Бачке. По величини општинског простора општина Бачка Паланка спада у веће у Војводини, а по гео-саобраћајном положају спада у врло значајне.

На простору општине Бачка Паланка у постојећем стању, имамо пружање врло важних саобраћајних праваца тако да имамо пружање север-југоисток најважније саобраћајнице овог простора државног пута I реда (магистралног пута) бр.18 Сомбор – Оџаци – Бач - Бачка Паланка - граница Хрватске. Својом изграђеношћу овај државни пут кумулише сав интер регионални саобраћај и усмерава га жељеним одредиштима.

На простору општине Бачка Паланка имамо и пружање државног пута I реда бр.7 Бачка Паланка – Нови Сад који сада својом трасом пролази кроз урбане просторе насеља и својим манифестацијама угрожава одвијање насељског саобраћаја.

У оквиру простора Бачке Паланке егзистирају и државни путеви II реда бр.119 и бр.119/1 као и путеви бр.104 и бр.112. Сви ови државни путеви у постојећем стању пролазе кроз насеља и угрожавају одвијања интер насељских кретања али и не у обиму који би тражио одмах изградњу обилазница.

На простору општине Бачка Паланка имамо и систем радијално устројених општинских (локалних путева) ,ка Младенову, Карађорђеву и другим местима који се чеоно завршавају.

У оквиру постојеће просторно-планске документације планирана је нова траса државног пута I реда бр.7(ван насеља) ка Новом Саду, као и нова траса државног пута II редабр.119 и то делимично по постојећој траси а делимично у виду обилазнице (Нова Гајдобра, Гајдобра, Силбаш).

Остала насеља у општини ће изградњом тих нових траса путева бити ослобођена од транзита.

У оквиру ове општине највише је учињено са аспекта елиминације транзита из урбаног простора тако је изграђен сегмент обилазнице око Бачке Паланке на правцу север - југ. Просторно планском документацијом је утврђена обилазница -прилаз на мост, али због недефинисаних услова прикључења и просторних веза са Републиком Хрватском није дошло до реализације исте.

3.2.6. ОПШТИНА БАЧКА ТОПОЛА

Простор општине Бачка Топола спада у простор средње Бачке. Гео-саобраћајни положај општине Бачка Топола се може окарактерисати на врло повољан начин јер преко њега имамо пружање врло значајних саобраћајних капацитета различитог хијерархијског нивоа. Основни саобраћајни капацитет овог простора је аутопут Е-75 Хоргош – Суботица – Бачка опола – Нови Сад – Батајница (Београд) који кумулише сав интер регионални саобраћај и усмерава га до одредишта на високом нивоу комфора вожње и саобраћајне услуге.

На простору општине Бачка Топола се налази и државни пут I реда (магистрални пут) бр.22 (Суботица –Топола – Србобран – Нови Сад) који својим капацитетима сада има локални регионални значај мада је по обиму саобраћаја значајан и пролази својом трасом кроз насеља и својим манифестацијама ремети интер насељске токове.

Уређеношћу улица и режима саобраћаја на нивоу насеља ове токове треба водити ван централних зона утицаја које својим габаритима омогућују пролаз овим транзитним токовима. Просторно планском документацијом за Бачку Тополу је планирана обилазница и то путем сегмената који омогућују етапну изградњу у зависности од исказаних проблема и финансијских средстава и то дуж итинерера са највећим обимом саобраћаја.

На простору општине Топола постоје и државни путеви II реда (регионални путеви) који се сустичу и у оквиру урбаног простора Бачке Тополе и то ДП II реда бр.119, Кула – Бачка Топола – Е-75 – Сента и ДП II реда бр.108, Бајмок – Топола – Бечеј.

Већ дуже време егзистира предлог успостављања новог државног пута II реда од Малог Иђоша до Мола који мањим делом пролази и територијом општине Бачка Топола, као и пута Бајша – Црвенка. Све ове путеве као и постојеће општинске (локалне) путеве на простору општине Бачка Паланка треба укључити у систем путева нове саобраћајне матрице општинских путева.

Тренутно важећом просторно планском документацијом и Просторним планом општине Бачка Топола се планира изградња обилазнице око урбаног простора Бачке Тополе (и то путним сегментима).

Осталих захтева за елиминацијом пролаза кроз насеље није било.

3.2.7. ОПШТИНА БАЧКИ ПЕТРОВАЦ

Општински комплекс Бачки Петровац припада реону јужне Бачке и спада у групу мањих општина у Војводини. Гео-саобраћајни положај ове општине је ексцентричан у односу на пружање саобраћајних капацитета вишег ранга.

На простору општине Бачки Петровац на њеном јужном делу пружа се државни пут I реда (магистрални пут) бр.7 тангентно у односу на урбани простор насеља Гложан. У просторно планској документацији због значаја овог пута на интер регионалном нивоу планирано је његово измештање изван насеља (северно) с тим да је у складу са трасом овог државног пута на простору околних општина.

На простору општине Бачки Петровац пружа се државни пут II реда бр.102 Нови Сад – Бачки Петровац – Ратково. У постојећем стању овај државни пут пролази кроз урбани простор насеља, а највише проблема задаје општинском центру Бачки Петровац.

Ранијом просторно планском документацијом биле су установљене трасе обилазнице које би елиминисале транзит из центра насеља Бачки Петровац. До сада то није реализовано, међутим новим ГП-ом Бачки Петровац је установљена нова просторна матрица развоја насеља у домену привредног развоја која је захтевала и адекватно саобраћајно опслужење да би све то задовољило установљење нове трасе – обилазнице државног пута II реда која оптимално задовољава све транспортне захтеве. Етапе изградње обилазнице ће бити у функционалној зависности од пословне афирмације радне зоне.

На простору општине Бачки Петровац пружају се општински (локални) путеви Бачки Петровац – Гложан и Бачки Петровац – Кулпин. Ови путеви су општинског (локалног) значаја и углавном кумулишу сва интерна кретања.

3.2.8. ОПШТИНА БЕЛА ЦРКВА

Гео-саобраћајни положај општине Бела Црква условљава висок ниво повезаности са окружењем. Претходним просторно планским документима је то сагледавано и усвојена су просторно планска решења обилазнице (северно изнад насеља) око Беле Цркве стим да се на њу надовезује и државни пут II реда (регионални пут) из правца Ковина тако да њеном изградњом сав транзит ка граничном прелазу Калуђерово ће ићи ван урбане агломерације Беле Цркве с тим да ће се Бела Црква на обилазници везивати на три места што у потпуности задовољава потребе везивања насеља са саобраћајницом вишег хијерархијског нивоа. Нова траса државни пут I реда (магистралног пута) предвиђа и обилазак и осталих урбаних простора на овом простору тј. њено пружање ван насеља. Та решења су само планирана и до сада нису реализована. Остали државни путеви II реда који пролазе кроз насеља ће остати на постојећим трасама а кроз насеље ће се правити девијације како би се побољшали елементи и проходност тих путева. Нових захтева за путеве има али они су локалног значаја мада би и њих требало имплементирати у нову саобраћајну матрицу општине.

3.2.9. ОПШТИНА БЕОЧИН

Општина Беоцин припада комплексу фрушкогорских општина и налази се на њеном северном делу уз Дунав. Овај простор има саобраћајну мрежу радијалног типа а основу чини државни пут II реда (регионални пут) бр.107 који спаја сва подунавска насеља са општинским центром. Пролазак овог државног пута кроз центар Беочина је условило изградњу обилазнице која је током протеклих декада и реализована. Међутим транзитна кретања (која су знатно већа од како је успостављен гранични прелаз у Нештину ка Хрватској (знатно ометају мирна насељска кретања и чине низ нелагодности и угрожавања безбедности), међутим због старе изграђености и скучености простора до сада се није приступило елиминацији транзита. Државни пут II

реда бр.107 повезује овај простор са окружењем. Остала насеља у општини су повезана општинским (локалним) путевима радијалног карактера.

3.2.10. ОПШТИНА БЕЧЕЈ

Општина Бечеј има ексцентричан гео-саобраћајан положај у односу на ауто-пут, међутим на овом простору се сустичу путеви највишег хијерархијског нивоа и то државни пут I реда (магистрални пут) бр.3, Србобран - Бечеј - Нови Бечеј, државни пут II реда (регионални пут) бр.122, Жабал - Бечеј - Сента као и државни пут II реда (регионални пут) бр.108, Бечеј - Бачка Топола -Бајмок. Тако велики број радијалних праваца из урбаног простора захтева конституисање обилазнице тј. усмерено вођење транзита ван урбаног простора. Ти захтеви су испуњени у оквиру ГП-а и ППО тако што обилазница има пружање са источне и јужне стране насеља и својом трасом обједињује све радијалне правце. Ова обилазница има укрштање са пругом и каналом тако да захтева велика средства за реализацију али и то неће бити проблем када се стекну услови за реализацију исте.

Остала насеља у Бечејској општини имају исте проблеме јер државни путеви II реда дијаметрално пресецају насеља пролазећи са целокупним саобраћајем кроз центре насеља. Али за сада ти проблеми остају само евидентирани.

3.2.11. ОПШТИНА ВРБАС

Општина Врбас је по степену изградњености путне мреже у врху на простору Војводине. Кроз овај простор пролазе: ауто-путЕ-70, државни пут I реда (магистрални пут) бр.22.1 као и унија државних путева II реда (регионалних путева) који омогућују овом простору одличну комуникацију са окружењем.

Потреба за изградњом обилазнице се јавила само у оквиру урбаног простора насеља Врбас а пошто је она у претходној просторно планској документацији већ била интерполована она је и делом изградњена а делом је изградњена као прстен око насеља пошто габарити тих улица то дозвољавају. Међутим у декадама пред нама обим саобраћајних дешавања ће се јавити као проблем тако да ће морати прибећи изградњи обилазница у коначној верзији, а то ће се десити када се за то стекну саобраћајно-економски услови рационалне изградње. У осталим насељима саобраћајни токови пролазе кроз урбане просторе (центри насеља) тако да се и тамо јављају сукоби транзитних и интерних кретања у Бачком Добром Пољу и Змајеви. У скорој будућности ће се јавити захтеви за реализацијом саобраћајних решења која ће делом или заувек ослободити насеља од транзитног саобраћаја.

3.2.12. ОПШТИНА ВРШАЦ

Општина Вршац представља једну од најважнијих пограничних општина јер на њеном простору имамо пружање државног пута I реда (магистралног пута) бр.1.9, Београд - Панчево - Вршац граница Румуније који представља основну друмску везу са Румунијом и осталим регионима (Украјина, Молдавија и остало). Садашња траса државног пут I реда бр.1.9 пролази кроз урбани простор Вршца и својим транзитним кретањима у значајној мери омета насељска кретања.Категорија овог пута захтева посебне услове и брзину кретања, и јасно је зашто се захтева изградња обилазнице у коначној верзији (мада је покушавано ублажавање потешкоћа кроз режим вођења овог саобраћаја кроз саобраћајну мрежу Вршца). Ти покушаји су само ублажавали стање али нису доводили до прихватљивости. Евидентно је питање транзита кроз саобраћајну мрежу Вршца на правцима ка Пландишту и Белој Цркви, па се намеће закључак да и ови радијални правци морају бити обухваћени сегментима обилазнице (мада је то могуће и у другим етапама изградње).

Важан саобраћајни капацитет који егзистира на овом простору је и државни пут I реда бр. М-7.1 такође пролазећи кроз насеље и битно нарушавајући степен безбедности саобраћаја.Државни пут II реда (регионални пут) бр.126, Вршац-Стража

такође ствара низ потешкоћа у оквиру насеља кроз које пролази али ти сукоби нису достигли кулминацију па није рационално и економски оправдано градити обилазнице ни нове путеве.

Општински (локални путеви) у саобраћајној матрици општине Вршац заузимају значајно место у повезивању насеља, али те манифестације за сада не угрожавају функционисање виталних насељских функција. У оквиру просторно-планске документације имамо имплементиране трасе обилазнице око Вршца као и ван насељска пружања основног путног правца-полу аутопут Панчево - Вршац. Изградњом ових саобраћајних капацитета ће се знатно ублажити негативна саобраћајна слика овог простора а доћи ће и до значајног пораста степена безбедности саобраћаја у зони Вршца и околних насеља.

3.2.13. ОПШТИНА ЖАБАЉ

Општина Жабаљ припада просторном комплексу источне Бачке. На простору општине Жабаљ има пружање основног путног правца - државног пута I реда (магистралног пута) бр.7, Нови Сад - Жабаљ - Зрењанин који тангира урбани простор насеља Жабаљ, а у самом насељу се укрштају државни путеви II реда (регионални путеви) бр.122 и бр.104.

У оквиру просторно планске документације за насеље Жабаљ утврђене су трасе обилазнице како би се елиминисао транзит (теретни саобраћај) из простора центра, како би се неутралисале нежељене манифестације на мирне унутар насељске токове.

Остала насеља у општини (Госпођинци и Ђурђево) нису угрожена од саобраћаја иако регионални пут пролази кроз насеље због малог обима саобраћаја док у насељу Чуруг елиминација транзита из центра насеља је извршена кроз вођење саобраћајних токова по ободној насељској мрежи.

3.2.14. ОПШТИНА ЖИТИШТЕ

Општина Житиште припада просторном комплексу источно-средишњег Баната а у гео саобраћајном смислу овај простор има мали ексцентричан положај у односу на најважније саобраћајне правце Војводине, међутим кроз овај простор имамо дијаметрално пружање државног пута I реда (магистралног пута) бр.7 Зрењанин - Житиште - Нова Црња који у постојећем стању пролази кроз насеља и својим манифестацијама угрожава функционисање насељских система саобраћаја, озбиљно угрожавајући безбедност свих учесника у саобраћају.

Да би у перспективи отклонили све негативности у односу на урбане просторе установљена је нова траса државног пута I реда бр.7 ван насеља као нови саобраћајни капацитет ширег регионалног значаја. Међутим док се не створе услови за реализацију те нове трасе државни пут I реда бр.7, треба пребродити време да се отклоне негативности које су сада присутне у урбаном живљењу општинског центра Житиште. Из тих разлога сада важећа просторно планска документација је установила трасу обилазнице ван насеља са западне стране обезбеђујући неопходне просторне услове за реализацију исте. У осталим насељима (Банатски Двор, Честерег и Банатско Карађорђево) се неће предузимати ништа јер је обим насељског саобраћаја мали у кумулативи са транзитним токовима, а обим саобраћаја је далеко испод капацитета предметног државног пута.

На простору општине Житиште имамо и пружање уније државних путева II реда (регионалних путева) бр.123, 114/1 и 123/4, међутим обими саобраћаја ових путева су мали тако да они са малим обимом насељских кретања не захтевају изградњу обилазницеа једино што се оне кроз насељску мрежу улица могу водити ван центра насеља, и тим потезима се првенствено може деловати на повећање степена безбедности.

На овом простору постоје и општински (локални) путеви који су локалног значаја и служе само за повезивање насеља, а обими кретања дуж ових путева не захтевају никакве поправке, једино се могу доградити у затворен систем повезивања насеља из окружења односно са насељима из суседних општина (Лазарево, Торда, Хетин).

3.2.15. ОПШТИНА ЗРЕЊАНИН

Општина Зрењанин припада групи највећих општина у Војводини и она локацијски припада Средњем Банату. На простору општине Зрењанин се сустичу низ државних путева путева различитог значаја и обима саобраћаја. На простору општине имамо дијаметрално пружање државног пута I реда (магистралног пута) бр.7, Нови Сад - Зрењанин - Српска Црња - Граница Румуније.

У постојећем стању државни пут I реда бр. М-7 пролази кроз урбани простор кроз саобраћајну мрежу насеља, мада нова траса постоји у просторно планској документацији. Нова траса обилазнице тражи значајна финансијска средства (много објеката и денивелација) па се из тих разлога реализација исте одлаже. На простору Зрењанина се сустиче и државни пут I реда бр.24, Кикинда - Зрењанин - Панчево. У постојећем стању овај пут делимично пролази кроз урбани простор насеља а делом егзистира изграђени сегмент обилазнице, како би се елиминисао саобраћај дуж овог пута из зоне центра насеља. Будућа саобраћајна матрица Зрењанина валоризује и просторно пружање државног пута I реда бр.7.1 Зрењанин - Вршац и то као радијални правац са обилазницом, међутим до реализације обилазнице овај пут ће се укључити у насељски систем мреже која таква пролази кроз центар Зрењанина наносећи му низ нежељених негативности.

Из урбаног простора насеља имамо радијално пружање државног пута I реда бр.24.1 Зрењанин - Београд који је саобраћајно врло интензиван са свим структурама возила и он сада своје токове води кроз урбани простор Зрењанина мада има покушаја вођења ових токова кроз мрежу како би се смањило саобраћајно оптерећење центра Зрењанина. Сви ови проблеми ће нестати са реализацијом изградње свих сегмената обилазнице. У осталим насељима нема потребе за изградњом обилазница јер се у плановима вишег реда у будућности планирају основни путни правци (по новим трасама ван свих насеља од полазишта до одредишта).

Простор општине Зрењанин чини и знатан број радијалних општинских (локалних) путева (до насеља) које би требало повезати у систем, уз обезбеђење прилаза насељима из више правца.

3.2.16. ОПШТИНА ИНЂИЈА

Општина Инђија припада просторном комплексу Срема и просторно се налази на њеном источном делу.

На простору општине Инђија имамо пружање саобраћајних капацитета различитих хијерархијских нивоа од највиших (аутопут) до најнижих (некатегорисани путеви).

Ауто-пут Е-75 (државни пут I реда бр.22) има дијаметрално пружање у односу на општински простор али и задовољавајући број денивелисаних веза категорисаних и некатегорисаних путева. Ауто-пут има пружање од моста на Дунаву (код Бешке) до територије општине Стара Пазова. На простору општине Инђија има и тзв. алтернативних путева ауто-путу (због плаћања путарине) државни пут I реда бр.22.1, Нови Сад - Инђија - Стара Пазова.

Овај државни пут I реда на простору општине Инђија у постојећем стању, пролази кроз урбани простор Инђије (и то кроз центар) наносећи низ негативности овом урбаном простору (ометање интерног саобраћаја, ометање виталних централних функција, екологија). Да би ово све елиминисали у просторно планској документацији планирана је обилазница западно и јужно од насеља. Међутим од установљења трасе, остало

ништа није учињено за реализацију исте и ако интензитет саобраћаја и формирање радно пословне зоне то захтевају.

На простору општине Инђија имамо пружање и државних путева II реда (регионалних путева) бр.109 и 130. Државни пут II реда бр.109, Стари Сланкамен - Инђија - Путинци је регионалног карактера који у знатној мери кумулише интерни саобраћај укључујући га до интерних одредишта роба.

Због интензитета саобраћаја (везе са аутопутем) и великог обима интер насељских кретања на простору Инђије (са јужне стране) се планира изградња обилазнице између државног пута I реда бр.22 и државног пута II реда бр.109. На простору општине имамо пружање државног пута II реда бр.130 на простору Марадика.

Овај државни пут II реда служи за регионално повезивање, у постојећем стању има мали обим саобраћаја уз изграђеност која није на завидном нивоу уређености па је неопходна реконструкција комплетне трасе.

У оквиру простора општине Инђија егзистира и знатан број општинских (локалних) путева различите изграђености, који су углавном у функцији локалног повезивања насеља. Овај систем општинских (локалних) путева треба надоградити како би се постигли оптимални ефекти (Дунавска магистрала), у домену повезивања и туризма.

3.2.17. ОПШТИНА ИРИГ

Простор општине Ириг дијаметрално пресеца државни пут I реда (магистрални пут) бр.21, Нови Сад - Ириг - Рума која у постојећем стању пролази кроз Ириг и својим манифестацијама нарушава мирне унутар насељске токове и угрожава безбедност осталих учесника у саобраћају. Знајући за ове проблеме још током протеклих декада, установљена је траса обилазнице западно од насеља, међутим до реализације исте није дошло па садашњи обим саобраћаја видно нарушава постојећи интерни саобраћај, тако да се изградња ове обилазнице сматра као неопходност и приоритет који се не би смео више одлагати нити би било економски оправдано.

3.2.18. ОПШТИНА КАЊИЖА

Општина Кањижа спада у групу пограничних општина и кроз овај простор имамо пружање ауто-пута Е-75 (државни пут I реда бр.22) и државних путева I реда бр.22.1 и 24 (који на овом простору није изграђен) већ се та комуникација остварује преко државних путева II реда (регионалних) и општинских (локалних) путева по продуженим трајекторијама.

Ауто-пут Е-70 и државни пут I реда бр.22.1 остварују комуникацију са суседном државом Мађарском као и са субрегионима. Остале регионалне везе се остварују преко државних путева II реда бр.119 и 111.

Због интензивног саобраћаја и због промена државних путева II реда (119 и 111) кроз центар насеља Кањижа приступа се припремним радњама за изградњу обилазнице (утврђено у ГП-у и изграђена пројектна документација), која ће се реализовати током следећих година. У осталим насељима нема потребе али ни захтева за изградњом обилазница, јер је интензитет интерних кретања мали, а и екологија није у значајној мери угрожена.

3.2.19. ОПШТИНА КИКИНДА

Општина Кикинда припада просторном комплексу Северног Баната и то групи пограничних општина. Простор општине Кикинда је разуђен и територијално је међу највећим у Војводини. У оквиру урбаног простора Кикинде сустичу се државни путеви I и II реда (магистрални и регионални путеви) највишег хијерархијског значаја и то државни пут I реда бр.24(Сента - Чока - Кикинда – Зрењанин), државни пут I реда бр.3 (Нови Бечеј - Кикинда - граница Румуније) и државни пут II реда бр.123 (Граница Румуније - Црна Бара - Мокрин - Кикинда - Руско Село - Војвода Степа). У оквиру овог простора дефинисано је пружање државног пута II реда бр.114 Нови Бечеј – Башаид - Банатска Топола који је неизграђен и државног пута II реда бр.114.1 Башаид - Торда као и унија општинских (локалних) путева који повезују насеља са саобраћајном мрежом путева вишег хијерархијског нивоа.

У оквиру постојеће важеће просторно планске документације установљене су обилазнице око Кикинде у виду "прстена" са елиминацијом свих категорисаних путева ван урбаног простора.

Тај систем изградње обилазница је започет са реализацијом саобраћајно најзначајнијих пролаза а за остале сегменте обилазница су утврђени просторни услови за реализацију. Од осталих насеља у Кикиндској општини у просторно планској документацији су иницирале обилазнице око Башаида и Мокрина док код осталих насеља не постоје захтеви нити саобраћајни услови за изградњом обилазница.

У плановима вишег реда су установљене трасе новог основног путног правца-државног пута I реда бр.24 ван насеља а он ће бити реализован у наредном планском периоду када се за то стекну саобраћајни и економски предуслови.

3.2.20. ОПШТИНА КОВАЧИЦА

Општина Ковачица просторно припада просторном комплексу средњег Баната и кроз овај простор имамо пружање значајних саобраћајних капацитета овог простора.

Основни саобраћајни капацитет овог простора је државни пут I реда (магистрални пут) бр.24, Панчево - Ковачица - Зрењанин који својом трасом у постојећем стању пролази кроз насеља и својим манифестацијама угрожава функционисање интер насељских система саобраћаја, знатно смањујући степен безбедности саобраћаја. Државни пут I реда осим Ковачице у постојећем стању пролази и кроз насеља Црепаја и Уздин, али због малог обима насељског саобраћаја тај сукоб транзитних и интерних кретања није достигао кулминацију да би се као неопходност јавила потреба за обилазницама.

Ковачица у својим просторно-планским документацијама је установила трасе обилазница са западне и јужне стране насеља како би у потпуности елиминисала транзит ван урбаног простора.

Ове обилазнице се могу сматрати и као прелазно решење до реализације основног путног правца Панчево-Зрењанин који ће бити нови саобраћајни капацитет са простирањем трасе ван свих насеља са обезбеђењем просторних веза.

На простору Ковачице присутно је и пружање трасе државног пута II реда (регионалног пута) бр.110 који тангира урбани простор Идвора и пролази кроз Ковачицу и Падину као и државни пут II бр.110.1 који пролази кроз Самош. Интензитет саобраћаја дуж овог државног пута је мали тако да се битно не нарушавају насељски саобраћајни токови.

За овај простор је важно напоменути да у њему постоји неизграђена деоница државног пута II реда бр.110 од Падине до Селеуша (општина Алибунар) коју би требало што пре изградити јер она у многоструко смањује трајекторију садашњег кретања на правцу

северозапад-југоисток и њеном изградњом би се створила значајна друштвена добит кроз смањење експлоатационих трошкова.

3.2.21. ОПШТИНА КОВИН

Општина Ковин припада просторном комплексу Јужни Банат. Кроз простор општине Ковин имамо дијаметрално пружање државног пута II реда (магистралног пута) бр.24, Панчево - Ковин - Смедерево и то као основни саобраћајни правац који кумулише и усмерава све саобраћајне токове до жељених одредишта.

На овом простору егзистирају и два државна пута II реда (регионална пута) бр.115 и 123 који омогућују интегрално повезивање с тим да ДП II реда бр. 123 на простору општине Ковин је делом изграђен а делом је не изграђен већ само у просторно планским документима постоји установљена траса.

Саобраћајно најоптерећенији пут у оквиру простора општине Ковин је државни пут I реда (магистрални пут) бр.24 који сада пролази кроз Баваниште и Ковин и својим манифестацијама озбиљно угрожава функционисање насељског саобраћаја. Да би те негативности елиминисали и ублажили у Баваништу је просторно осмишљена траса обилазнице ободом насеља али осим тога није ништа учињено мада из дана у дан потенцијална опасност дуж овог државног пута је све већа а и капацитет пута се користи у условима погушћеног саобраћајног тока. Овај државни пут на простору Ковина чини мањи проблем јер он само малим делом пролази кроз насеље. По изградњи обилазнице би било само прелазно решење до изградње основног путног правца - на нивоу полуаутопута од Смедеревског моста до Панчева (ван насеља) а то се мора десити у скорој будућности.

Државни пут II реда бр.115 у постојећем стању пролази кроз Ковин и тим својим кретањем нарушава насељске саобраћајне токове. У оквиру ГУП-а планирана је обилазница око насеља овог државног пута као и обилазница око насеља (јужно од насеља) чиме би се све негативности пролаза режима пута кроз насеље елиминисале.

Остали општински (локални) путеви који пролазе кроз насеља су по интензитету саобраћаја мали тако да се не нарушава одвајање насељског саобраћаја.

3.2.22. ОПШТИНА КУЛА

Општина Кула заузима централни део у оквиру простора Бачке и налази се у стецишту саобраћајних збивања на правцу северо-исток и исток-запад као и север-југ и кроз овај простор пролази државни пута I реда бр.3 који ове регионе повезује на аутопут Е-75.

На овом простору егзистира и државни пут II реда бр.101 који простор општине Кула повезује са простором општине Сомбор.

Ови путеви уз постојеће локалне путеве омогућују одличну просторну повезаност са окружењем.

Највеће потешкоће око одвијања саобраћаја се јављају у Кули, Црвенки и Сивцу да би се установљавањем нове трасе ободом изван насеља. Та нова траса осим што је краћа и води се ван насеља, пружа лакше услове пута и експлоатације што није безначајно међутим и обим саобраћаја је том трасом мали, до још неког економског оправдања за изградњу исте.

У оквиру просторно планске документације за Кулу егзистира обилазница која је делом и реализована и постигла значајне ефекте у безбедности и експлоатацији саобраћаја.

3.2.23. ОПШТИНА МАЛИ ИЋОШ

Општина Мали Ићош је просторно мала али по изграђености кроз овај простор пролазе ауто-пут Е-75 (државни пут I реда бр.22) и државни пута I реда (магистрални пут) бр.22.1 који својим капацитетима воде значајне транзитне токове и омогућују житељима овог простора везе са окружењем.

Саобраћајни токови дуж државног пута II реда бр.22.1 су интензивни а пошто траса пролази кроз насеље они ремете одвијање насељског саобраћаја, па се при изради просторно планске документације и ово мора узети у обзир.

За овај простор је карактеристично да имају захтеве за боље остваривање веза са насељима у окружењу тако постоје захтеви за изградњом пута Мали Ићош - Мол (општина Ада) и пута Мали Ићош - Липар (за ове путеве постоје утврђене трасе само их треба реализовати на терену).

Ови путеви су већег значаја од интернасељског повезивања, па их треба планирати у следећим планским периодима.

На простору општине Мали Ићош имамо и пружање државног пута II реда (регионалног пута) бр.118, Фекетић – Врбас. Интензитет саобраћаја дуж овог пута је мали тако да својим манифестацијама не нарушава функционисање урбаног насељског живота.

3.2.24. ОПШТИНА НОВА ЦРЊА

Општина Нова Црња припада просторном комплексу пограничних општина са међудржавним граничним прелазом ка Румунији и источном делу Европе. Основни саобраћајни капацитети овог простора, државни пут I реда (магистрални пут) бр.7, Зрењанин -Житиште - Нова Црња - Српска Црња - граница Румуније. Овај саобраћајни капацитет у постојећем стању својом трасом пролази кроз насеља и својим манифестацијама омета насељске саобраћајне токове. Међутим мало саобраћајно оптерећење овог пута као и мали обим унутар насељских кретања резултирају да је функционисање саобраћаја у насељу угрожено али не у таквом обиму да се одмах морају предузети мере санације. У просторно планским документима ове општине (ППО Нова Црња) установљена је нова траса овог државног пута ван насеља како би се обезбедили услови за њену перспективну изградњу када се за то стекну услови.

На овом простору егзистира државни пут II реда (регионални пут) бр.123 са деоницама који су делом изграђене а делом испројектоване (урађена је пројектна документација) тако да чини сегмент будуће саобраћајне матрице Војводине. Сегменти овог пута ће бити грађен у наредним планским периодима када се стекну сви услови (саобраћајно-економски).

3.2.25. ОПШТИНА НОВИ БЕЧЕЈ

Општина Нови Бечеј припада просторном комплексу источно-средишњем Банату и налази се на важном саобраћајном правцу државном путу I реда (магистралном путу) бр.3, Бечеј - Нови Бечеј - Кикинда. Овај саобраћајни капацитет кумулише и усмерава готово сав саобраћај са овог простора до жељених одредишта. У постојећем стању траса државног пута бр.3 пролази кроз урбани простор Новог Бечеја и Новог Милошева.

Пошто је обим саобраћаја дуж овог државног пута сигнификантан (значајан), просторно планском документацијом су планиране обилазнице око Новог Бечеја и Новог Милошева (у Новом Бечеју је чак и почета реализација исте са тенденцијом фазне изградње).

Изградњом обилазнице ће се неутралисати све негативности које транзит наноси урбаном живљењу у домену екологије и одвијања унутар насељских кретања.

У оквиру простора општине Нови Бечеј егзистирају и два државна пута II реда (регионални путеви) бр.114, Нови Бечеј - Башаид и бр.113, Нови Бечеј -Кумане - Меленци. Ови државни путеви кумулишу сав интерни саобраћај и усмеравају га ка жељеним одредиштима. Пошто државни пут II реда бр.113 пролази кроз центар насеља Кумане и угрожава функционисање централних садржаја предузете су мере елиминације транзита из центра насеља водећи трасу овог пута кроз насељске улице ободом насеља.

Постоје индиције установљења моста на Тиси, на простору суседне општине Чока, па се јавља и потреба за уклапањем те нове "грађевине" у систем путева, па неколико праваца егзистирају на простору општине Нови Бечеј.

3.2.26. ОПШТИНА НОВИ КНЕЖЕВАЦ

Општина Нови Кнежевац припада просторном комплексу Северног Баната и спада у групу пограничних општина са граничним прелазима ка Мађарској (Ђала) и Румунији (Рабе). Општински простор је просторно лимитиран државном границом и реком Тисом односно већ изграђеним мостом у општинском центру Новом Кнежевцу.

За саобраћајни систем Новог Кнежевца у постојећем стању се може рећи да је зракастог облика са основним правцима- државним путевима II реда (регионалним путевима) који се сустичу у оквиру урбаног простора општинског центра Новог Кнежевца.

Основни саобраћајни капацитети овог простора је државни пут II реда бр.112, Чока - Нови Кнежевац - Ђала - граница Мађарске, државни пут II реда бр.111, Кањижа - Нови Кнежевац - Робе -граница Румуније као и државни пут II реда бр.123, Рабе - Мокрин - Кикинда - Српски Итебеј - Падина -Делиблато - Ковин .

Интензитет саобраћаја на овим државним путевима II реда су далеко испод капацитета тако да ометања интер насељских кретања имамо само на простору општинског центра Новог Кнежевца (и то само у појединим временским периодима).

Међутим да би се обезбедили просторни услови за изградњу обилазнице око Новог Кнежевца у важећем ГУП-у траса обилазнице је утврђена по ободу насеља. Док се не стекну услови за изградњу утврђен је режим вођења транзита кроз уличну мрежу која по својим ширинама одговарају транзитном теретном саобраћају.

Када гранични прелаз Ђала постане гранични прелаз за све структуре возила и када буде радио 24 часа због смањења трајекторије кретања и због смањења експлоатационих трошкова овај итинерер ће се уврстити у значајан број кретања тако да ће проблеми сукоба интерног и транзитног саобраћаја порасти па ће изградња обилазнице бити неминовна.

3.2.27. ОПШТИНА НОВИ САД

Простор општине Нови Сад је жижа свих саобраћајних збивања на простору јужне Бачке па и Војводине. У домену друмског саобраћаја на овом простору имамо пружање путева највишег хијерархијског нивоа међународног значаја и државних путева I и II реда према готово свим државама у окружењу као и субрегионима у средњој и јужној Србији.

Као најважније је да кроз овај простор пролази аутопут Е-75 (државни пут I реда бр.22) тангирајући урбани простор Новог Сада који укључује све наше просторе и грађевине у систем европских путних трансверзала јер је овај аутопут основа коридора X за везу са Европом.

Кроз урбани простор Новог Сада имамо и пружање државног пута I реда (магистралног пута) бр.22.1, Хоргош - Суботица - Бачка Топола - Србобран - Нови Сад - Стара Пазова - Батајница (Београд). Овај пут има врло интензиван саобраћај тако да на простору Новог Сада угрожава функционисање градског саобраћаја и знатно доприноси угрожавању безбедности. Да би елиминисали службе транзитних кретања и градског саобраћаја у просторно планским документима установљено је пружање обилазнице дуж овог итинерера.

На простору Новог Сада егзистира и државни пут I реда (магистрални пут) бр.7, Бачка Паланка - Нови Сад - Зрењанин који има дијаметрално пружање у односу на градски простор. Просторно планским документима ГП-ом је установљена нова траса - обилазница- овог државног пута и то тако што се води ободом ван свих насеља. Садашња изграђеност овог пута не задовољава капацитете тако да су приступили већој изграђености (2 x 2 саобраћајне траке) у зони излаза или приступа граду.

Из градског простора Новог Сада имамо радијално пружање државног пута I реда (магистрални пут) бр.21, Нови Сад - Ириг- Рума - Шабац и он представља основну путну везу ових простора са просторима БИХ. Овај државни пут на простору Новог Сада такође пролази кроз урбани простор Петроварадина и он због великог саобраћајног оптерећења и нарушавања интер насељских кретања захтева формирање обилазнице и на том правцу.

Важећа просторно планска документација је имплементирала ову обилазницу, али због скупих решења (моста на Дунаву) и великог броја денивелација, време реализације исте није утврђено али остаје да ће се реализовати када се стекну сви услови (саобраћајно - економско - финансијски).

На простору општине Нови Сад настају и радијални правци државних путева II реда (регионалних путева) бр.107, Нови Сад - Беочин - Нештин - граница Хрватске; бр.102 Нови Сад - Бачки Петровац – Оџаци; бр.127 Руменка - Кисач – Врбас; бр.120 Нови Сад - Темерин - Бачко Градиште као и државни пут бр.122, аутопут Е-75 (Ковин) - Шајкаш - Жабал - Бечеј а који је баш на простору општине Нови Сад неизграђен, мада се процењује да би та изградња знатно допринела афирмацији овог државног пута а знатно би смањило интензитет саобраћаја у оквиру овог саобраћајног дискритета Новог Сада.

На простору општине Нови Сад имамо и радијално пружање државног пута II реда (регионалног пута) бр.110 Нови Сад - Будисава - Шајкаш - Тител који повезује простор Новог Сада и регион Баната.

Државни пут II реда бр.107 Нови Сад - Беочин - Нештин - граница Хрватске у постојећем стању пролази кроз насеље Сремска Каменица због сталног транзита и интерних кретања установљена је обилазница око насеља која се везује на државни пут I реда (магистрални пут) бр.21.Изградња обилазнице око Сремске Каменице је у завршној фази.

Државни пут II реда бр.102 Нови Сад - Бачки Петровац на простору Новог Сада је изграђен у виду сепарисане градске саобраћајнице (са 2 x 2 саобраћајних трака) док

кроз Руменку је најугроженија деоница овог пута и ту је одвијање саобраћаја најугроженије.

Просторно планским документима се предвиђа изградња обилазнице и око овог насеља како би се у потпуности елиминисао транзит ван Будисаве.

Државни пут II реда бр.127 Будисава - Степановићево - Врбас служи углавном као алтернативни правац за интер насељско повезивање. И у будућности се не планира његово измештање ван урбаних простора насеља.

На простору општине Нови Сад егзистира знатан број општинских (локалних) и некатегорисаних путева који су обично приступног карактера до појединих локалитета или сателитских насеља или викенд зона. И сви ови путеви би требали да формирају саобраћајну матрицу Новог Сада затвореног типа, са много веза са путевима вишег хијерархијског нивоа.

Државни пут II реда бр.120, Нови Сад - Темерин - Бачко Градиште је само један од врло важних радијалних праваца који због свог значаја у мрежи има обим сабраћаја приближан капацитету саобраћајнице.

Да би елиминисали све потешкоће одвијања саобраћаја дуж овог државног пута на простору Новог Сада (делом) изграђен је нови саобраћајни капацитет (2x2 саобраћајне траке) које у потпуности задовољава исказане захтеве у погледу безбедности и проточности саобраћајног тока да би укрштање овог државног пута са ауто-путем Е-75 било у нивоу. Та раскрсница се сада експонира као чвориште које захтева денивелисано укрштање што се у скорије време мора и извести. Остали део овог државног пута на простору општине Нови Сад би требало реконструисати (проширити) да би се саобраћајни токови свели у границе прихватљивости одговарајућег протока и безбедности.

Државни пут II реда бр.110, Нови Сад - Будисава - Шајкаш - Тител такође служи за унутар регионално повезивање Новог Сада и простора Баната. У постојећем стању траса овог државног пута пролази кроз насеља наносећи му низ саобраћајних потешкоћа. Да би ове потешкоће довели на ниво прихватљивости извршено је проширење коловоза тј. повећање пропусне моћи што је ублажило само стање, док у Будисави због малог интер насељског оптерећења ове потешкоће одвијања саобраћаја дуж државног пута нису тако изражене. У будућности формирањем нове саобраћајне матрице Војводине може се очекивати и већи обим саобраћаја дуж овог државног пута, тако да се у просторно планским документима мора изнаћи перспективно саобраћајно решење.

Државни пут II реда бр.122, аутопут Е-75 - Шајкаш на овом простору је неизграђен, али сва документација је урађена за његову изградњу да када се стекну услови (финансијски) доћи ће до жељене реализације.

3.2.28. ОПШТИНА ОПОВО

Општина Опово припада простору западног средњег Баната и просторно је мало. Међутим линијско просторно устројство насеља је учинило да један државни пут II реда (регионални пут) бр.124 и један општински (локални пут) чине саобраћајну мрежу општине. Оптерећеност ових путева је мала јер постоји алтернативни правац за транзитни саобраћај кроз државни пут I реда (магистрални путеи) бр.24.1,Крњача - Београд - Зрењанин.

Анализирајући обим саобраћаја дуж државног пута и обиме унутар насељских кретања дошли смо до закључка да постојећи капацитет пута се користи знатно испод капацитета, да ту имамо слободне саобраћајне токове, да интер насељска кретања и ниво саобраћајне услуге, те није рационално ни економски оправдано градити обилазнице, једино кроз мрежу насељских улица треба обезбедити алтернативне

правце нарочито због могућих акцидентних ситуација а како и то не би изазвало застоје.

У оквиру овог простора јавили су се захтеви повезивања регионалног пута са магистралним путем М-24.1 у насељу Сефкерин како би се смањила трајекторија путовања ка Београду. За исто постоје просторни услови као и идејно утврђена траса. Локална самоуправа Опова је поднела захтеве да се општински (локални пут) Баранда - Сакуле бр.10 прогласи државним путем II реда.

3.2.29. ОПШТИНА ОЦАЦИ

Општина Оцаци припада просторном комплексу Источна Бачка, и налази се ексцентрично у односу на ауто-пут Е-75. Међутим она је положајно врло значајна јер се на њеном простору пружају државни путеви великог значаја за интер регионално повезивање. На овом простору је гранични прелаз Богојево према Републици Хрватској.

Кроз овај просторимамо пружање државних путева I реда (магистралних путева) бр.3, граница Хрватске - Оцаци - Бачка Паланка - Кула и бр.18, Бачки брег - Сомбор - Бач - Бачка Паланка. Овај државни путеви у постојећем стању, пролазе кроз насеље и својим манифестацијама видно угрожавају функционисање насељског саобраћаја. У просторно планској документацији за државни пут бр.18 планирана је обилазница око Оцака (до изградње новог основног путног правца - магистралног пута по новој траси ван насеља).

На простору општине Оцаци имамо пружање државних путева II реда бр.104, Оцаци - Ратков - Змајево - Темерин - Жабал и бр.102 Оцаци - Ратково - Бачки Петровац - Нови Сад. Ови путеви су регионалног значаја и у постојећем стању њихове трасе пролазе кроз насеље. Најтежа конфликтна тачка је насеље Ратково где се сусиче више путних праваца. Урбанистичком документацијом за насеље Ратково планирана је обилазница, али она није реализована јер се нису стекли остали услови.

На простору општине Оцаци егзистирају општински (локални) и некатегорисани приступни путеви, које би требало надоградити у систем ради афирмације овог простора у домену привредних активности (туризма и сл.).

3.2.30. ОПШТИНА ПАНЧЕВО

Општина Панчево припада просторном комплексу јужног Баната и спада у групу просторно највећих општина у региону. Близина Београда и дугогодишња традиција урбаног живљења су услови да Панчево спада у групу највећих насеља у Војводини. Гео-саобраћајни положај као изграђеност моста на Дунаву условили су пролазак путева највишег хијерархијског нивоа.

На простору насеља Панчево имамо укрштање државних путева I реда (магистралних путева) бр.24 и бр.1.9.

Државни пут I реда бр. 1.9 из правца Београда има коловоз са две сепарисане коловозне стране (2 x 3 саобраћајне траке). Пружа завидан ниво комфора проточности и безбедности, јер дуж овог пута има и координисано вођење саобраћаја путем светлосне сигнализације. На простору Панчева овај државни пут се води помоћу обилазнице у виду кружног прстена који кумулише сав интерни саобраћај и усмерава га до жељеног одредишта пошто није изграђена обилазница око Панчева (са новим мостом на Дунаву). Ово постојеће решење вођења државног пута трасом насељске саобраћајнице са повећаним капацитетом (2 x 2 саобраћајне траке) даје одређени резултат нарочито што се види после скретања за Вршац где егзистира коловоз са две

коловозне траке па на тој деоници имамо погушћене саобраћајне токове (отежане радње искључења - укључења) као и повећано потенцијално угрожавање свих учесника у саобраћају.

Овај државни пут у даљем току има пружање кроз насеља али до изградње новог путног капацитета обилазнице око Панчева и ван свих насеља у општини односно до изградње основног путног правца полуаутопута Панчево - Граница Румуније.

Државни пут I реда бр.24, Зрењанин - Панчево - Ковин такође дијаметрално пролази кроз простор општине Панчево. У постојећем стању овај државни пут својом трасом пролази кроз урбани простор Панчева и својим саобраћајним манифестацијама наноси низ негативног одвијања насељског саобраћаја као и екологији.

У оквиру просторно планских докумената егзистира утврђена траса обилазнице и овог државног пута ван насеља. Али ово решење је изузетно скупо због великог броја објеката и денivelација и реализовати ће се када се осим просторних, стекну и остали (финансијски) услови.

На простору општине Панчево настаје и радијални правац државног пута II реда бр.124, Панчево - Опово - Чента који је један од алтернативних саобраћајних правца државним путевима I реда. Овај државни пут углавном служи за интер регионално повезивање и интензитет саобраћаја на њему је знатно испод капацитативних способности пута, тако да на овом путу (осим у оквиру насеља) имамо слободне саобраћајне токове са високим нивоом безбедности.

У оквиру општине Панчево егзистира и систем општинских (локалних) путева који повезују насеља овог простора са окружењем.

За источни део простора општине Панчево је важно напоменути да у просторно планској документацији постоји траса државног пута II реда бр.123 ван простора Делиблатске пешчаре која својим мањим делом пролази кроз атар Опова. Изградња овог сегмента ДП II реда бр.123 значајно ће смањити дужину трајекторија кретања, као и смањити притисак транзита из правца Смедерева и Србије на средњем и северном Банату.

3.2.31. ОПШТИНА ПЕЋИНЦИ

Општински простор Пећинци у северном делу пресеца коридор ауто-пута Е-70 и он има пружање ван насеља са свим укрштањима у денivelацији, у облику петље. На овом простору имамо пружање државних путева II реда бр.121, Голубинци – Пећинци – Купиново и бр.103, Рума – Пећинци-Петровчић.

Ови државни путеви II реда на овом простору имају наслеђено пружање траса кроз урбане просторе насеља. Највише потешкоћа има у оквиру насеља Пећинци међутим у оквиру урбанистичке документације за ово насеље егзистира обилазница која је само делом изведена и у функцији, и која сасмо делом води транзит ван урбаног простора. У оквиру осталих насеља не планирају се обилазнице у наредном планском периоду.

3.2.32. ОПШТИНА ПЛАНДИШТЕ

Општина Планиште спада у групу пограничних општина и у односу на њен геосаобраћајни положај она нема развијену саобраћајну мрежу јер основу њену чини државни пут I реда (магистрални пут) бр.7.1, Зрењанин - Сечањ - Планиште - Вршац односно саобраћајница која повезује гранична подручја. Интензитет саобраћаја дуж овог државног пута је мали тако да ти обими саобраћаја не захтевају изградњу обилазница, док државни пут II реда (регионални пут) бр.125, ка Алибунару и Панчеву својим интензитетом захтева приступање изради обилазнице што је кроз просторно планску документацију већ и учињено.

Остали саобраћајни правци општинских (локалних) путева су малог саобраћајног интензитета тако да они само кумулишу интерне саобраћајне токове.

3.2.33. ОПШТИНА РУМА

Општина Рума је просторно разуђена и кроз тај простор пролазе саобраћајни капацитети различитог хијерархијског нивоа. Кроз простор општине Рума имамо дијаметрално пружање ауто-пута Е-70 (државни пут I реда бр.1) граница Хрватске-Добановци (Београд). Траса овог саобраћајног капацитета пролази ван урбаних простора и сва пресецишта са осталом мрежом су у денивелацији.

Траса новог саобраћајног капацитета (обилазница ДП I реда бр.21) пролази ван урбаних простора и сва пресецишта (изузимајући укрштање ДП II реда бр.103) са су у денивелацији. Обилазница око Руме је изграђена преко успостављених решења из просторно планске документације и у потпуности задовољава све токове транзитног карактера безбедног вођења саобраћаја. Остали саобраћајни токови дуж државних путева II реда бр.103 и 106 се воде по постојећим трасама кроз насеља, мада се већ сада јављају потешкоће у одвијању саобраћаја и постоје захтеви да се граде обилазнице или да се режимима саобраћаја изврши елиминација транзита ван центра насеља, како би се поправио степен безбедности саобраћаја као и ниво проточности али и смањили негативни еколошки утицаји на насеља.

3.2.34. ОПШТИНА СЕНТА

Општина Сента припада региону североисточне Бачке и њен гео-саобраћајни положај је врло повољан јер на њеном простору постоји мост на Тиси који има велик интеррегионални значај.

Општина Сента је мало ексцентричног положаја у односу на ауто-пут Е-75 с тим што везе са њим остварују преко државних путева II реда (регионалних путева): бр.119 Бачка Топола - Сента - Кањижа, и мањим делом преко бр.119/1 од Торњоша ка Чантавиру.

Један од основних саобраћајних капацитета овог простора је државни пут II реда бр.122, Сента - Бечеј - Жабал - Шајкаш тзв. Потиска магистрала. Овај пут у постојећем стању пролази кроз урбано ткиво насеља и у знатној мери доприноси угрожавању проточности и безбедности насељског саобраћаја. У просторно планској документацији планирана је обилазница око Сенте.

На простору општине Сента егзистира и државни пут I реда бр.24 који је на деоници ка Суботици једини државни пут I реда у Војводини а који је и поред установљене трасе неизграђен, па се саобраћајни токови ка том правцу преусмеравају на околне државне и општинске (локалне) путеве.

На простору општине Сента, у постојећем стању, државни пут I реда бр.24 пролази кроз насеље ка мосту на Тиси и насељу Чока. Овај путни правац је знатно саобраћајно оптерећен тако да значајно угрожава одвијање насељског саобраћаја. Кроз просторно планску документацију је дата нова траса овог пута ван урбаног насеља Сента (јужно од насеља са новим мостом преко Тисе). Због великих трошкова изградње и неодговарајућих економских ефеката почетак изградње овог основног путног правца се пролонгира.

На простору општине Сента постоји низ општинских (локалних) и изграђених некатегорисаних путева (обим радијалног карактера - прикључење на пут вишег значаја) које би требало системски осмислити и створити затворен систем ове путне мреже.

3.2.35. ОПШТИНА СЕЧАЊ

Општина Сечањ припада комплексу пограничних општина у Средњем Банату. Кроз општину Сечањ имамо дијаметрално пружање државног пута I реда (магистралног пута) бр.7.1. Зрењанин - Сечањ -Пландиште - Вршац. У постојећем стању предметни државни пут бр.7.1 пролази делом кроз насеља (и знатно нарушава безбедност одвијања насељског саобраћаја). Само у Сечњу (због повећаног обима интер насељског саобраћаја) јавља се потреба за формирањем обилазнице док у осталим насељима транзит изазива смањење безбедност али не на таквом нивоу да је рационално и економски оправдано градити обилазнице. На основу прегледа просторно планске документације само ГП Сечња је предвидео трасу обилазнице (западно и јужно од насеља) с тим да ће се приступити изградњи када се стекну сви неопходни услови.

На овом простору имамо пружање и државних путева II реда (регионалних путева) и то: ДП II реда бр.123; 123.2; 123.3; 123.5 , различите изграђености и стања на којима је интензитет саобраћаја данас испод капацитета тако да предузимање радњи (изградња обилазнице и сл.) није неопходна у наредном периоду.

На овом простору имамо пружање општинских (локалних) и неизграђених некатегорисаних путева и њих је неопходно изградити како би се формирали капацитети саобраћајне матрице Војводине.

3.2.36. ОПШТИНА СОМБОР

Општина Сомбор спада у групу пограничних општина са врло интензивним саобраћајем и значајном саобраћајном мрежом која сада пролази кроз урбани простор Сомбора и осталих насеља.

Кроз простор ове општине дефинисане су трасе следећих категорисаних путева: државни путеви I реда бр.17.1;бр.18; државни путеви II реда бр.101;105;105.1.

Још је у протеклој декади урађена урбанистичка и пројектно-планска документација за све сегменте обилазнице око Сомбора, међутим реализован је само део на правцу Бездан-Суботица док остали сегменти обилазнице око Сомбора су само урађени у оквиру просторно планске документације.

У оквиру осталих урбаних агломерација (Бездан-Стапар) јављају се потешкоће у одвијању саобраћаја јер долази до сукоба транзитних и интерних саобраћајних кретања па се у наредним декадама и на овом простору морају установити обилазнице које ће се реализовати када се за то јави оправдање у саобраћајно-економском погледу.

Регионални путеви у општини Сомбор такође ометају одвијање насељског саобраћаја али у таквом обиму да се изискује изградња обилазница а ако би се тражило где би то требало урадити то је сигурно у Кљајићеву.

3.2.37. ОПШТИНА СРБОБРАН

Општина Србобран по пространству спада у мање општине. Она се налази у жижи саобраћајних збивања јер њен простор пресеца ауто-пут Е-75(државни пут I реда бр.22) Хоргош - Суботица - Нови Сад као и државни путеви I реда бр.22.1 и бр.3 и државни пут II реда бр.128.

Сви ови путеви се сустижу у оквиру урбаног простора Србобран па се из тих разлога приступило изградњи обилазнице у сегментима са северне и источне стране са могућношћу етапне реализације.Просторно планска документација је у својим решењима имплементирала могућу трасу обилазнице и спречена је изградња објеката на трасу тако да је реализација могућа по етапама.

Остала насеља у општини Србобран (осим Сирига) су мање саобраћајно оптерећена тако да се у њима не планирају обилазнице.

3.2.38. ОПШТИНА СРЕМСКА МИТРОВИЦА

Општина Сремска Митровица по простору спада у највеће у Срему и њену саобраћајну мрежу чини низ категорисаних путева.

Њен простор са северне стране пресеца ауто-пут Е-70 (државни пут I реда бр.1) граница Хрватска - Добановци (Београд) који својим капацитетом кумулише сав даљински саобраћај ка одредиштима у окружењу. Основну саобраћајну мрежу овог простора чине државни путеви I реда бр.21 и бр.18 који својим мањим делом пролазе овај простор али су од сигнификантног значаја јер воде саобраћајне токове до окружења или суседних држава.

Сремска Митровица као саобраћајно стециште је врло значајно јер се у оквиру овог простора пресеца низ регионалних путева који пролазе кроз урбани простор. Просторно планском документацијом су установљене нове трасе ових путева а реализација ће уследити када се стекну услови односно изградња сведе у границе прихватљивости и рационалности.

На простору општине Сремска Митровица требало би изградити обилазнице код Јарка и Кузмина како ти токови не би утицали на смањења безбедности интер насељског саобраћаја.

На простору општине Сремска Митровица егзистира и неколико државних путева II реда који су по интензитету саобраћаја мали(ДП II реда бр.103;103.1;103.3;106;116). Ти обими саобраћаја не нарушавају насељске токове тако да потребе за изградњом обилазница у овом планском периоду нема.

3.2.39. ОПШТИНА СРЕМСКИ КАРЛОВЦИ

Општина Сремски Карловци је просторно најмања општина у Војводини и она обухвата само Сремске Карловце. Кроз простор ове општине имамо дијаметрално пружање државног пута I реда бр.22.1, Нови Сад - Београд. Овај државни пут тангира урбани простор Сремских Карловаца и својом трасом одваја простор Карловаца од Дунава и тим својим манифестацијама омета немоторна кретања између насеља и Дунава. Имајући у виду ове проблеме приступити уређењу саобраћајном обележавању, сигнализацији као и увођењу светлосне сигнализације на централној насељској раскрсници што је дало резултате у побољшању безбедности одвијања саобраћаја.

Овај простор захтева боље просторне везе са окружењем односно изградњу пута од Белила (Стражилово) до партизанског пута како би се смањиле трајекторије обилазног пута до окружења. У просторно планској документацији постоји имплементирана траса овог пута а реализација ће бити кад се стекну услови.

3.2.40. ОПШТИНА СТАРА ПАЗОВА

Општину Стара Пазова пресецају коридори државних путева I реда (магистралних путева) бр.22 -аутопута Е-75 и бр.22.1 који у постојећем стању има дијаметрално пружање кроз урбани простор Старе Пазове.

Просторно планским документима који су преиспитани по новом Закону о планирању и изградњи постоји установљена траса обилазнице око Старе Пазове (по траси напуштене пруге), чијом би се реализацијом ослободио урбани простор транзита као и возила која избегавају наплатну рампу на аутопуту. Остали државни путеви II реда (регионални путеви) бр.106 и бр. 121 на овом простору остају на истим трасама јер обими саобраћаја не захтевају успостављање нових капацитета и обилазница.

3.2.41. ОПШТИНА СУБОТИЦА

Просторно планском документацијом је утврђена траса "обилазнице око Суботице и Y крак" која се у претходном периоду и почела градити и изграђени сегменти су пуштени у експлоатацију.

Пројектна документација за обилазницу "Y крак" је одређена за целокупну трасу обилазнице је у завршној фази сегмента од државног пута I реда ка Сомбору до граничног прелаза Келебија - Томпа.

За општину Суботица слободно можемо рећи да је она северна саобраћајна врата наше земље јер у овај погранични простор се сустичу два врло важна саобраћајна правца из Мађарске ауто-пут Е-75 (државни пут I реда бр.22) из правца граничног прелаза Хоргош као и "Y" крак са граничног прелаза Томпа. На простору Суботице имамо и пружање државног пута I реда бр.17.1 из правца Хрватске, Сомбора као и државни пут I реда пут бр.24 Суботица - Сента (који је делом не изграђен) као и траса државног пута I реда бр.22.1 (која делом има пружање и кроз урбани простор Суботице) тако да значајно нарушава одвијање интер насељског кретања.

У оквиру просторне општине Суботица егзистира и значајан број локалних путева који су стохастично настали као повезивање насеља са категорисаном мрежом, да би задњих година дошло до конституисања општинског (делом) затвореног система категорисане путне мреже тако да се јављају услови за прекатегоризацију категорисаних путева.

На простору општине Суботица имамо и пружање државних путева II реда (регионалних путева) бр.108 и 119.1 које треба надоградити новим везама како би се формирао систем "прстена" путева у оквиру општинског простора.

У оквиру просторно планске документације за Суботицу имплементиран је систем обилазнице са западне стране "Y" који је делом већ у функцији тако да је питање само дана када ће га потпуно изградити.

У оквиру планова за остала насеља у општини нису исказани захтеви за изградњом обилазница мада у појединим насељима (Жедник и Бајмок) се већ стављају погушћени саобраћајни токови са смањеним степеном безбедности.

3.2.42. ОПШТИНА ТЕМЕРИН

Општина Темерин спада у групу мањих општина у Бачкој. Гео-саобраћајни положај општине Темерин се може сматрати повољним мада највиши ниво саобраћајних капацитета (ауто-пут и државни пут I реда) само малим делом пресецају општински простор и немају директног утицаја на организацију општинске саобраћајне матрице, Приступ овим капацитетима је обезбеђен преко насеља Сириг и петље Сириг - државни пут I реда бр.22.1, Србобран - Сириг - Нови Сад. У општини Темерин пролази кроз насеље Сириг наносећи му низ потешкоћа у одвијању насељских функција. У

просторно планској документацији је планирана обилазница око овог насеља и питање дана је њена реализација.

Основу саобраћајног система општине Темерин чини државни пут II реда (регионални пут) бр.120, Нови Сад - Темерин - Бачко Градиште.

Овај државни пут II реда је регионалног значаја, а на овом простору кумулише сав интерни саобраћај и води га ка жељеним одредештима. У постојећем стању он пролази кроз насеља Бачки Јарак и Темерин и наноси знатне штете одвијању интер насељског саобраћаја. У оквиру просторно планских докумената за ово насеље, овај пут се измешта ван насеља (источно) у виду континуиране обилазнице око насеља. Са изградњом обилазнице би се знатно растеретили овај правац а и насељска кретања би имала слободне и безбедне токове кретања.

У оквиру простора општине Темерин имамо и пружање државног пута II реда бр.104, Е-75 - Темерин - Жабал. Овај пут у постојећем стању пролази кроз насеља. Овај пут је регионалног значаја. Има мали обим кретања тако да се не исказују захтеви за формирањем обилазница већ је усвојен концепт да се саобраћајни токови дуж овог државног пута воде ван центра насеља кроз мрежу улица које просторно омогућују имплементацију трасе регионалног пута. И ови захтеви су у повоју, тек су започете реализације истих.

На простору општине Темерин имамо и пружање радијалних праваца приступних општинских (локалних) путева које треба укључити у систем атарских путева ради омогућавања обављања пољопривредних радова и при лошим временским условима.

3.2.43. ОПШТИНА ТИТЕЛ

Општина Тител положајно је на југоистоку Бачке а саобраћајно је значајна због моста на Тиси код Титела. За ову општину је карактеристично да један државни пут II реда бр.110 повезује сва насеља са општинским центром Тител и окружењем. Тај државни пут полови општински простор и кумулише сва интерна кретања и води их до жељених одредешта.

За овај простор је значајно да у непосредној близини имамо пружање ауто-пута и да за сада (из незнатних разлога) није изграђен сегмент државног пута II реда бр.122 на деоници од Шајкаша до ауто-пута иако представља врло важну саобраћајницу која смањује трајекторију кретања свим возилима који би се кретали "Потиском магистралом" тј. државним путем II реда бр.122. Пошто у просторно планским документима постоји утврђена траса значи реализација је могућа чим се донесе одлука и обезбеде средства.

3.2.44. ОПШТИНА ЧОКА

Општина Чока има врло повољан саобраћајни положај (због моста на Тиси) и могућност комуникације Баната са Бачком. Општина Чока припада просторном комплексу Северо - Западни Банат са капацитетима различитог хијерархијског ранга али који омогућују овом простору добре везе са окружењем и субрегионима.

Основни саобраћајни капацитет овог простора је државни пут I реда (магистрални пут) бр.24 Сента - Чока - Кикинда као и државни пут II реда (регионални пут) бр.112 Чока - Нови Кнежевац - Ђала - граница Мађарске и државни пут II реда бр.123 Рабе - Црна Бара - Мокрин - Кикинда. Ова општина у постојећем стању има само један општински (локални) пут Остојићево - Јазово.

У постојећем стању на простору општине Чока постоји изграђен систем обилазнице око Чоке на државни пут I реда бр.24. Транзитни саобраћај пролази кроз центар насеља Остојићево и својим саобраћајним манифестацијама ремети мирне унутар насељске токове, али због малог обима интер насељских кретања нема захтева за изградњу

обилазнице, нарочито ако се зна да у перспективи постоји интенција градње новог саобраћајног капацитета основног путног правца пута државног пута I реда бр.24 ван насеља, тако да све негативности које транзит дуж овог путног правца наноси урбано живљење, ће престати. Док не буде реализован овај њен путни правац, постојећа изграђеност пута и без обилазнице ће задовољити.

У оквиру пројекта планске документације за насеља Чока планирани су сегмент обилазнице и на правцима регионалних путева како би се елиминисао транзит и подручја центра насеља.

Пошто постоје индиције за изградњу малог моста на Тиси из правца Аде како саобраћајне мреже општине тако се у перспективи мора просторно организовати да задовољи све захтеве за успостављање континуираног затвореног система мреже саобраћајница како би се постигли што бољи економски и експлоатациони ефекти.

3.2.45. ОПШТИНА ШИД

Општина Шид припада групи пограничних општина, у којој се јављају све структуре категорисаних путева, од ауто-пута, државних путева I и II реда до општинских путева.

Ауто-пут Е-70 (државни пут I реда бр.1) граница Хрватска-Добановци (Београд) полови општину на две просторне целине којима омогућује приступ преко денивелисаних раскрсница до одредишта у субрегионима.

Од магистралних путева на простору општине Шид имамо пружање државних путева I реда бр.18 (делом) и 18.1.

Због догађања - одвајања Хрватске - дошло је до прекида трасе државног пута I реда бр.18 (код Илока) тако да је овај пут на северном делу изгубио у значају међутим у јужном делу је дошло до повећавања обима саобраћаја јер се преко њега повезују ови простори са БИХ односно са осталим субрегионима.

Траса државног пут I реда бр.18.1 у постојећем стању пролази кроз насеља (Шид, Адашевци, Беркасово) и својим саобраћајем нарушава одвијање насељских токова. У просторно планској документацији су установљене трасе обилазнице државног пута око Шида и Адашеваца као и њихове везе са околним државним путевима II реда (бр.103; 103.1; 106; 128 који воде ка окружењу и субрегионима. Значајно је истаћи да ће важност изградње ових обилазница добити у будућности у значају како буде растао обим саобраћаја дуж ових путева.

3.3. АНАЛИЗА ИЗГРАЂЕНОСТИ СВИХ ПУТЕВА НА МРЕЖИ И УТВРЂИВАЊЕ ПРОБЛЕМА СА ПРЕДЛОГОМ ЗА ФОРМИРАЊЕ ИДЕАЛИЗОВАНЕ МРЕЖЕ У ОДНОСУ НА ЕКСПЛОАТАЦИОНЕ ТРОШКОВЕ И ТРОШКОВЕ ТРАНСПОРТА

3.3.1. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) бр.1 ГРАНИЦА ХРВАТСКЕ – РУМА – ДОБАНОВЦИ (БЕОГРАД) (Е-70)

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.1 представља највиши хијерархијски ниво саобраћајних капацитета који има пружање преко просторног комплекса Срема. Овај државни пут I реда (магистрални пут) има изграђеност у аутопутском профилу (2 x 3 траке) и представља сегмент једног транс европског правца Е-70 на трансевропском коридору X за овај део југоистока европе . На простору Војводине имамо само сегмент овог пута у укупној дужини 88 km.

Дуж целе своје трасе овај државни пут I реда (магистрални пут) бр.1 је са елементима који одговарају аутопуту са свим чвориштима у облику денивелација са потпуном саобраћајном уређеношћу која омогућује кретања са високим нивоом саобраћајне услуге и координираним вођењем и управљањем саобраћајним токовима. Обим транзитног саобраћаја је значајан у структури саобраћајног тока, мада се разликује од деонице до деонице а најмањег обима је на граничном прелазу Батровци, да би се повећавао како се приближава Београду. Саобраћајни токови су различите густине и углавном зависе од обима теретних возила у току као и од временских периода током целе године (евидентна је присутност сезонских колебања).

Интензитет саобраћаја дуж овог државног пута се континуирано прати помоћу аутоматских бројача, и зна да су саобраћајни токови на овом путу након осамдесет година прошлог века били највећи. Обим саобраћаја на овом путу је у складу са капацитивним способностима (ближе горњим вредностима капацитета) с тим да су саобраћајни токови погушћени (током сезоне, лето), међутим изграђеност саобраћајница ауто – пута је на таквом нивоу да да омогућују проточност саобраћаја на високом нивоу саобраћајне услуге и безбедности.

Интензитет саобраћаја дуж овог правца задњих година има узлазни период како расте обим коришћења дуж аутопута у домену интернационалних итинерера кретања.



3.3.2. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) бр. 1.9 БЕОГРАД-ПАНЧЕВО-ВРШАЦ- ВАТИН (ГРАНИЦА РУМУНИЈЕ)

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.1.9 Београд - Панчево - Вршац - Ватин - Граница Румуније представља најважнију путну трансверзалу Баната и Србије ка Румунији, Молдавији, Украјини, Казакстану и том делу Европе.

Овај поменути пут на простору подручја Београда - до кружног саобраћаја око Панчева има изграђеност насељског (градског) ауто-пута са 2 x 3 саобраћајне траке тако да и поред појачаног интензитета приградског саобраћаја између Београда и Панчева изграђеност овог државног пута I реда у потпуности задовољава све исказане захтеве на високом нивоу саобраћајних услуга и високом нивоу комфора и безбедности свих учесника у саобраћају. Сва локална укрштања овог државног пута I реда су регулисана светлосном сигнализацијом а сва укрштања (са другим категорисаним путевима) су решења у денивелацији са задовољавајућим елементима који омогућују задовољавајући ниво саобраћајне услуге као и ниво безбедности одвијања саобраћаја. Проблем у садашњем стању је излазак из урбаног простора Панчева ка Вршцу где овај пут има две саобраћајне траке и где имамо сукоб интернасељског и транзитног саобраћаја што изазива смањење експлоатационе брзине, знатно угрожавање безбедности као и повећано време путовања али и низ пропратних појава (прашина, бука, гасови) које урбаном живљењу Панчева доноси низ негативности које у будућности се морају елиминисати изградњом новог саобраћајног прстена око Панчева. Уочавајући да је и раније у оквиру просторно планских докумената планирано измештање овог путног правца ван урбаног простора Панчева, али осим саобраћајних, нису се створили сви остали услови за изградњу те обилазнице, а оно ће бити изграђено у склопу реализације нове саобраћајне матрице Војводине.

Даљи ток трасе државног пута I реда бр. 1.9 од Панчева ка Вршцу је равничарског карактера са пролазом кроз насеља Банатско Ново Село, Банатски Карловац, Николинци, Улма и Влајковац. Интензитет саобраћаја дуж овог магистралног пута је значајан (са великим бројем теретних возила) тако да својим манифестацијама нарушава интернасељских кретања као и функционисање насељских урбаних функција и битно угрожавајући насељска немоторна кретања. Имајући све те негативности у виду као и перспективни обим саобраћаја на простору (али и капацитивне способности) је утицало да се установи нова траса овог основног путног правца - државног пута I реда ван насеља, која ће понудити нов квалитет кретања, нов комфор кретања на овом правцу нарочито за транзит и теретна возила (која имају значајно процентуално учешће). Ова нова траса ће бити имплементирана у оквиру свих нових просторно планских докумената и биће реализована када се створе за то повољни услови. Овај државни пут I реда (магистрални пут) пресеца и низ категорисаних путева (државних и општинских путева) па ће се та укрштања уредити у зависности од обима саобраћаја у денивелацији, нивоу (а по потреби и са светлосном сигнализацијом.)

Овај државни пут I реда (магистрални пут) спада у групу категорисаних путева којим се интензитет саобраћаја перманентно прати већ годинама. На основу свих бројања види се да интензитет из године у годину повећава (и на ван насељским деоницама) а нарочито у оквиру насеља и да ће изградња нове трасе бити грађена у периоду од 2010-2015. године због повећања густине саобраћајног тока и због повећаног обима учешћа највећих теретних возила у саобраћајном току да се значајно угрожавају радње обилажења и претицања и да ће се значајно повећати интервали слеђења.



3.3.3. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) бр.3 ГРАНИЦА ХРВАТСКЕ (БОГОЈЕВО) – ОЏАЦИ – КУЛА– ВРБАС – СРБОБРАН – БЕЧЕЈ – НОВИ БЕЧЕЈ – КИКИНДА – ГРАНИЦА РУМУНИЈЕ (НАКОВО)

Државни пут I реда бр.3 представља једну од основних попречних веза Бачке и Баната односно везу између границе Хрватске и границе Румуније са нашим просторима . Траса државног пута бр.3 има пружање: Граница Хрватске (Богојево) – Оџаци – Кула– Врбас – Србобран – Бечеј – Нови Бечеј – Кикинда – Граница Румуније . На основу претходног генерално можемо закључити да овај је државни пут I реда (магистрални пут) међудржавног карактера са повезивањем региона у оквиру Војводине. Овај пут својом трасом је равничарског карактера са повољним геоморфолошким условима и са обликом земљаног тупа у облику плитког насипа. Овај државни пут I реда (магистрални пут) својом трасом пролази кроз насеља и у њима ремети интер насељске токове и знатно снижава степен безбедности одвијања свих облика насељског кретања. Да интензитет саобраћаја дуж овог државног пута озбиљно нарушава насељске урбане функције зна се одавно и да је измештање транзита неминовно ван насеља нарочито око већих насеља.

У урбанистичкој документацији приступало се санирању негативних утицаја транзита тако што се кроз регулацију и установљивање обилазница тежило да се сви негативни утицаји доведу у границе прихватљивости. Тако имамо установљене обилазнице око Богојева, Оџака, Куле, Врбаса (делом и изграђена) око Србобрана, Бечеја и Новог Бечеја (делом реализована), око Кикинде установљен прстен кроз мрежу на бази установљеног режима саобраћаја (као и пролаз кроз насеље Наково због близине границе). Саобраћај дуж овог саобраћајног правца је врло интензиван тако да се чине напори да се негативности које он чини урбаном живљењу минимизирају разним мерама како би се експлоатациони параметри довели на задовољавајући ниво за тај ранг пута.

Капацитет овог пута је 10 000 возила /24 h или пондерисана величина еквивалента ПАЈ (возила) за 24h. Искоришћеност капацитета овог пута је у границама стабилног саобраћајног тока мада се у блиској будућности (на појединим деоницама) може очекивати и погушћени саобраћајни ток , а да би то предупредили морамо предузети мере за спречавање таквих појава. За овај пут је карактеристично да постоје и места са повећаном угроженошћу одвијања саобраћаја (црне тачке) који због елемената или појединих услова одвијања саобраћаја се морају реконструисати .

Интезитет саобраћаја дуж овог државног пута се већ дуже време статистички прати и то утврђивањем обима и структуре саобраћаја помоћу аутоматских бројача. Ови подаци су нам послужили за израду прогноза тј. за установљење тренда до планског хоризонта 2025 године. Ове прогнозе нису најпоузданије због непредвидивих априорних догађаја али ипак се могу користити као оријентација у планирању одржавања и инвестиционих радова .

Према израђеним просторним плановима планирана је нова траса овог пута и то ван насеља као нови капацитет. Међутим то решење захтева велика инвестициона средства па је реализација неизвесна, међутим док се не створе основни услови (саобраћајни и економски) морају се предузимати парцијални кораци санирања угрожених места како се ти проблеми не би мултиплицирали односно како не би дошло до погушћавања саобраћајног тока који би изазвао значајно угрожавање безбедности саобраћаја . На појединим деоницама је почета изградња обилазница.-



3.3.4. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) бр.7 БАЧКА ПАЛАНКА – НОВИ САД – ЗРЕЊАНИН – ЖИТИШТЕ – ГРАНИЦА РУМУНИЈЕ (СРПСКА ЦРЊА)

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.7 представља једну од попречних веза војвођанског простора и он дијаметрално спаја границу Хрватске са границом Румуније. Овај пут има међународни значај јер преко њега се остварују просторне везе са Молдавијом и Украјином . У структури саобраћајног тока значајно учешће имају тзв. транзитни токови.Значај овог пута у саобраћајној мрежи Војводине је евидентан, међутим његова валидност није права јер због неизграђености стања путног застора значајан број возила избегава ову деоницу крећући се кроз мрежу путева нижег ранга али боље изграђености. Овај државни пут I реда (магистрални пут) повезује и околне регионе са са Новим Садам као и са капацитетима виших рангова државним путем I реда (магистралним путевима) и ауто-путем Е-75.Овај пут у постојећем стању пролази кроз урбане просторе, и својим негативним манифестацијама ремети мирне унутар насењске токове тако да има негативан утицаје на безбедност и екологију . Пошто ови проблеми егзистирају већ дужи низ година у оквиру планских докумената установљена је и нова траса ван насеља (до Новог Сада) и са ваннасељском деоницом до Зрењанина (са обилазницом око Зрењанина) и даљим пружањем по постојећој траси

са установљењем обилазница око насеља (са већим обимом интерних кретања: Клек Житиште..) и новом трасом све до граничног прелаза .

Пошто су Нови Сад и Зрењанин значајни извори изворно-циљног саобраћаја они имају релевантног утицаја на обим кретања дуж овог пута. Интезитет саобраћаја у оквиру гравитационе зоне већих градова је такав да се изградња обилазница може реализовати одмах док су деонице ка ободним деловима мање саобраћајно оптерећене тако да се реализације планираних решења предвиђе тек крајем планског хоризонта.

Интезитет саобраћаја се статистички прати већ дужи низ година тако да имамо базе податке за интерполацију тренда до краја планског периода са утврђивањем априорних података који се могу користити у планерске сврхе .

Ове прогнозе могу бити основ за планирање инвестиција и инвестиционих одржавања која треба да буду у оквиру рационалних улагања .

Динамика реализације изградње овог државног пута I реда у основи зависиће од нивоа могућих финансијских средстава али и од стварних саобраћајних услова који ће захтевати интервенције (режимске и грађевинске) ради побољшања нивоа саобраћајне услуге .

Ван насељска деоница овог пута између Бачке Паланке и Новог Сада према прогнозама ће се реализовати током планског периода 2015-2020 (са проласком кроз мрежу у оквиру урбаног простора Новог Сада) .

У том планском периоду ће се реализовати и обилазнице око насеља Клек и Житиште Последња ће се реализовати деоница ка граници .

Интерсантно је напоменути и то да овај се пут дуж своје трасе укршта са знатним бројем државних путева (различитог хијерахиског нивоа) и да ће се та укрштања решити у зависности од обима саобраћаја (денivelација - кружна раскрсница - . раскрсница са светлосном сигнализацијом) а то ће се утврдити у време реализације изградње. Дуж трасе овог пута има и знатан број путних објеката (мостова преко канала ДТД, Тисе у осталих водотока) с тим да ће и изградња ових путних објеката бити у функцији економске оправданости .



3.3.5. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) бр.7.1 ЗРЕЊАНИН – СЕЧАЊ – ПЛАНДИШТЕ – ВРШАЦ – УЉМА – БЕЛА ЦРКВА – ГРАНИЦА РУМУНИЈЕ (КАЛУЂЕРОВО)

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.7.1 има радијално пружање из државног пута бр.7 из Зрењанина преко Вршца и Беле Цркве до граничног прелаза Калуђерово на румунској граници. Овај пут у саобраћајној матрици Војводине има важан стратешки значај али се због лоших путних услова и лошег стања застора није се афирмисао у међународном домену као свакодневни итинер кретања међународног транзита из Румуније и Бугарске. Овај државни пут I реда (магистрални пут) у постојећем стању има пружање из централног дела Баната ка југоистоку Баната све до границе са Румунијом. Ово је један од најзначајнијих транзитних праваца у оквиру војвођанског простора .

Траса овог државног пута у постојећем стању пролази кроз насеља (и то кроз централне зоне). Пошто у структури саобраћајног тока имамо знатно учешће теретних возила (свих структура) она својим манифестацијама угрожавају функционисање насељског саобраћаја тако што битно угрожавају безбедност појединих популација учесника у саобраћају. Да би ове негативне утицаје смањили или минимизирали рађене су поједине парцијалне регулационе и режимске мере које су само ублажиле ниво ових негативности али су проблеми остали евидентни (нарочито у зони Сечња, Вршца и Беле Цркве). Пошто је ово један од радијалних праваца ка Румунији и пошто ће се у будућности овај пут још више афирмисати као значајан саобраћајни правац и имати још интензивнији обим саобраћаја просторно планерским мерама предвиђена је нова траса овог пута ван насеља са елементом за моторни саобраћај. Међутим изградња ове трасе је према европским стандардима у корелацији захтева саобраћаја, економичности експлоатације као и економичности грађења али и постизања позитивних економских и еколошких ефеката. Да би установили плански хоризонт евентуалне изградње морају се извршити саобраћајна истраживања која ће дефинисати потребне временске експлоатационе прагове .

Пошто се обим и структура саобраћаја дуж овог пута већ дужи низ година статистички прате, ови подаци ће послужити за потребну интерполацију тренда – прогнозе обима саобраћаја које ће послужити за установљавање параметара за инвестиционе реконструкције и изградњу.

Из базних података видимо да се највећи обим саобраћаја јавља око највећих насеља а да се смањује како се приближавамо граници. Нека будућа изградња и реконструкција биће баш у функцији од саобраћајног оптерећења и ефеката који ће се тим подухватима постићи. Занимљиво је напоменути да у структури саобраћајног тока имамо значајно процентуално учешће теретних возила и да се будућа решења морају у знатној мери прилагодити овој структури учесника у саобраћају .

За овај пут важе и неки дескриптивни параметри у функцији социо-економског развоја пограничних подручја који се такође узимају као значајни пондери код доношења инвестиционих одлука .

Овај државни пут дуж своје постојеће (и будуће трасе) се пресеца са знатним бројем путева различитог хијерархиског нивоа који омогућују комуникацију са окружењем и субрегионима. Нивои укрштања (денivelација - кружна раскрсница - светлосна сигнализација) ће се дефинисати у време када се буде приступало инвестиционим захватима.

Знатан обим финансијских средстава мора бити планиран и за изградњу путних објеката јер дуж овог пута имамо знатан број објеката преко водотока различитих ширина.



3.3.6. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) бр.17.1 ГРАНИЦА ХРВАТСКЕ (БАТИНА) – БЕЗДАН – СОМБОР – БАЈМОК - СУБОТИЦА – ГРАНИЦА МАЂАРСКЕ (КЕЛЕБИЈА)

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.17.1 има свој гео-саобраћајни положај на северу Бачке и повезује границу Хрватске са границом Мађарске . Траса овог пута је карактеристична по томе што има два " ломљења " (у Сомбору и Суботици) и што има дугу традицију.Постојећа траса овог пута пролази кроз насеља па интезитет саобраћаја овог пута видно утиче на одвијање интерних насељских кретања.Потешкоће које се јављају у оквиру урбаних простора Сомбора и Суботице условили су изградњу обилазница односно елиминацију транзитних кретања ван урбаног простора.Због свих дешавања која су погодила нашу земљу реализација ових обилазница је пролонгирана (мада је израђена просторно палнска и пројектна документација) и приступило се почетним радовима .

Овај државни пут I реда (магистрални пут) је основни реципијент свих саобраћајних збивања и кумулише сав саобраћај у оквиру ове гравитационе зоне и усмерава га до жељених одредишта.Такође овај државни пут се пресеца са путевима разних нивоа па тако имамо пресек са државним путем бр.18 са државним путевима бр.101 и 105 и 108 као и са извесним бројем општинских (локалних) и некатегорисаних путева.

Овај државни пут I реда (магистрални пут) иако има ранг међународног пута (Е-662)он се ипак карактерише као пут од интер регионалног значаја јер представља само сегмент саобраћајне мреже овог дела Војводине.

У оквиру саобраћајног тока на магистралном путу бр.17.1 присутне су све структуре саобраћајних превозних средстава а најбројнија су путничка возила .

Постојећа изграђеност овог државног пута је са две коловозне траке, односно овај државни пут I реда (магистрални пут) има основни капацитет од 10 000 ПАЈ/24 h.Већ дужи низ година интезитет саобраћаја дуж овог пута се статистички прати путем бројања обима и структуре саобраћаја и и израдом хистограма и саобраћајних слика . Ови претходно установљени подаци су послужили за израду интерполационог тренда будућег обима саобраћаја дуж овог пута ако ће послужити за планирање инвестиционих радњи.

У будућности у саобраћајној мрежи Војводине овај пут ће имати још већи функционални знаћај (нарочито " Ипсилон крак " код Суботице као један од алтернативних праваца дуж коридора X а који се уклапа у постојећу трасу аутопута Е-75 из правца Мађарске). У оквиру планског хоризонта овај пут се мора

реконструисати тј. довести на ниво који ће пружити висок ниво саобраћајне услуге и висок ниво комфора возње али и висок ниво безбедности кретања свих учесника у саобраћају .



3.3.7. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) бр.18 БАЧКИ БРЕГ – СОМБОР – ОЦАЦИ – БАЧ ; ЕРДЕВИК – КУЗМИН – ГРАНИЦА БИХ (СРЕМСКА РАЧА)

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.18 има западно ободно пружање у односу на војвођански простор. Он просторно спаја две државе (Мађарску и БиХ) кроз простор Војводине, мада се делом прекида у зони Бездана и Дунава (због простора Хрватске).. Због свог гео- саобраћајног положаја у мрежи војвођанских путева овај државни пут I реда (магистрални пут) има велики значај у постојећој али и будућој саобраћајној матрици Војводине. Овај пут има равничарску трасу (највећим делом) осим у зони Фрушке Горе где поприма облике планинске трасе са ограничавајућим елементима који имају релевантан утицај на експлоатационе параметре као и отежане услове кретања током зимског периода. Почетак овог државног пута је у оквиру граничног прелаза Бачки Брег да би доцније своје пружање имао паралелно са током Дунава све до Бачке Паланке и даље дуж западне границе наше земље. Постојећа траса државног пута бр.18 пролази кроз насеља и својим манифестацијама нарушава интерне саобраћајне токове као и ниво еколошких услова у оквиру тих урбаних и руралних простора. Да би минимизирали те негативне утицаје у оквиру поједини урбаних агломерација приступило се просторном утврђивању обилазница (у оквиру просторно планских докумената) или реализацијом сегмената обилазница (у делу Сомбора, Бачке Паланке). Постојеће стање обавезног проласка кроз " туђу територију " подразумева изградњу моста на Дунаву у склопу будуће трасе овог државног пута а где ће она бити даће се у одговарајућим просторно планским документима. Овај државни пут I реда (магистрални пут) на простору Срема пресеца и аутопут Е-70 у денивелацији у облику петље са елементима који омогућују имплементацију затвореног система наплате путарине. Даљи ток трасе је у правцу БИХ и завршава се граничним прелазом у Рачи. Овај државни пут I реда (магистрални пут) је међународног карактера и има врло сигнификантан положај у мрежи категорисаних путева у оквиру наших простора .

У постојећем стању овај државни пут I реда (магистрални пут) има изграђеност у облику две саобраћајне траке (2 x 3,5 m) и капацитет од 10.000 ПАЈ /24 h. са елементима који гарантују остварење рачунске брзине за тај ранг пута (једино на простору Фрушке Горе ти елементи су нешто мањи). Интезитет саобраћаја дуж овог државног пута је по интезитету врло значајан (нарочито на деоницама око већих

насеља)тако да се у постојећим условима одвијања саобраћаја јављају погушћени саобраћајни токови са знатно сниженим степеном безбедности тако да су се морале предузимати мере активне и пасивне безбедности (кроз регулацију и светлосну сигнализацију) како би се услови одвијања саобраћаја довели у границе прихватљивости. Пошто је овај пут врло значајан у мрежи државних путева он се већ дуги низ година статистички прати, односно већ дужи низ година врше се перманентна бројања обима и структуре кретања.Ови статистички подаци су нам послужили за израду интерполације тренда за плански хоризонт до 2025 године односно за могуће сагледавање потребних реконструкционих и инвестиционих захвата.Овај тренд се може сматрати оријентационим због немогућности априорног сагледавања свих релевантних утицаја .

Пошто се у будућности очекује сигнификатан пораст значаја овог пута у саобраћајној матрици Војводине (због повећаног обима саобраћаја са околних простора -због једног од врло важних граничних прелаза односно великог саобраћајног дискритита који опслужује овај пут на околном простору. Интезитет саобраћаја на сегменту Рача – Е-70 ће порастати у таквом обиму да треба размишљати и изградњи саобраћајног капацитета (са више саобраћајних трака) како би се обезбедили стандардни услови за тај ранг пута.Путни сегмент државног пута бр.18 од Ердевика до Бачке Паланке се мора изградити на нашој територији али са елементима који припадју том рангу пута. За такве захтеве постоје просторне могућности само цена изградње је одлучујући фактор за динамику реализације.

Траса државног пута од Бачке Паланке до Сомбора ће се задржати у овим оквирима све док интезитет саобраћаја не буде изискивао нови саобраћајни капацитет ван насеља због услова одвијања саобраћаја а то по хипотетичким претпоставкама биће крајем планског периода 2025 године.Из овог државног пута ће се у будућности издвајати крак ка граничном прелазу на Дунаву код Вуковара.До реализације нове трасе државног пута изградиће се сегменти обилазница као и парцијална решења вођења саобраћаја путем установљених режима саобраћаја.Сва укрштања овог државног пута са осталим путевима различитог ранга биће у нивоу стим у зависности од обима саобраћаја биће уређене вертикалном или светлосном сигнализацијом .



3.3.8. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) бр.18.1 ГРАНИЦА ХРВАТСКЕ (СОТ) – АДАШЕВЦИ

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.18.1 представља само сегмент државног пута бр.18 до трансевропског правца аутопута Е-70. Овај државни пут I реда (магистрални пут) има погранично пружање у оквиру западног дела Срема. У постојећем стању има равничарску трасу која пролази кроз насеља и укршта се са осталим саобраћајним капацитетима у нивоу са низом конфликтних тачака. Конфликти овог државног пута и урбаних функција у оквиру урбаних агломерација (а нарочито у Шиду) су евидентни нарочито у зонама са већим обимом саобраћаја (зоне центра насеља, радне зоне) а да би то минимизирали и довели у границе прихватљивости приступило се прво парцијалним мерама да би се доцније приступило имплементацији решења обилазница (у оквиру планске документације). Реализација ових решења није уследила због мањег обима транспортних захтева (због догађаја који су се десили на овим просторима).

Интезитет и структура саобраћаја дуж овог магистралног пута се прате помоћу аутоматских бројача.

Досад утврђени обими и структура саобраћаја ће се користити за прорачун будућих интезитета саобраћаја тј. прогнозе како би будућа инвестициона улагања била у оквиру рационалног ангажовања финансијских средстава .

Будуће решење обилазнице око Шиде биће потребно реализовати током краја друге декаде овог века односно око 2018 године, стим да се остали део трасе у потпуности задржава и прилагођава том новом решењу. Због новонасталих услова потребно је утврдити нову просторну везу са државним путем бр.18 које ће бити успостављено након утврђивања локације новог носта на Дунаву .



3.3.9. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) бр.21 НОВИ САД (ПЕТРОВАРАДИН) – ИРИГ– РУМА – ГРАНИЦА АПВ (КЛЕНАК)

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.21 има просторно дијаметрално пружање у односу на простор Срема од државног пута I реда бр.22.1 ка северо-западној Србији (Шапцу). Траса овог државног пута је различитог облика, тако на почетку има равничарски облик (око Новог Сада), да би по доласку у зону Фрушке Горе попримила брдско-планински облик, све до Ирига, да би поново имала равничарски до крајње стационаже на граници АПВ . Рачунска брзина дуж овог државног пута је различита од елемената и услова пута, па тако имамо да је у зони Фрушке Горе 60 km/h и мање (чак и 20 km/h) док на осталим деоницама је 80 km/h осим на деоницама кроз насеље и појединим местима 60 km/h.

Обим и структура саобраћаја дуж овог пута је различит, али се генерално може оценити да ту егзистирају врло интензивни саобраћајни токови (са свим врстама возила у току) тако да већ данас имамо на појединим путним деоницама и у појединим временским интервалима погушћене саобраћајне токове (који се манифестују дугим интервалима слеђења без могућности претицања). Али ако узмемо у обзир геоморфологију трасе и њене елементе (нарочито на деоници Иришки венац – Ириг – раскрсница за Врдник) генерално закључујемо да брзине кретања, комфор вожње као и безбедност одвијања саобраћаја су далеко испод планираних (и дозвољених) за државне путеве, те треба нешто учинити како би се елиминисале и минимизирале акцидентне ситуације и одвијање саобраћаја дуж ове деонице довело у ниво прихватљивости, јер сада су саобраћајне незгоде свакодневна појава. Ова деоница државног пута бр.21 је саобраћајно најугроженија од актера саобраћајног тока, па се као неопходност намеће потреба за предузимањем радњи у домену побољшања услова вожње као и елемената пасивне безбедности како би се елиминисале тзв. "црне тачке" дуж овог државног пута. И раније су били ови проблеми евидентни па су учињени кораци ка сепаратном одвајању смерова кретања са побољшањем капацитета и елемената пута од релативног утицаја на безбедност и комфор саобраћаја и побољшању саобраћајне услуге. Међутим "поменути" деоница Иришки венац – Ириг захтева или изградњу тунела или изградњу сепарисаних саобраћајних трака по смеровима (са задовољавајућим елементима) како би се елиминисала ова деоница државног пута која угрожава безбедност одвијања саобраћаја (и у нормалним условима али нарочито при зимским условима и у условима отежаног одвијања саобраћаја- смањена видљивост).

У постојећем стању државни пута I реда бр.21 дијаметрално пролази кроз урбани простор Ирига и својим манифестацијама угрожава виталне интернаселске функције као и одвијање насељског саобраћаја. Постојећи саобраћај дуж магистралног пута у Иригу знатно угрожава безбедност насељског саобраћаја с тим да су најугроженији пешаци и бициклисти. Транзитна кретања својим кретањима знатно угрожавају урбане функције и еколошке услове урбаног живљења, а бука и вибрације су близу границе GVI.

Још у претходним периодима ове потешкоће су биле присутне (мада не у таквом обиму и облицима) тако да су оне иницирале имплементације обилазнице у важеће планове, међутим осим просторног устројства и израде документације од реализације није било ништа.

Међутим садашње стање спада у домен неподношљивог тако да почетак изградње обилазнице је неминован у скорој будућности .

Будућном елиминацијом транзита ван урбаног простора Ирига проблеми сукоба интерних кретања и транзита би се свели само на сукоб интерних кретања и пешачких токова са знатним побољшањем безбедности саобраћаја за све учеснике у саобраћају.

Даља траса државног пута I реда бр.21 (од раскрснице за Врдник) до Руме је равничарска са дугим међу правцима са одличном прегледношћу и елементима који омогућују експлоатационе брзине на разинама магистралног пута. У оквиру планске документације планирана је и сервисна саобраћајница која ће кумулисати сав саобраћај у атару.

Обилазница око Руме је пример правилног одвијања транзитних токова као и остварење просторних веза са путевима окружења, са правилним денивелисаним укрштањима са железницом и аутопутом. Такав ток трасе државног пута ка Шапцу је по облику трасе равничарска са пролазом кроз насеља (Жарак, Хртковце и Платичево) и тангирање насеља Кленак. Дуж ове трасе (ван насеља) елементи пута су задовољавајући за тај ранг пута. Међутим у насељима елементи пута и конфликтне тачке са осталим облицима насељског саобраћаја утичу на смањење експлоатационе брзине као и на погоршање комфора возње и безбедности саобраћаја. На садашњем нивоу саобраћајног оптерећења јавља се потреба за изградњом обилазница око ових насеља, али ти захтеви ће се реализовати ако постоје у оквиру просторно-планских докумената када се стекну сви услови (саобраћајни и економски).

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.21 у постојећем стању на простору Војводине има укупну дужину 64,4 km са ширином од 7,1 m .



3.3.10. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) БР.22 (E-70) ГРАНИЦА МАЂАРСКЕ –ХОРГОШ- СУБОТИЦА – НОВИ САД– (БАТАЈНИЦА) БЕОГРАД

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.22 Граница Мађарске –Хоргош- Суботица – Нови Сад– (Батајница) Београд припада групи трансевропских праваца који имају дијаметрално пружање кроз простор Војводине (E-70) и представља један од артеријалних праваца саобраћајног система Србије. Овај државни пут у постојећем стању има изграђеност ауто-пута (деоница Батајница – Бешка) и остало на нивоу полуауто-пута са тенденцијом изградње ауто-пута. Сва укрштања овог магистралног пута са мрежом осталих категорисаних путева – државних путева су изведена у денивелацији са облицима петље који омогућују затворени систем наплате путарине (осим код Суботице и Новог Сада). Траса овог пута дуж свог пружања је равничарска са обликом земљаног трупа у плитком насипу. Елементи овог пута су кривине великих радијуса са дугим међуправцима али са задовољавајућим елементима за возњу и ноћу. Траса државног пута бр.22 је у целој својој дужини ван насеља у оградни тако да се искључује могућност конфликта са осталим облицима кретања у атару као и са другим " нежељеним " учесницима у саобраћају који би прошли кроз ограду.

Овај саобраћајни капацитет је основни реципијент свих саобраћајних збивања у оквиру овог гравитационог простора и служи за остваривање свих међународних, и интеррегионалних повезивања и то на високом нивоу саобраћајно транспортне услуге. Из овог саобраћајног капацитета настају знатни саобраћајни капацитети за интер

регионално повезивање у оквиру простора Баната, Бачке и Срема као и за остваривање веза са државама у окружењу.

Овај државни пут I реда (магистрални пут) има изграђеност која нуди значајан капацитет и проток на високом нивоу саобраћајне услуге тако да у потпуности задовољава све исказане захтеве по европским стандардима.

Анализе саобраћајних токова су показале да је интензитет и густина саобраћаја дуж овог пута по обиму различит и да је знатно већи око великих градова (Суботица , Нови Сад) а да је нешто мањи на ван гравитационих подручја и ових зона утицаја.

Анализе су показале да постоји и временско и сезонско колебање обима саобраћаја дуж овог пута и то тако да је интензитет током сезоне (лета) највећи због транзита туриста ка југоистоку Европе као и због повећаног интензитета теретног саобраћаја.

Интензитет саобраћаја дуж овог пута се већ дуги низ година статистички прати помоћу аутоматских бројача који су просторно дисперирани дуж трасе да дају задовољавајућу саобраћајну слику о саобраћају и на предметном путу. На основу анализа је установљен тренд који говори да је највећи обим дуж овог пута био крајем осамдесетих и почетком деведесетих година прошлог века тако да се исказала потреба за изградњом друге траке аутопута али због догађаја који су се десили на овом простору то до данас није реализовано. Интензитет обима саобраћаја на овом државном путу задњих година поново има узлазни тренда (умереног раста) јер се овај коридор све више користи у домену интернационалних итинерера кретања.

У будућности се очекује да се успостави потпун профил ауто пута дуж целе трасе као и да се успостави контролисан приступ и затворени систем наплате путарине као и да се уведе координисано управљање саобраћајем уз оптимално информисање учесника у саобраћају ради подизања нивоа безбедности



3.3.11. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) БР. 22.1 ГРАНИЦА МАЂАРСКЕ – ХОРГОШ- СУБОТИЦА – НОВИ САД – БЕОГРАД

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.22.1, Граница Мађарске – Хоргош- Суботица – Нови Сад – Београд представља један од основних алтернативних праваца у оквиру транс европског коридора X, то је " стари " пут међународног значаја који својом трасом пролази кроз насеља и својим манифестацијама ремети интернационалне токове као и угрожава ниво урбаног живљења. Траса овог државног пута има дијаметрално пружање у односу на војвођански простор са елементима који лимитирају кретања дуж

овог пута. Дуж трасе постоји низ елемената који су или морају да претрпе промене како би задовољили законске параметре који припадају овј врсти категорисаних путева у циљу елиминације критичних места ("црне тачке") .Основна негативност је што траса овог пута пролази кроз центре насеља и изазива угрожавање безбедности свих учесника у саобраћају.Да би ове ситуације побољшали на појединим критичним местима уведена је светлосна сигнализација као и уређено вођење саобраћаја у оквиру раскрсница. Сва укрштања овог државног пута са железницом су решена у денивелацији тако нема сукоба и конфликтних тачака ова два вида саобраћаја.

Но и поред ових набројаних недостатака овај државни пут I реда (магистрални пут) представља основну саобраћајну артерију ових насеља и простора тј. кумулише и усмерава сва кретања до жељених одредишта. Постојећа изграђеност овог магистралног пута од две саобраћајне траке обезбеђује капацитет 10 000 возила /24 h, односно адекватан број пондера ПАЈ /24 h .

Већ дуги низ година се врши статистичко праћење обима и структуре саобраћаја помоћу аутоматских бројача. На основу бројања и израђених саобраћајних слика саобраћајног оптерећења долазимо до закључака да је дуж овог пута саобраћај врло интензиван са различитим структурама учесника у саобраћајним токовима (са знатним учешћем теретних возила).

Обим и структура саобраћајног тока се мењају током времена и сезоне тако да су саобраћајни токови већи током почетка и краја недеље а да су мањи током викенда . Обим саобраћаја је највећи током пролећа и јесени (због повећаних захтева за транспортом роба) а лети и током зиме је обим кретања нешто мањи .

Да би у будућности елиминисали негативности које овај државни пут I реда (магистрални пут) наноси насељима кроз које пролази за већа насеља су планиране обилазнице (Суботица, Бачка Топола, Србобран, Нови Сад, Инђија, Стара Пазова итд.) које већ егзистирају у важећој просторно планској документацији. Са изградњом ових обилазница знатно ће се побољшати ниво безбедности и проточности саобраћаја као и постићи задовољавајући ниво саобраћајне услуге. У будућности треба рачунати и на координирано вођење и управљање саобраћаја дуж овог пута како би се и тим мерама створили услови за безбедно одвијање саобраћаја дуж овог државног пута и то на нивоу европских стандарда.Правилна одговарајућа сигнализација такође може допринети правилнијем и безбеднијем одвијању саобраћаја дуж овог пута .



3.3.12. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) бр.22.2 МАРАДИК (БЕОГРАД) – ЗА МАРАДИК

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.22.2 повезује два врло сигнификантна правца, аутопут Е-75 – државни пут I реда (магистрални пут) бр.22 и државни пут I реда (магистрални пут) бр.22.1 Нови Сад – Београд. Овај пут настаје на петљи ауто-пута Е-75 а завшава се на отвореној деоници магистралног пута бр.22.1 у раскрсници у нивоу. Ова деоница државног пута је у дугом правцу са обликом коловоза у виду плитког насипа и са једном денивелацијом преко железничке пруге Инђија –Нови Сад. Овај државни пут I реда (магистрални пут) је изграђен у облику полу ауто-пута са три саобраћајне траке тако да капацитативно задовољава све постојеће захтеве на високом нивоу саобраћајне услуге са тенденцијом да ће још дуго задовољавати све захтеве за искоришћењем капацитета . Траса овог сегмента државног пута је тако положајно и просторно имплементирана да минимизира утицаје ветра и снегова током зиме мада се често дешава да су сметови на овом путу велики и да изазивају повремени прекид саобраћаја .

Интезитет саобраћаја на државном путу бр.22.2 је значајан али далеко испод капацитивних способности. По овом држаном путу су присутне све структуре превозних средстава које су неравномерно распоређене током времена, дана, седмице, месеца па и сезоне .

Значај овог државног пута у постојећем стању уређености саобраћајне мреже је мали али имплементацијом нових саобраћајних праваца у новој саобраћајној матрици Војводине овај пут ће се знатно афирмисати.



3.3.13. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) бр.24 СУБОТИЦА – СЕНТА – ЧОКА – ЗРЕЊАНИН – ПАНЧЕВО - КОВИН

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.24 представља основни саобраћајни капацитет северне Бачке и целог Баната јер својом трасом има дијаметрално пружање дуж овог простора . За државни пут I реда (магистрални пут) бр.24 је специфично то што је он једини категорисани пут највишег хијерахиског нивоа који на почетку своје трасе од Суботице до Сенте није изграђен (постоји траса са земљаним коловозом) мада је и она нарушена дивљом изграђеношћу.Неизграђеност ове деонице државног пута бр.24 нарушава континуираност саобраћајног система Војводине као и немогућност одвијања саобраћаја дуж оптималних итинерера.Изградња ове деонице државног пута је неколико пута пролонгирана мада се очекује реализација у скорој будућности .

Практично државни пут I реда (магистрални пут) бр.24 почиње од раскрснице према Кањижи непосредно пре Сенте да би затим траса прошла кроз Сенту ка Чоки односно Кикинди и Зрењанину , Панчеву Ковину и мосту на Дунаву и даље ка источној Србији. Овај државни пут дуж своје трасе у постојећем стању пролази кроз Сенту (мада постоји просторно успостављена тарса обилазнице у просторно планским документима а постоји чак траса овог пута ван насеља као перспективно решење) и даље ка Чоки , коју тангира и скреће ка Кикинди (пролазећи кроз насеља) да би Кикинду само тангирала и кренула ка Зрењанину (опет пролазећи кроз успутана насеља) да би непосредно пре Зрењанина била успостављена обилазница у облику сегмената (који су делом изграђени а делом морају проћи кроз насеље) мада и ти сегменти су просторно осмишљени само их треба реализовати. После Зрењанина државни пут бр.24 има пружање ка Панчеву пролазећи кроз успутна насеља (мада нека имају планиране обилазнице али за њихову изградњу још се нису стекли услови) све до Панчева .

У оквиру просторно планске документације за Панчево успостављен је систем обилазнице (која у постојећем стању је неизграђена) тако да сви облици саобраћаја дуж овог пута су принуђени да пролазе кроз урбано ткиво Панчева (губећи брзину и проточност) све до одвајања за Ковин.Део државног пута за Ковин такође пролази кроз насеље Баваниште с тим да је установљена траса обилазнице (јер је то најкритичнија деоница на овом путном сегменту) која би знатно повећала брзину кретања као и побољшала безбедност кретања. Државни пут I реда бр.24 тангира урбани простор Ковина и одлази ка мосту на Дунаву односно у правцу Смедерева.

Овај пут је један од најдужих на простору Војводине мада нема такав и функционални значај јер се третира као алтернативни правац север –југ. државни пут I реда бр.24 дуж своје трасе има различито саобраћајно оптерећење па се генерално може закључити да је интезитет саобраћаја већи код градских агломерација и у близини релевантних чворишта а да је знатно мањи у близини руралних подручја. Интезитет саобраћаја дуж овог магистралног пута је промењив током времена током дана, седмице и месеца као и током сезоне.Ова одступања су сигнификантна али немају утицаја на степен искоришћења капацитета као и на ниво саобраћајне услуге.

Да би били правилно упознати са параметрима који карактеришу ове саобраћајне токове већ дуги низ година статистички се прати обим и структура саобраћајних токова дуж овог магистралног пута и то путем прво мануелних а у последње време и аутоматских бројача.На основу бројања се израђују хистограми и саобраћајне слике које правилно показују саобраћајне манифестације дуж овог пута. На основу утврђених чињеница се приступа инвестиционим захватима (изградњи обилазница и реконструкцијама).

Да би априори могли планирати сачинили смо прогнозе саобраћаја дуж овог државног пута до 2025 године (прогноза може бити само оријентациона за планирање активности и утврђивање оријентационих вредности за планирање стратешких реконструкционих захвата) .

Због значаја овог државног пута у будућој саобраћајној матрици Војводине морају се правилно сагледати све просторне везе са окружењем.



3.3.14. ДРЖАВНИ ПУТ I РЕДА (МАГИСТРАЛНИ ПУТ) бр.24.1 ЕЧКА – ПЕРЛЕЗ - ЧЕНТА

Државни пут I реда (магистрални пут) бр.24.1 представља сегмент магистралне мреже која омогућује међу регионално повезивање на простору Баната, односно остваривање интер регионалне везе између простора Зрењанина и простора Београда и Панчева. Овај државни пут I реда (магистрални пут) представља један од најоптерћенијих радијалних саобраћајних праваца из правца Београда јер опслужује значајно гравитационо подручје Београда и Панчева. Овај државни пут има релативно малу дужину са равничарском трасом која пролази кроз урбане просторе приградских насеља. Такође овај пут је основни реципијент свих саобраћајних манифестација у оквиру овог простора тј. преко њега се остварују просторне везе овог дела Баната са окружењем и субрегионима. Дијаметрално пружање овог државног пута кроз урбане насељске просторе утиче на значајно смањење безбедности свих учесника у саобраћају. Елементи овог пута су врло повољни (дуги међу правци који омогућују добру прегледност и развијање брзина тако да стварају привид комфора одвијања саобраћаја тако да су незгоде готово увек са најтрагичнијим последицама). На неколико места имамо сужење коловоза због старих мостова преко водених површина односно канала.

Интезитет саобраћаја дуж овог државног пута је по обиму значајан нарочито у зонама сателитских насеља Београда где државни пут I реда (магистрални пут) бр.24.1 постаје главна насељска саобраћајница. Интезитет саобраћаја дуж овог државног пута је променљив и током времена односно присутне су осцилације у обиму саобраћаја током дана и ноћи, као и током дана у седмици као и током месеца али током сезоне. Ове осцилације нису од сигнификаног утицаја на искоришћеност капацитета као и на ниво саобраћајне услуге. У постојећем стању искоришћеност капацитета је далеко испод граничних вредности али присуство свих структура саобраћајних средстава у оквиру саобраћајних токова доприноси значајном паду експлоатационих параметара овог пута (јер присуство трактора и пољопривредних машина знатно повећавају време и ток слеђења). Интезитет саобраћаја из године у годину се повећава а то се статистички прати помоћу бројача.

Да би сагледали априори сва саобраћајна збивања дуж овог државног пута урадили смо интерполацију тренда возила, а која ће послужити за инвестиционо одржавање као и планирање осталих активности.

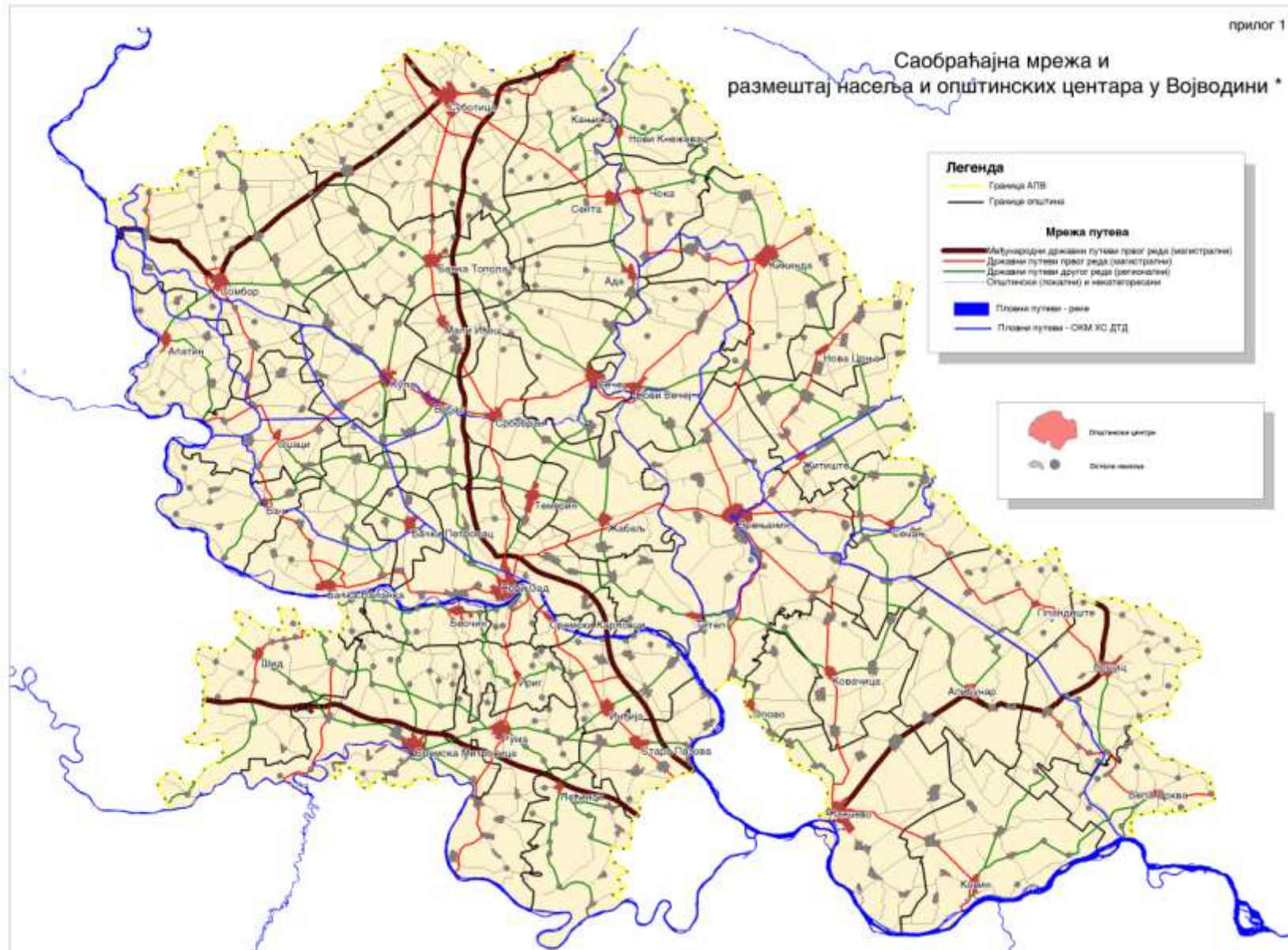
Прогнозе су показале да интезитет саобраћаја током последњих година планског хоризонта ће бити такав да у оквиру приградских насеља се морају извести коловози у

СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА И КАТЕГОРИЗАЦИЈЕ ПУТНЕ МРЕЖЕ У ВОЈВОДИНИ

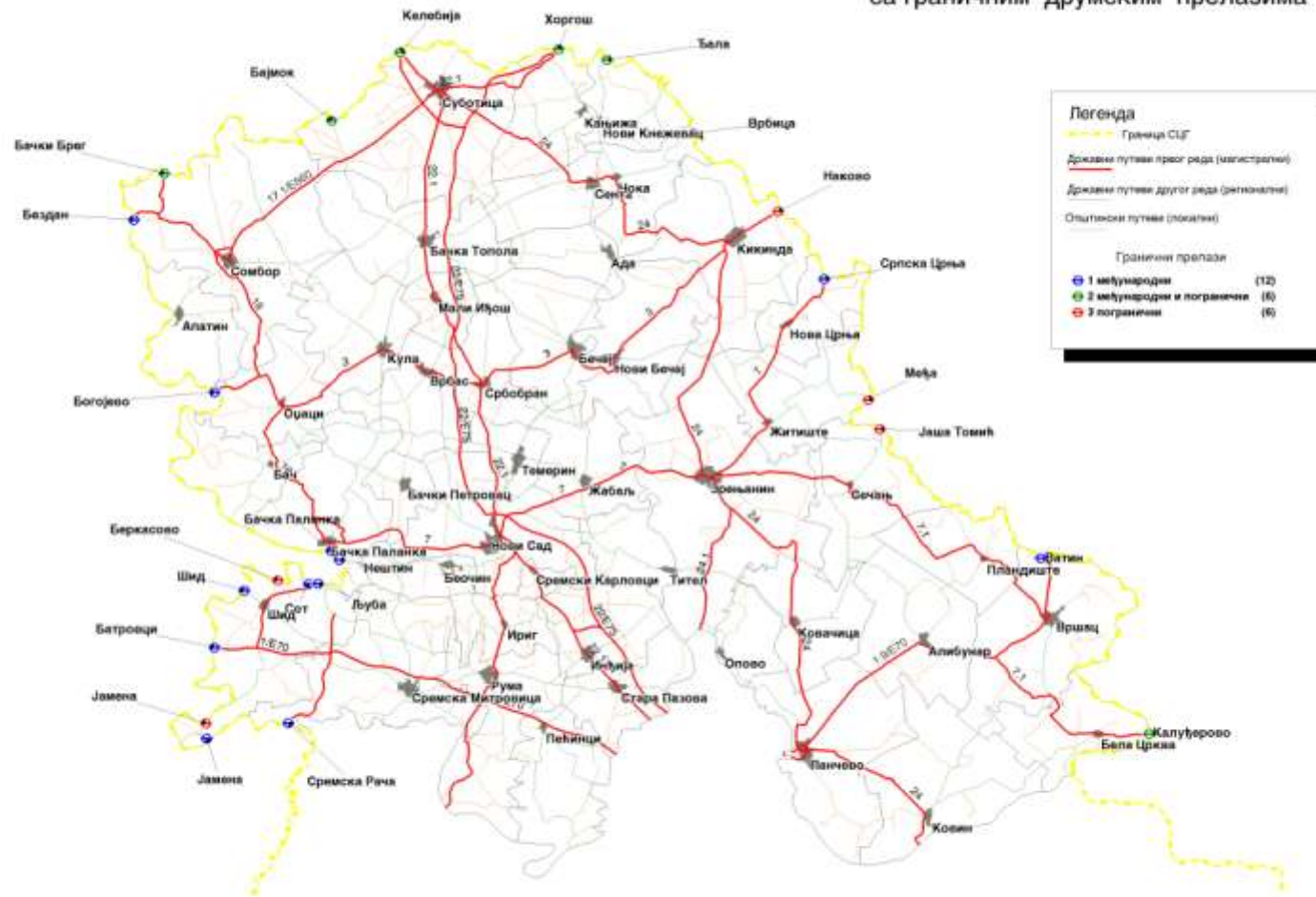
облику сепарисаних коловозних трака (са две саобраћајне траке за сваки смер кретања) а за те захвате постоје реалне просторне могућности .



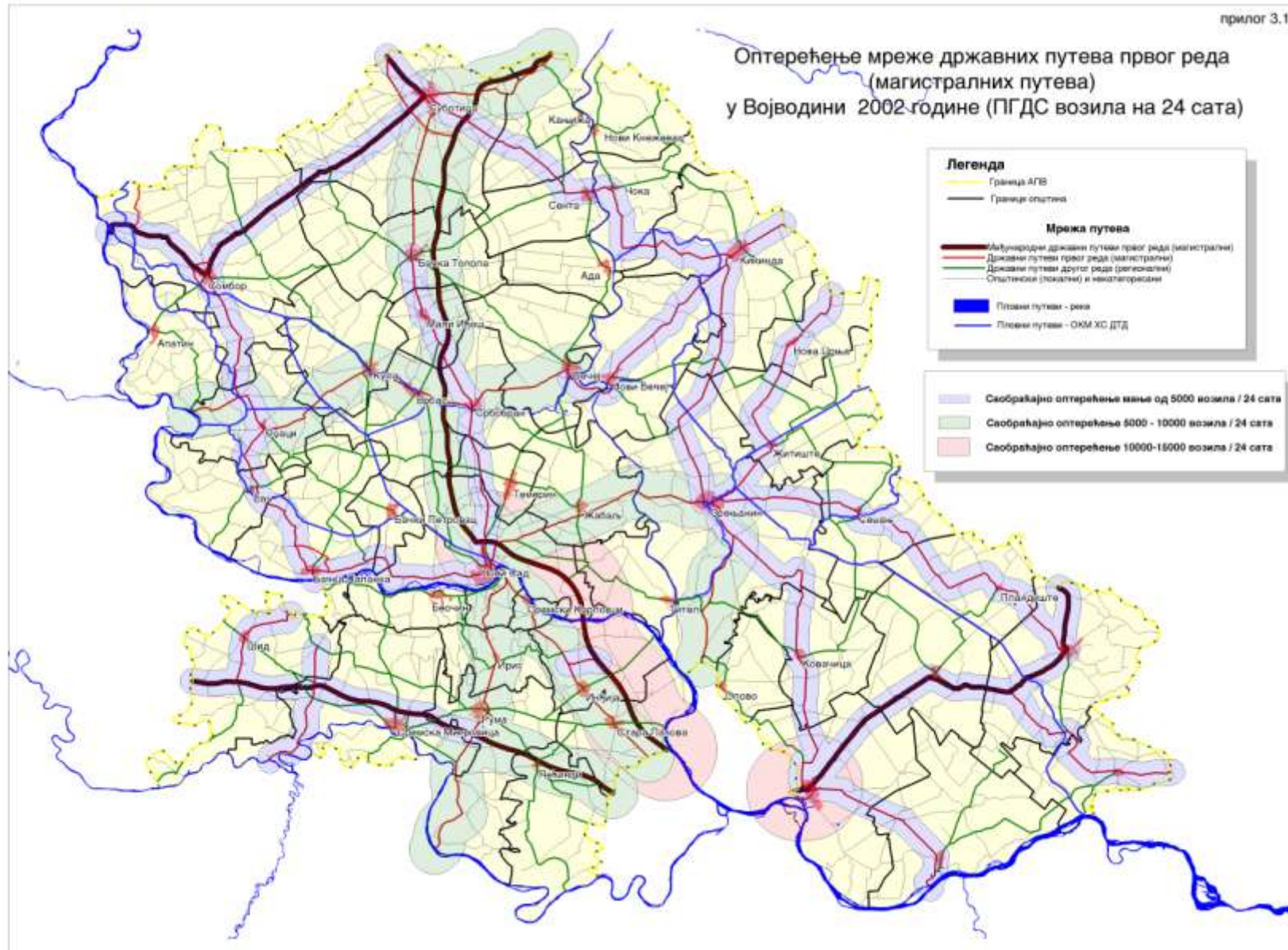
Саобраћајна мрежа и размештај насеља и општинских центара у Војводини *



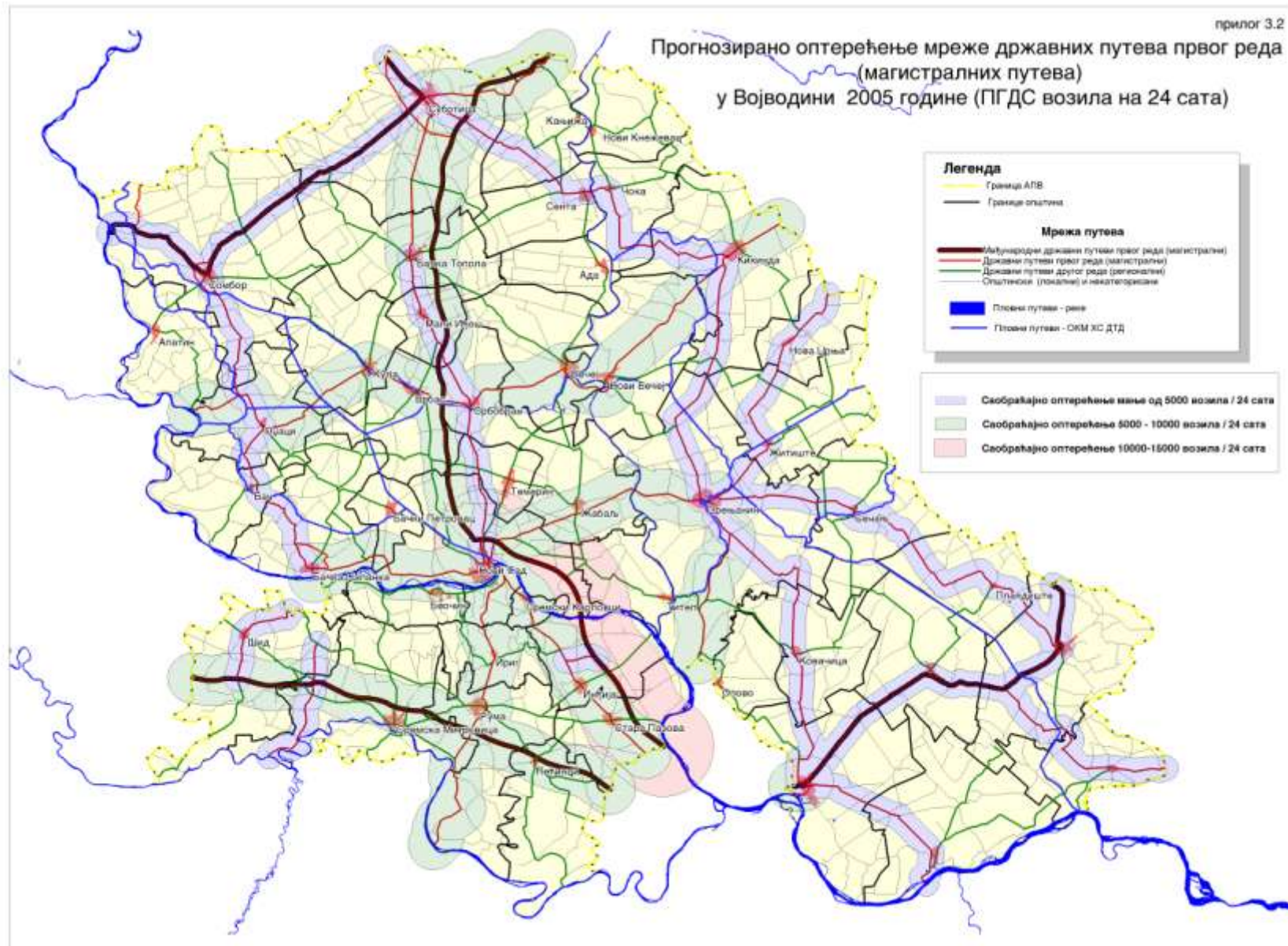
Структура путне мреже АП Војводине са граничним друмским прелазима



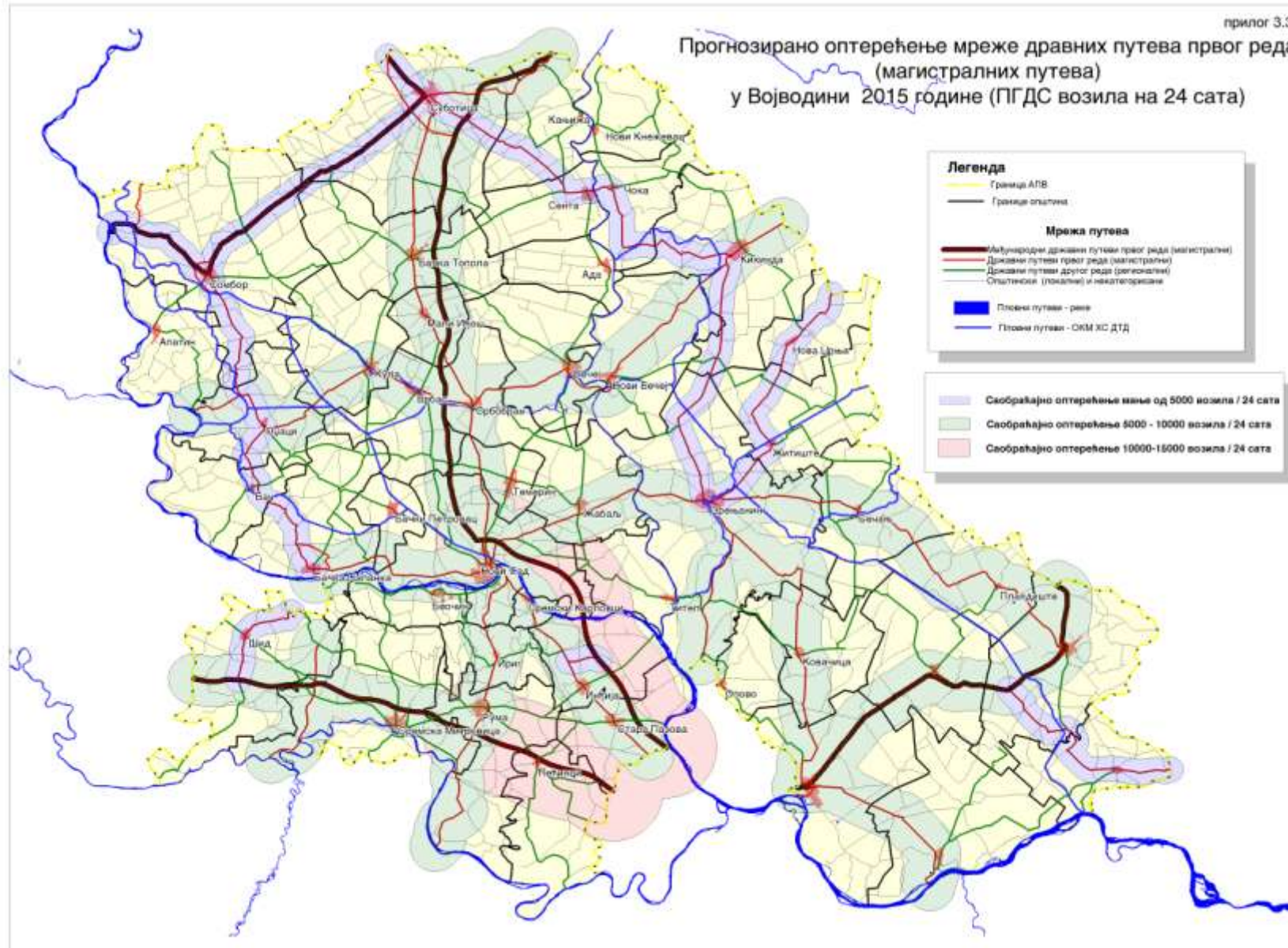
Оптерећење мреже државних путева првог реда
(магистралних путева)
у Војводини 2002. године (ПГДС возила на 24 сата)



Прогнозирано оптерећење мреже државних путева првог реда
(магистралних путева)
у Војводини 2005 године (ПГДС возила на 24 сата)



Прогнозирано оптерећење мреже државних путева првог реда
(магистралних путева)
у Војводини 2015 године (ПГДС возила на 24 сата)



Легенда

- Граница АРВ
- Граница општина

Мрежа путева

- Међународни државни путеви првог реда (магистрални)
- Државни путеви првог реда (магистрални)
- Државни путеви другог реда (регионални)
- Општински (локални) и некатегорисани
- Пловни путеви - реке
- Пловни путеви - ОКМ ХС ДТД

- Свобрајно оптерећење више од 5000 возила / 24 сата
- Свобрајно оптерећење 5000 - 10000 возила / 24 сата
- Свобрајно оптерећење 10000-15000 возила / 24 сата

Прогнозирано оптерећење мреже државних путева првог реда (магистралних путева) у Војводини 2025 године (ПГДС возила на 24 сата)

