

Подносилац примедби: **Урбанистичка стража**
Нови Сад, 10.07.2020.

**Примедбе на раном јавном увиду на
ПЛАН ГЕНЕРАЛНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ
МОСТА У ПРОДУЖЕТКУ БУЛЕВАРА ЕВРОПЕ У НОВОМ САДУ**

1. Плански основ

Услови и смернице за уређење и грађење обухваћеног простора нису дефинисане само важећим Генералним планом града Новог Сада до 2021. („Службени лист Града Новог Сада”, број 39/06), већ и касније усвојеним:

- **Просторним планом Града Новог Сада (ППГНС)**, као и
- **Регионалним просторним планом АП Војводине** ("Службени лист АП Војводине", број 22/11), на основу којег је израђен ППГНС.

Саобраћајна решења у ова два плана су од пресудног значаја за ниво планиране саобраћајнице; ти планови не спомињу и никакав значај не дају Булевару Европе и предметном мосту - у саобраћајном решењу државних путева тај правац не игра било какву улогу.

Извод из ГП

У изводу из Генералног плана је наведено да је мост планиран на траси „магистралне саобраћајнице“ и да се разрађује *планом детаљне регулације*, што подразумева да се предложеним ПГР-ом не може мењати ранг саобраћајнице: не може се уместо магистралне саобраћајнице планирати државни пут.

У прилогу примедбе је дат извод из ППГНС („4.1.1. Друмски саобраћај“), у којем се јасно види да никакав државни значај није дат предметном мосту.

Примедба 1:

Тражимо да у плански основ за израду овог плана уђу и планови вишег реда, пре свега Просторни план Новог Сада и Просторни план АП Војводине који су важећи и донесени након важећег ГП Новог Сада, који истиче ове године.

На основу овога потребно је ускладити предлог овог плана са овим планским документима вишег реда који не подразумевају овај правац као део мреже државних путева, те самим тим од ње не можемо правити значајан транзитни правац, нарочито по питању теретног саобраћаја.

С обзиром да се до краја године мора донети нови ГП до 2030. године, предлагемо да се овај ПГР ради на основу стратешких одредница у том новом документу, посебно предлажући да се у новом ГП размотре и додатни начини јавног транспорта, као што је нпр. лако-шински саобраћај за чије успостављање се залаже и ППГНС (извод у прилогу – поглавље Јавни саобраћај).

2. Постојеће стање простора, потенцијали и ограничења

Није тачна тврдња: „Предметна локација је данас у највећем делу неизграђени простор осим у делу улице Симе Матавуља и западног дела на којем се налази касарна Војске Србије.“ Изузетно битан део околине саобраћајнице је већ изграђен, и то су **стамбено-пословне вишеспратнице дуж Булевара Европе**, на чије становнике у великој мери ће утицати планирани путнички, а још више **теретни саобраћај**, о којем се говори у концепту саобраћајне инфраструктуре.

Примедба 2:

Тражимо усклађивање овог дела текста са реалношћу на терену као и већ извесним најавама о станоградњи на овом подручју.

3. Циљ израде плана

Пошто се наводи да је мост „од изузетног значаја за Град Нови Сад и Аутономну покрајину Војводину јер повезује леву и десну обалу Дунава“, онда би потврда тог става морала бити у Регионалном просторном плану АП Војводине, као и у Просторном плану Града Новог Сада. Међутим, ово није случај и у овим плановима вишег реда саобраћајница на том правцу не игра било какву значајну улогу – није планирана државна саобраћајница, и не треба да повезује наведене државне путеве.

За грађане који данас живе у окружењу Булевара Европе, или ће становати у новим објектима који се граде дуж тог булевара, **недопустиво је да циљ изградње новог моста буде да се „повезу државни путеви као што су: ДП А1 и ДП 119, а у непосредној близини и Државни пут IB-21 (Фрушкогорски коридор).“** За повезивање државних путева планирају се обилазнице око Петроварадина, са мостом преко Дунава у правцу Каћа (извод из ППГНС „4.1.1. Друмски саобраћај“). Давно се одустало од варијанте да се аутопут ка Београду пружи преко Фрушке горе.

Неприхватљиво је да данас кад сведочимо о широко прихваћеној пракси избацивања транзитног и теретног саобраћаја из градова широм света (грађења обилазница и прстенова око града), па и у Београду, да Нови Сад ретроградно гради саобраћајницу за што краће и брже кретање моторних (и теретних) возила на надвожњацима и мостовима изнад урбаног ткива. **Неприхватљиво је да правимо аутопут кроз западни део града, одсецајући Телеп, Ново насеље и један од најперспективнији делова за нова улагања – Југовићево.**

Примедба 3:

Тражимо промену циља овог плана и брисање реченице у којој се као циљ овог плана поставља успостављање овог правца као везе између државних путева.

4. Концепт инфраструктурног опремања – саобраћајна инфраструктура

За грађане који данас живе у окружењу Булеvara Европе, или ће становати у новим објектима који се граде дуж тог булеvara, недопустиво је да циљ изградње новог моста буде да се „повезу државни путеве као што су: ДП А1 и ДП 119, а у непосредној близини и Државни пут ИБ-21 (Фрушкогорски коридор).“ , поготово кад је у питању теретни саобраћај.

Није потпуно тачна тврдња: „На основу важеће планске документације наведене у тачки 3, предложена саобраћајница треба да буде намењена кретању аутомобила, возила јавног превоза (аутобуса), **теретног саобраћаја**, пешака и бициклиста...“ У изводу из Генералног плана нигде не стоји да том саобраћајницом треба да иде **теретни саобраћај**, те тражимо брисање тог термина из овог плана.

Крајње неповољно урбанистичко решење је да „Мост треба да има... само бициклистички и пешачки директан приступ планираном мосту на подручју Рибарског острва и Каменичке Аде“. То значи да неће бити обезбеђен лак приступ са Сремске стране на планирану туристичко-рекреативну зону у приобаљу на Бачкој страни, у чији развој Град више деценија улаже велике наде и очекивања.

Примедба 4:

Тражимо да мост има директан пешачки и бициклистички приступ и са сремске стране.

5. Очекивани ефекти планирања

Није тачна тврдња да ће се овим планом „створити услови за даљи урбани и привредни развој првенствено планираних **радних зона у суседству подручја обухваћеног планом**“. У суседству овог моста нема ни постојећих, ни планираних радних зона. Те радне зоне су далеко на северу Булеvara Европе, и суштински проблем овог плана је да овај булевар са претежним садржајима становања и пословања треба да служи као нека врста заобилазнице око града иако пролази усред великих стамбених зона која тренутно постоје и која се планирају у будућности, са свим загађењем ваздуха, буком и опасностима које доноси транзит теретног саобраћаја.

Примедба 5:

Тражимо промену овог параграфа и његовог прилагођавања реалности. Ефекат планирања треба да буде оријентисан ка бољем повезивању стамбених зона у реону ових саобраћајница са сремском страном, развој јавног транспорта, као и растеређивање остатка градске саобраћајне мреже.

Прилози:

- Извод из ГП Новог Сада до 2021. године
- Извод из ПП Града Новог Сада уз рефералну карту мрежа насеља и саобраћајница
- Извод из ПП АП Војводине уз рефералну карту бр. 1 – Грађевинско земљиште и рефералну карту бр. 2 – Мрежа насеља и инфраструктурни системи – саобраћај.

Прилог 1.

Извод из ГЕНЕРАЛНОГ ПЛАНА
ГРАДА НОВОГ САДА ДО 2021. ГОДИНЕ

3.2. Друмски саобраћај

Циљеви развоја овог вида транспорта, који представља осовину функционисања свих активности у граду, су: краће време путовања, цена транспорта, рационална мрежа у простору, могућности реализације од почетног ка коначном, утицаји на околину и повезивање са ванградском саобраћајном мрежом. Овакви захтеви у суштини опредељују избор друмског саобраћајног система и мреже, који се и до садашњег времена развијао на основама планова и саобраћајних истраживања.

Прогноза демографског и економског развоја показује да ће до краја планског периода степен моторизације у Новом Саду износити 33 аутомобила на 100 становника (један аутомобил на породицу), што значи да ће у граду бити регистровано око 83.000 путничких аутомобила.

Мобилност становништва износиће три путовања на дан, од тога 30% пешачењем, 45% средствима јавног превоза и 25% путничким аутомобилима. Ова прогноза заснива се на досадашњим истраживањима, али зависи и од нивоа услуга, што значи да се може очекивати повећање учешћа путничких аутомобила у превозу.

Наведеним параметрима, у односу на створене услове и конфигурацију мреже у простору, определило се и за избор саобраћајног решења у Новом Саду.

У ванградској мрежи предвиђа се **изградња обилазнице око Петроварадина (поред железничке пруге Нови Сад - Београд)**, изградња прикључка од раскрснице булевара на Мишелуку са путем за Руму до магистралног пута Београд - Нови Сад (код Петроварадинске чесме), **обилазница око Сремске Каменице и повезивање пута М - 21 (Рума - Нови Сад) са будућим мостом преко Дунава у Петроварадину, што се предвиђа у послепланском периоду.**

На левој обали Дунава (у Новом Саду) међу најзначајније магистралне саобраћајнице спада пут дуж Суботичке пруге од аутопута Е-75 до Дунава (са везом на мост који се предвиђа после планског периода), завршетак магистрале као дела магистралног пута М-7 од улице Партизанске до улице Корнелија Станковића (обилазница око Алмашког гробља), повезивање Булевара Јаше Томића са Темеринском улицом (улицом Косте Шокице) и Алмашке улице са улицом Марка Миљанова.

Остале интервенције на мрежи представљају завршетак система у појединим саобраћајницама (њихово проширење, изградњу и реконструкцију), међу којима су приоритетни: улица Јована Суботића, Булевар краља Петра I, Сомборска улица и улица Корнелија Станковића.

Иако се не налази на подручју обухваћеном генералним планом (делимично), због значаја у саобраћајном систему, издваја се деоница магистралног пута М-7 (Нови Сад - Футог), чија реализација треба да буде у приоритету, и делови мреже у старом градском центру и његовом непосредном окружењу.

4.1.1. Друмски саобраћај

С обзиром да друмски саобраћајни подсистем представља основни потенцијал будућег развоја Града Новог Сада, планира се следеће:

- Изградња аутопута Е-75 (М-22)¹ на територији Града Новог Сада у пуном профилу аутопута са припадајућим сервисним саобраћајницама;
- Изградња на траси бившег Жежељевог моста као део државног пута М-22/1;
- **Изградња државног пута I реда М-21 у складу са Просторним планом подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда бр. 21 Нови Сад – Рума – Шабац и државног пута I реда бр. 19 Шабац – Лозница ("Службени гласник РС", број 40/11);**
- Активности на реализацији реконструкције и изградње постојећег државног пута М-7 Нови Сад - Зрењанин и активности на реализацији изградње планираног државног пута I реда од Зрењанина до државне границе према Темишвару, **односно његово повезивање са путем М-21. Ово је уједно и део обилазнице око Петроварадина која ће се налазити у југоисточном делу града и која ће повезивати државне путеве I реда М-21 и М-22/1, а изградњом моста преко Дунава и аутопут Е-75 (М-22) и државни пут I реда М-7 код Каћа.** Овим ће се остварити најбржа веза ка Зрењанину и даље ка Темишвару. Изградњом ове саобраћајнице **усмериће се транзитни саобраћај поменутих државних путева ван Петроварадина, чиме ће се знатно растеретити државни путеве I реда М-7 и М-22/1 кроз градско подручје који овим постају општински путеве (улице Рачког, Прерадовићева и Рељковићева).**
- Просторним планом подручја посебне намене Фрушке горе до 2022. године ("Службени лист АПВ", број 16/04) планира се изградња тунела испод Иришког венца, па се такво решење прихвата и овим планом. Пут кроз будући тунел постаје државни пут I реда М-21, а постојећи пут од Парагова до Иришког венца постаје општински пут;
- Планирана обилазница око Бегеча, Футога и Ветерника представља трасу планираног државног пут М-7 која се налази северозападно од насеља Бегеч и паралелна је са јужном страном коридора железничке пруге Нови Сад- -Богојево. Обилазница се затим укршта са постојећим државни путем Р-102, Каналом ДТД, међународном железничком пругом Е-85 и везује на сервисне саобраћајнице аутопута Е-75. Ова обилазница планирана је и димензионисана и у насељским плановима Футога и Ветерника. У плану се оставља могућност да се тачно пружање трасе обилазнице око Новог Сада (Нови Сад – Бачка Паланка) утврди накнадно, након одговарајућих студија и анализа и изградњом одговарајуће пројектне документације (Генерални пројекат са

¹ Нова категоризација државних путева утврђена Уредбом о категоризацији државних путева ("Службени гласник РС", број 14/12), представљена је на графичком приказу "Мрежа насеља и саобраћај".

- претходном студијом оправданости). Постојећи пут М-7 од укрштатања са аутопутем Е-75 па све до места одвајања планиране обилазнице (код Бегеча) постаје општински пут;
- Планирани општински путеви повезују међусобно сва насеља Града Новог Сада, без преклапања са државном мрежом путева. Ови путеви се планирају дуж постојећих атарских путева које треба подићи на виши ниво услуге него што је то сада.

Готово на свим трасама планираних саобраћајница постоји одређени број бесправно изграђених објеката. На основу обраде података добијених бројањем саобраћаја и прогнозираног оптерећења саобраћајница сматра се да су остали планирани коридори оправдани, те се задржавају уз могућност благих корекција како би се, где год је то могуће, избегло рушење бесправних објеката који су изграђени на планираним трасама.

Јавни саобраћај

Развој јавног превоза путника неопходан је у што већем обиму, што се може постићи повећањем комфора и нивоа услуге, односно подизањем квалитета услуга превоза. Неопходне су активности које би јавни превоз што више популаризовале, те би тиме овај вид транспорта постао конкуренција аутомобилу. Позитивни ефекти постигли би се увођењем савремених информационих система, који би утицали на позитиван тренд развоја мреже линија и редова вожње, а самим тим би се повећала продуктивност, позитивни еколошки ефекти и квалитет услуга превоза за кориснике јавног превоза. **Давање приоритета возилима јавног градског превоза путника треба да буде једна од основних смерница**, како би се овом виду превоза омогућило што лакше функционисање у саобраћају, чиме би се утицало на квалитет услуга превоза. **Планира се увођење електричних видова превоза (ЛРТ-лаки шински саобраћај) уз укључивање новосадског железничког чвора**, чиме би се омогућио превоз путника шинским возилима и искористиле предности које шинска возила имају у односу на аутобусе (већи капацитет, еколошки чистији, приоритет у саобраћају...). **У почетној фази потребно је укључивање железнице у јавни превоз путника приградских насеља, као што су Каћ, Будисава, Степановићаво, Кисач, Ветерник, Футог и Лединци, јер су поменута насеља већ укључена у железничку мрежу.**