

## **DaNS | Društvo arhitekata Novog Sada**

Svetozara Miletića 20

21101 Novi Sad

<https://dans.org.rs/>

[dans.org.rs@gmail.com](mailto:dans.org.rs@gmail.com)

---

Datum: 09.04.2021.

**Gradska uprava za urbanizam i građevinske poslove**

**Školska 3, 21000 Novi Sad**

## **Primedbe**

na Nacrt plana generalne regulacije mosta u produžetku  
Bulevara Evrope u Novom Sadu (2404)

### **PRIMEDBA 1: Neopravdanost vijadukta**

Sporni delovi Nacrta:

*I – Opšti deo, 5. Opis postojećeg stanja:*

Obuhvaćeni prostor je danas u najvećem delu **neizgrađeni prostor** (...)

*II – Planski deo, 3.1. Saobraćajna infrastruktura, Drumski saobraćaj:*

Čitavom dužinom od Bulevara Evrope do poslednje raskrsnice iznad površinskih saobraćajnica **planirana je mostovska konstrukcija**.

*II – Planski deo, 6.2. Uslovi i mere zaštite životne sredine, Zaštita vazduha:*

S obzirom na to da plansko rešenje podrazumeva izgradnju potpuno novih saobraćajnica i mosta, očekuje se povećanje saobraćajnog opterećenja, a samim tim i **povećanje koncentracije izduvnih gasova** u zoni planiranog infrastrukturnog objekta.

*II – Planski deo, 7.1. Uslovi i zahtevi za prilagođavanje potrebama odbrane od zemlje:*

U **povredive tačke**, u okviru ovog prostora, ulazi sva saobraćajna i ostala infrastrukturna mreža. To ukazuje da je potrebno preduzeti sve tehničko-tehnološke mere zaštite da bi se smanjio obim povredivosti okolnog prostora.

*II – Planski deo, 9.1. Pravila za realizaciju saobraćajne infrastrukture*

S obzirom na blizinu denivelisanih raskrsnica i prostorna ograničenja usvojen je rang saobraćajnice **gradska magistrala** na mostovskoj konstrukciji, dok su saobraćajnice na terenu rangirane kao gradska saobraćajnica (razdvojeni smerovi) i sabirna ulica (dvotračne saobraćajnice). Na osnovu istih kriterijuma usvojene su u sledeće računске brzine:

- Vrac = **80 km/h** za gradsku magistralu...

*Obrazloženje (str. 50)*

Planirani most preko Dunava u produžetku Bulevara Evrope, povezaće levu i desnu obalu Dunava, a sa druge strane povezaće međunarodni put E-75 (Državni put IA reda oznake A1) sa Državnim putem IB reda oznake 21 (Fruškogorski koridor) i Državnim putem IIA reda oznake 119 sa sremske strane.

Pristupna mostovska konstrukcija duž Bulevara Evrope i u njegovom nastavku, svojevrsni vijadukt kroz grad, je potpuno neopravdan. Nigde u tekstu Nacrta nije obrazloženo zbog čega je on uopšte predviđen niti šta opravdava njegovu izgradnju i dužinu koja znatno poskupljuje projekat izgradnje novog mosta preko Dunava.

Takav vijadukt je sporan pre svega jer bi on direktno smanjio kvalitet života već sada gusto naseljenog Bulevara Evrope. U tom smislu je neistinita tvrdnja iz poglavlja 5. *Opis postojećeg stanja* gde se tvrdi da je obuhvaćeni prostor plana neizgrađen, jer granice plana bukvalno idu građevinskim linijama stambenih zgrada. Nedopustivo je da Plan bude slep na ljude na čiji bi se kvalitet života drastično smanjio izgradnjom vijadukta za motorna vozila direktno ispred i iznad njihovih prozora, posebno imajući u vidu da Nacrt na nekoliko mesta najavljuje povećanje obima saobraćaja povezivanjem državnih puteva najvišeg reda upravo ovim projektom. Autori Nacrta se ne obaziru na stanovnike ni kada su utvrdili da će ispred njihovih stanova biti izgrađena gradska magistrala na vijaduktu sa dozvoljenom brzinom od 80km/h (poglavlje 9.1.), da će biti povećana koncentracija izduvnih gasova (poglavlje 6.2.), da je takav objekat povrediva tačka i

meta u slučaju ratnog napada (poglavlje 7.1.). Autori Nacrta traže preveliku žrtvu od stanovnika duž Bulevara Evrope, a bez obrazloženja zbog čega je vijadukt uopšte potreban na tom mestu.

**Predlažemo** da se iz Plana izbací vijadukt i da se novi most preko Dunava na novosadskoj strani direktno spusti do tla na najbližem mogućem rastojanju nakon prelaska nasipa. Uzimajući nagib spuštanja Mosta Slobode u gradsku uličnu mrežu kao uzor, to bi u ovom slučaju trebalo da bude negde u zoni ulice Sime Matavulja, nadovezujući se na Planom predviđeni kružni tok na početku ulice Heroja Pinkija. Ako Planom predviđeni kružni tok na sremskoj strani može bez problema da primi sav saobraćaj sa mosta direktno na sebe, onda to može i onaj na novosadskoj strani.

Na ovaj način bi se izbegla degradacija gradskog prostora i kvaliteta života koja bi se desila izgradnjom vijadukta kroz stambene kvartove grada.

Smisao ovog predloga je smanjenje kapaciteta za motorni saobraćaj, što je kontraintuitivno sa aspekta saobraćajnog inženjstva ali odavno dokazano kao celishodno iz urbanističkog iskustva, jer više kapaciteta samo generiše više motornog saobraćaja, umesto da se novom infrastrukturom smanjuju gužve u gradu. Vreme je da, sa 70 godina zakašnjenja, Novi Sad konačno promeni saobraćajnu paradigmu i prestane da radi na povećanju obima motornog saobraćaja, što se planiranjem ovakvog nadvožnjaka upravo čini.

## **PRIMEDBA 2: Drumski karakter mosta**

Sporni delovi Nacrta:

### *Uvod:*

Utvrđivanjem saobraćajne mreže i definisanjem pravila uređenja i građenja, omogućiće se realizacija moderne saobraćajnice koja treba da omogući **efikasno i bezbedno** odvijanje saobraćaja. Time će se stvoriti uslovi za dalji **urbani i privredni razvoj** prvenstveno planiranih sadržaja u susedstvu područja obuhvaćenog Planom, a potom i šireg područja u skladu sa generalnim opredeljenjima razvoja Grada Novog Sada.

*I – Opšti deo, 3. Cilj donošenja plana:*

- pronalaženje povoljnijih rešenja postojećih saobraćajnica kojima se odvija saobraćaj u smislu **povećanja bezbednosti i propusne moći**;
- definisanje trase mosta preko reke Dunav;
- definisanje trase biciklističkih staza;
- detaljnija razrada raskrsnica;
- definisanje putnog objekta – nadvožnjaka iznad površinskih raskrsnica i kolovoza duž Bulevara Evrope.

*II – Planski deo, 1. Podela na prostorne celine sa planiranom namenom zemljišta:*

Na osnovu važeće planske dokumentacije navedene u Opštem delu, u odeljku 1. Osnov za izradu Plana, predložena saobraćajnica treba da bude primarna gradska saobraćajnica (**gradska magistrala**) **namenjena kretanju automobila**, vozila javnog prevoza (autobusa), teretnog saobraćaja (komunalnih vozila), pešaka i biciklista... Ovaj most povezaće primarnu uličnu mrežu Novog Sada sa Sremskom Kamenicom pa u skladu sa tim mora imati **minimalno dve saobraćajne trake** po smeru za drumska vozila...

*Obrazloženje (str. 50):*

Planiranjem mosta u produžetku Bulevara Evrope dobiće se **novi urbani i socijalni kvalitet**, što je od izuzetnog značaja ne samo za Grad Novi Sad, već i za Autonomnu Pokrajinu Vojvodinu...

Za realizaciju svih planiranih sadržaja, od izuzetnog značaja je rešenje saobraćajne povezanosti područja koja su deo priobalja, sa planiranim mostom preko Dunava, a sve u cilju izbegavanja planiranja intenzivnih saobraćajnih površina preko postojećeg nasipa i planiranje saobraćajnica koje se povezuju s mostom u neplavljenom području.

Izgradnja komotnog puta za privatni automobilski saobraćaj ne omogućava efikasno i bezbedno odvijanje saobraćaja, već upravo suprotno. Povećanje brzine vozila smanjuje bezbednost, a povećanje kapaciteta za motorni saobraćaj smanjuje šanse za uspostavljanje efikasnog javnog prevoza u vidu buduće tramvajske mreže.

Takođe, izgradnjom novih kapaciteta za motorni saobraćaj a zapostavljanjem javnog prevoza i železnice, kako gradske tako i prigradske i međugradske, sprečava se urbani i privredni razvoj zbog velikih troškova prevoza u odnosu na železnicu. Stoga nas ovakav plan bukvalno unazađuje u urbanom i privrednom smislu, ne stvarajući nego smanjujući urbani i socijalni kvalitet grada.

Pošto je ovaj plan preduhitrio donošenje novog GUP koji je u izradi, a pitanje budućnosti javnog prevoza je jedno od najbitnijih pitanja GUP koja će možda izazvati veliku polemiku u javnosti i rezultirati novim sistemom tramvajskog prevoza u novom GUP-u, neophodno je plan za most prilagoditi ovom scenariju. A Bulevar Evrope vrlo lako može postati prva deonica za izvođenje tramvajske linije i sigurno će biti deo buduće tramvajske mreže u gradu.

U tom smislu pristupni vijadukt mostu ne sme blokirati mogućnost uvođenja tramvaja na bulevarima koji se ulivaju u kružni tok.

Takođe, može se desiti da se novim sistemom javnog prevoza u novom GUP-u predvidi povezivanje buduće gradske tramvajske mreže sa prugom za Beočin radi uspostavljanja prigradske tramvajske linije za Beočin, pa je zbog toga potrebno da se predvidi tramvajski koridor preko novog mosta. Rešenje koje bi u konačnici imalo dvokolosečnu tramvajsku prugu preko mosta i jednu kolovoznu traku za dvosmerni motorni saobraćaj je sasvim opravdano iz perspektive dugoročne urbanističke strategije povećanja obima javnog prevoza i smanjenja privatnog automobilskog. U tom smislu se predimenzionisanim kolovoznim trakama i pristupima ne sme stimulisati automobilski saobraćaj, već treba dati prednost pešacima, biciklistima i javnom prevozu, što je apsolutno osnovno poimanje urbanizma u 21. veku. To je danas jasnije nego ikad kada su gužve u saobraćaju veće nego ikad, i one će se povećavati sve dok se ne uspostavi radikalno nova saobraćajna paradigma u gradu, tj. uvede tramvaj i destimuliše automobilski prevoz. Uostalom, jedan Varadinski most sa jednom kolovoznom trakom bez problema obavlja svoju funkciju povezivanja centra grada sa Petrovaradinom, što je dokaz da predimenzionisani kapaciteti za automobilski saobraćaj nisu nužni.

Konačno, postojeći Planovi detaljne regulacije istočne strane Bulevara Evrope (deonice severno od Futoškog puta, uz Sajmiše i Novu Detelinaru) već predviđaju rezervisani koridor za tzv. LRT (u budućnosti najverovatnije tramvaj). Plan za most treba to da uvaži i omogući trasiranje ovog koridora duž celog Bulevara Evrope i preko novog mosta, a ne to da blokira.

**Stoga predlažemo** da se Planom predvidi mogućnost uvođenja tramvaja duž ovog koridora i preko mosta i da se svi saobraćajni objekti prema tom scenariju i dimenzionišu, kako ne bismo dobili most neupotrebljiv za glavni vid javnog prevoza u budućnosti grada.

Ukoliko ovaj PGR ne može da rešava takvo pitanje, **predlažemo** da se zbog toga pitanje razvoja saobraćaja prebaci na javnu raspravu o novom GUP-u, a da se donošenje ovog PGR zaustavi do usvajanja novog GUP-a, jer će od njega direktno zavisiti.

### **PRIMEDBA 3 – Pristup Ribarskom ostrvu**

Planom predviđeno povezivanje Ribarskog ostrva i Brodogradilišta sa gradom, u vidu penjanja svog saobraćaja na mostovsku konstrukciju i potom silaska sa nje kako bi se izbegao saobraćaj preko nasipa, čini se da uvodi mnogo veće probleme u prostor nego što rešava.

Kako bi se ovakav predlog realizovao, Planom je predviđena izgradnja dva para pristupnih rampi mostu sa obe strane nasipa. Smatramo da bi 4 ovakve rampe delovale mnogo napadnije na prostor i predstavljale veću fizičku, vizuelnu i ekološku barijeru, kao i barijeru poplavnom talasu u slučaju stogodišnjih voda, nego kad bi se ostavilo postojeće rešenje povezanosti Ribarskog ostrva sa gradom preko jedne kolovozne trake na tlu. Danas takvo rešenje obavlja svoju funkciju bez stvaranja zastoja u saobraćaju, a ne očekuje se nikakvo povećanje saobraćaja na toj liniji jer ona ne vodi ka novoj izgrdanji. Uostalom, možda se novim GUP-om i drugim planovima predvidi restriktivniji režim prilaska Ribarskom ostrvu što će rezultovati smanjenjem ili izbacivanjem motornog saobraćaja iz ove prirodne, turističke i rekreativne zone, uz izgradnju novih veza za druge vidove prevoza.

**Predlažemo** da se Planom predvidi saobraćajnica od jedne kolovozne trake koja bi povezivala Ribarsko ostrvo sa gradom i prelazila preko nasipa, koja bi išla po tlu paralelno sa trasom novog mosta, sa njegove istočne strane, a da se 4 rampe za pristup mostu sa obe strane nasipa stoga izbace iz Plana. Ovo rešenje bi bilo privremeno dok se u javnoj raspravi o novom GUP-u ne reši pitanje budućnosti Ribarskog ostrva i Brodogradilišta, kao i režim pristupa njima.

Ukoliko ovim Planom ne može da se rešava ovo pitanje, **predlažemo** da se ono prebaci na javnu raspravu o novom GUP-u, a da se donošenje ovog PGR zaustavi do usvajanja novog GUP-a.

## **PRIMEDBA 4 – Vizuelni zahtevi i konkurs**

Sporni delovi Nacrta:

*I – Opšti deo, 1. Osnov za izradu Plana, treći pasus:*

Za pojedine prostore, u cilju stvaranja kvalitetnije slike grada, predviđena je provera rešenja putem **konkursa**, a kao preduslov za konačnu realizaciju mosta neophodna je izrada plana detaljne regulacije. (iz GUP Novog Sada do 2021)

*I – Opšti deo, 2. Izvod iz Generalnog plana:*

Mostovi se obnavljaju ili grade uz poštovanje svih standarda koje iziskuje vrsta saobraćaja, saobraćajno opterećenje, uslovi plovidbe i drugo prema urbanističkim i arhitektonskim projektima, po mogućnosti na osnovu sprovedenog **konkursa**.

*II – Planski deo, 3.1. Saobraćajna infrastruktura, Mosta na Dunavu dužine oko 1,5km:*

Kako se svi novosadski mostovi međusobno razlikuju u pogledu primenjenih konstruktivnih sistema (kontinualna greda, luk sa zategama i kosa zatega sa dva pilona), obavezuje se da glavna mostovska konstrukcija preko reke Dunav bude u drugačijem konstruktivnom sistemu (ili u kombinaciji više sistema) u odnosu na već postojeće sisteme mostovskih konstrukcija u Novom Sadu, **a sve u cilju jedinstvenog identiteta mosta, njegove prepoznatljivosti kao simbola grada...**

*II – Planski deo, 4. Plan uređenja zelenih površina:*

Na samom mostu, u okviru konstrukcije ili stubova rasvete, planira se postavka **saksija ili manjih žardinjera sa dekorativnom vegetacijom** (cveće, ukrasne trave i poleglo šiblje) sa pratećim zalivnim sistemom. Ovakav vid ozelenjavanja daće poseban vizuelni efekat korisnicima prostora i predstavljaće zelenu vezu leve i desne obale Dunava.

Takođe, **ovo će biti jedinstven primer na teritoriji Grada Novog Sada.**

*II – Planski deo, 9.4. Pravila oblikovanja putnih objekata i drugih putnih elemenata:*

**Ambijentalna usklađenost** trase puta odnosno saobraćajnice sa prostorom kroz koji prolazi, **je od izuzetnog značaja**. Put u prostoru ne sme da deluje kao strano telo, već kao jedan od kompatibilnih elemenata krajolika.

Da bi se postigao oblikovno dovršen i celovit izgled putnog pojasa, planiranje i oblikovanje objekata, reljefa i pejzažnog uređenja treba da se odvijaju **interdisciplinarno**, istovremeno i usklađeno. Pri tom treba da se uzmu u obzir elementi lokalne arhitekture užeg i šireg područja, kao i planski razvoj prostora kroz koji se put trasira, kako bi se ispoštovala načela održivog razvoja prostornog i urbanističkog planiranja.

*II – Planski deo, 9.6. Posebni uslovi:*

Na osnovu odredaba iz Generalnog plana u kojem se kaže da se mostovi obnavljaju ili grade prema urbanističkim i arhitektonskim projektima, po mogućnosti na osnovu sprovedenog **konkursa**, preporučuje se sprovedenje urbanističko-arhitektonskog **konkursa** glavne mostovske konstrukcije preko reke Dunav i planirane međunarodne marine.

Nacrt plana opravdano postavlja velika očekivanja od mosta u smislu njegove vizuelne funkcije u identitetu grada. Sve navedeno može da upućuje jedino na **obavezu** raspisivanja javnog arhitektonskog konkursa za njega, a ne na mogućnost.

U suprotnom, ne postoje mehanizmi da se ovi zahtevi ispune, ako se do projekta mosta dolazi postupkom javne nabavke bez ikakvih atributa arhitektonskog konkursa.

Posebno apsurdno može ispasti rešenje hortikulturalne dekoracije mosta koja se predlaže u Nacrtu. Ukoliko zaista postoji namera da se zelenilom povežu dve obale Dunava preko mosta, onda se ne radi o dekoraciji nego o suštinskom pojasu zelenila koje zauzima određenu širinu na mostu, što se mora posebno ispitati kroz arhitektonski konkurs. Stavljanje ovakvog zahteva na saksije sa cvećem koje vise na banderama mogu samo dovesti do karikaturnog kič rešenja i tu se ne radi ni o kakvom "jedinostvenom primeru na teritoriji grada" nego o odsustvu planerske i upravljačke imaginacije.



**Stoga predlažemo** da se u Plan unese obaveza raspisivanja javnog arhitektonskog konkursa za dolazak do projekta novog mosta.

Nedavni primer mosta preko Dunava dobijenog konkursom, koji odgovara upravo na sve ove zahteve: Galvani híd, Budimpešta:





(Primetiti koridor za tramvaj na ovom mostu, koji zahtevamo u Primedbi 2, kao i integrisano pejzažno rešenje obala i pristupa mostu, što se zahteva ovim Nacrtom ali bez mehanizma da se do takvog rešenja i dođe ako ne postoji obaveza raspisivanja konkursa).

### **PRIMEDBA 5 – Most ili tunel**

*II – Planski deo, 7.1. Uslovi i zahtevi za prilagođavanje potrebama odbrane zemlje:*

U povredive tačke, u okviru ovog prostora, ulazi sva saobraćajna i ostala infrastrukturna mreža.

**Predlažemo** da se, umesto donošenja ovog plana kojim se a priori predviđa povezivanje delova grada mostom, ispita mogućnost izgradnje tunela na toj trasi kao alternative.

To ima smisla posebno u domenu potreba odbrane od ratnog razaranja, s obzirom da Novi Sad ima bolno iskustvo gubitka svih svojih mostova u istoriji u ratovima, kao i iskustvo mukotrpnog i dugotrajnog ponovnog uspostavljanja pokidanih saobraćajnih veza izgradnjom novih skupih mostova.

Postojanje bar jednog tunela ispod Dunava bi značilo veliku prednost u preživljavanju grada u ratnim okolnostima, koje nisu isključene ni u ovom veku.

**Predlažemo** da se u ovu svrhu pristupi izradi studije izvodljivosti tunela na ovoj trasi, kojom bi se moglo konačno proceniti koliko bi ovaj poduhvat bio zaista skuplji u odnosu na Planom predviđeni most sa svim svojim predimenzionisanim pristupnim saobraćajnicama u stambenim zonama. Skrećemo pažnju da će u budućnosti troškovi izgradnje mosta uključivati i troškove lečenja ljudi obolelih od povećanog zagađenja vazduha nastalog povećanjem obima motornog saobraćaja koje ovaj Plan direktno predviđa u stambenim zonama grada.

Troškove tunela dugoročno treba gledati i u svetlu mogućeg rušenja novog mosta u ratnim dejstvima i njegove potonje ponovne izgradnje, te je u tom smislu izgradnja jednog tunela sigurno jeftinija od uzastopne izgradnje dva mosta na ovoj trasi.

Konačno, izgradnjom tunela bi se izbegli svi ekološki kontraverzni aspekti mosta koji prolazi kroz područje prirodnih vrednosti.

Aktuelni primer sličnog razmišljanja možemo pronaći u Galacu, gradu u Rumuniji pred ušćem Dunava u Crno More, koji se odlučio upravo za izgradnju tunela ispod Dunava dužine 2 km umesto mosta, i to na mestu gde je Dunav najširi, na svojoj poslednjoj deonici. Studija izvodljivosti je pokazala da bi tunel sa saobraćajnicama koštao 230 miliona evra. Takođe, Budimpešta je u avgustu 2020. godine pristupila izradi studije izvodljivosti za novi tunel ispod Dunava.

#### **PRIMEDBA 6: Stubovi mosta i nasip**

Sporni delovi Nacrta :

*II – Planski deo, 3.1. Saobraćajna infrastruktura, Mosta na Dunavu dužine oko 1,5km:*  
Na mestu ukrštanja planiranog mosta sa nasipom Novi Sad – Begeč, zbog izmenjene konfiguracije terena u odnosu na planirano stanje, dozvoljava se da stubovi mosta budu

postavljeni na rastojanju manjem od 10 m u odnosu na nožicu nasipa. U ovakvom slučaju je potrebno izvršiti proveru uticaja konstrukcije na stabilnost nasipa.

**Predlog:** Ukoliko se Planom predviđaju stubovi u zaštitnoj zoni nasipa, na 10m od njega, a tvrdi se da oni neće ugroziti sam nasip, neophodno je da se u tekstu Nacrta jasno obrazloži na koji način ovakav plan nije u koliziji sa Zakonom o vodama, kako bi javnosti bilo jasno da li je ovakav izuzetak uopšte predviđen ovim Zakonom kada se radi o izgradnji u zoni nasipa.

### **META-PRIMEDBA: Zahtev da se pitanje mosta prebaci na GUP**

*I – Opšti deo, 3. Cilj donošenja plana:*

U toku je izrada Generalnog urbanističkog plana grada Novog Sada do 2030. godine, Plana generalne regulacije priobalja na levoj obali Dunava u Novom Sadu i Plana generalne regulacije prostora u zapadnom delu grada na području Telepa u Novom Sadu. Svi ovi planovi su u neposrednom okruženju ili **pod direktnim uticajem Plana** pa je od izuzetnog značaja rešenje saobraćajne povezanosti područja gore navedenih planova sa planiranim mostom preko Dunava...

S obzirom na to da se u gotovo svakoj primedbi suočavamo sa problemom da su pitanja koja se dotiču u ovom Planu prevelika za njega i da ih je potrebno rešavati na nivou GUP-a, predlažemo da se to i učini.

Pošto je izrada novog GUP-a u svojoj finalnoj fazi i pošto su njegove sastavne studije sigurno gotove, ovaj Plan bi morao da uzima u obzir i njega, a ne samo važeće planove.

Naime, GUP koji je trenutno u izradi suštinski može da utiče na prirodu novog mosta tj. prelaska preko Dunava na ovoj ili drugoj lokaciji.

Npr. kroz javnu raspravu o GUP se može iskristalisati da je potrebna pretežno tramvajska a ne pretežno automobilska veza sa Kamenicom i Beočinom.

Takođe, može se artikulirati veća potreba za prigradskim premošćavanjem Dunava na liniji Futog-Beočin, što bi zadovoljilo veće gravitaciono područje i stvorilo mogućnost zaobilaznja grada umesto usmeravanja transporta kroz grad.

Takođe, može se ispostaviti da je tunel na toj trasi pogodnije rešenje od mosta, posebno imajući u vidu njegovu stratešku-odbrambenu prednost u odnosu na most koji može biti srušen.

Tu je i pitanje prioriteta: ukoliko se ovaj most izgradi pre mosta na obilaznici oko Petrovaradina kojim bi se povezoao magistralni put M-21 sa autoputem A1, veza ova dva puta bi išla direktno kroz stambene kvartove grada jer bi vozačima to bila bliža veza nego postojeća varijanta (preko Žeželjevog mosta i kroz industrijsku zonu).

Takođe, most potencijalno hazarderski deluje kako na ekosistem rečnog korita i zaštićenog prirodnog područja, tako i u smislu izazivanja opasnosti od poplavlivanja grada, što je potrebno dodatno ispitati, jer studije na koje se poziva ovaj Nacrt, a koje upućuju na suprotno, nisu javno objavljene, pa ne postoji poverenje javnosti u njihove zaključke.

Konačno, neprihvatljivo je da se u citiranom delu poglavlja 3. *Ciljevi donošenja plana* navodi da je novi GUP, koji je u izradi, "pod direktnim uticajem [ovog] Plana", jer ne može plan višeg reda (GUP) da bude ograničavan planom nižeg reda (ovaj PGR).

**Stoga predlažemo** da se donošenje ovog Plana generalne regulacije suspenduje do usvajanja novog GUP-a Novog Sada.

U Novom Sadu, 09.04.2021.

Urbanistička straža  
Društva arhitekata Novog Sada