



СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ГРАДА НОВОГ САДА

Година XL - Број 28

НОВИ САД, 18. јун 2021.

примерак 550,00 динара

ГРАД НОВИ САД

Скупштина

643

На основу члана 35. став 7. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник Републике Србије“, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – УС, 24/11, 121/12, 42/13 – УС, 50/13 – УС, 98/13 – УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 – др. закон, 9/20 и 52/21) и члана 39. тачка 7. Статута Града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“, број 11/19), Скупштина Града Новог Сада на XVI седници од 18. јуна 2021. године, доноси

ПЛАН ГЕНЕРАЛНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ МОСТА У ПРОДУЖЕТКУ БУЛЕВАРА ЕВРОПЕ У НОВОМ САДУ

УВОД

Планом генералне регулације Моста у продужетку Булеvara Европе у Новом Саду (у даљем тексту: План) биће обухваћен део планираног продужетка Булеvara Европе од Улице Тоне Хаџића у Новом Саду до постојеће раскрснице Карађорђевог улице и Државног пута IIА реда ознаке 119 (Државна граница са Хрватском (гранични прелаз Нештин) – Беочин – Сремска Каменица) (у даљем тексту: ДП 119) у Сремској Каменици. Планом обухваћено подручје је градско грађевинско земљиште које је намењено за продужетак Булеvara Европе, мост преко Дунава и приступне саобраћајнице у функцији моста и Булеvara Европе.

Планирано решење саобраћајне мреже заснива се на постојећој и околној планираној мрежи саобраћајница, потреби решавања кључних проблема које је проузроковао саобраћај у постојећем стању и развоју саобраћајне мреже планиране плановима вишег реда, а све у складу са развојем планираних садржаја на просторима у окружењу.

Утврђивањем саобраћајне мреже и дефинисањем правила уређења и грађења, омогућиће се реализација модерне саобраћајнице која треба да омогући ефикасно и безбедно одвијање саобраћаја. Тиме ће се створити услови за даљи урбани и привредни развој првенствено планираних садржаја у суседству подручја обухваћеног Планом, а потом и ширег подручја у складу са генералним опредељењима развоја Града Новог Сада.

ТЕКСТУАЛНИ ДЕО ПЛАНА

I. ОПШТИ ДЕО

1. Основ за израду Плана

План је израђен на основу Одлуке о изради плана генералне регулације моста у продужетку Булеvara Европе у Новом Саду, коју је донела Скупштина Града Новог Сада на LXII седници од 8. јуна 2020. године, а објављена је у „Службеном листу Града Новог Сада“, број 22/20.

Обухваћени простор је планиран за продужетак Булеvara Европе и изградњу моста на Дунаву на основу низа генералних планова из претходних деценија, почев од првог Генералног плана Новог Сада из 1951. године.

Услови и смернице за уређење и грађење обухваћеног простора дефинисани су Просторним планом Града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“, број 11/2012) (у даљем тексту: Просторни план), као и Генералним планом града Новог Сада до 2021. године – пречишћен текст („Службени лист Града Новог Сада“, број 39/06) (у даљем тексту: Генерални план). У њему је истакнут стратешки значај изградње делова саобраћајних и других инфраструктурних система у које улазе и мостови на Дунаву. За поједине просторе, у циљу стварања квалитетније слике града, предвиђена је провера решења путем конкурса, а као предуслов за коначну реализацију моста неопходна је израда плана детаљне регулације.

Документацију од значаја за израду Плана поред наведеног Генералног плана су и планови генералне регулације у окружењу, претходна планска документација, достављени услови од надлежних институција као и студије и анализе релевантне за обухваћени простор као што су:

- Генерални пројекат са претходном студијом оправданости новог моста преко Дунава – Булевар Европе у Новом Саду – V деоница, урађен од стране „МХМ Пројекта“ из Новог Сада и ДБ Инжењеринга из Београда, фебруар 2021;
- Саобраћајно-економска студија за потребе израде Генералног пројекта са претходном студијом оправданости новог моста преко Дунава – Булевар Европе у Новом Саду – V деоница, урађен од стране „МХМ Пројекта“ из Новог Сада и ДБ Инжењеринга из Београда, фебруар 2021;
- Студија инжењерскогеолошких и геотехничких услова урађена од стране „МХМ Пројекта“ из Новог Сада и ДБ Инжењеринга из Београда, новембар 2020;

- Студија климатских, хидролошких и хидрографских параметара урађена од стране „МХМ Пројекта“ из Новог Сада и ДБ Инжењеринга из Београда, фебруар 2021;
- Хидраулично-хидролошка студија утицаја моста са обилазницом око Новог Сада на велике воде Дунава, урађена од стране Факултета техничких наука из Новог Сада, децембар 2020;
- Анализа утицаја на животну средину, урађена од стране „МХМ Пројекта“ из Новог Сада и ДБ Инжењеринга из Београда, фебруар 2021;
- Уредба о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене међународног водног пута Е 80 – Дунав (паневропски коридор VII).

План је израђен у складу са важећом планском документацијом, а на основу посебних услова Јавног предузећа „Путеви Србије“, као и услова других јавних и јавно-комуналних предузећа.

2. Извод из Генералног плана

„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).

Површине од општег интереса

Саобраћајни и други инфраструктурни коридори, услови (ширине, нагиби и др.) утврђују се, зависно од значаја саобраћајнице, у складу са нормативима и прилагођавају наслеђеном стању, а основ за реализацију је план детаљне регулације.

Мостови се обнављају или граде уз поштовање свих стандарда које изискује врста саобраћаја, саобраћајно оптерећење, услови пловидбе и друго према урбанистичким и архитектонским пројектима, по могућности на основу спроведеног конкурса.“

3. Циљ доношења Плана

Циљ израде и доношења Плана је детаљнија урбанистичко-архитектонска разрада свих објеката који ће бити дефинисани генералним пројектом: моста, приступних саобраћајница, бицикличког и пешачког повезивања са окружењем као и решавање саобраћајне повезаности Сремске Каменице, Телепе, Лимана као и подручја Каменичке аде и Рибарског острва са планираним мостом преко Дунава. Доношењем Плана омогућује се изградња новог моста који је од изузетног значаја за Град Нови Сад јер употпуњује недостајући део примарне саобраћајне мреже града и омогућује завршетак Булевара Европе (градска магистрала) повезујући леву и десну обалу Дунава, односно Нови Сад са Сремском Каменицом, као и важне државне путеве као што су: ДП А1 (Е75), ДП 111, ДП 12 и ДП 119, а у непосредној близини и ДП 21 (Фрушкогорски коридор). Поред овога циљеви који се постављају пред израду Плана су и:

- проналажење повољнијих решења постојећих саобраћајница којима се одвија саобраћај у смислу повећања безбедности и пропусне моћи;
- дефинисање трасе моста преко реке Дунав;

- дефинисање трасе бицикличких стаза;
- детаљнија разрада раскрсница;
- дефинисање путног објекта – надвожњака изнад површинских раскрсница и коловоза дуж Булевара Европе.

План садржи: границу Плана, поделу простора на посебне целине и зоне, детаљну намену земљишта, регулационе линије јавних површина, грађевинске линије са елементима за обележавање на геодетској подлози, релевантне нивелационе коте, коридоре и капацитете за саобраћајну, енергетску, комуналну и другу инфраструктуру, правила уређења и правила грађења, као и друге елементе значајне за спровођење Плана.

План утврђује и мере заштите животне средине, правила и услове за рационално коришћење необновљивих и обезбеђење услова за боље коришћење обновљивих ресурса, заштиту живота и здравља људи и заштиту од елементарних непогода, ратних дејстава, стандарде приступачности којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама итд.

Овим планом су детаљно дефинисана и правила уређења и правила грађења, а у складу са усмеравајућим правилима за површине јавне намене.

План разрађује све елементе садржаја попречног профила Булевара Европе и моста преко Дунава као и околних саобраћајница у његовом окружењу.

У току је израда Генералног урбанистичког плана града Новог Сада до 2030. године, Плана генералне регулације приобаља на левој обали Дунава у Новом Саду и Плана генералне регулације простора у западном делу града на подручју Телепе у Новом Саду. Сви ови планови су у непосредном окружењу или под директним утицајем Плана па је од изузетног значаја решење саобраћајне повезаности подручја горе наведених планова са планираним мостом преко Дунава, а у циљу избегавања колског саобраћаја преко постојећег одбрамбеног насипа и планирања саобраћајница које се повезују мост са Рибарским острвом и Каменичком адом.

4. Опис границе обухвата Плана

Грађевинско подручје обухваћено Планом налази се у Катастарским општинама (у даљем тексту: КО) Нови Сад II и КО Сремска Каменица, унутар описане границе.

За почетну тачку описа границе Плана утврђена је тачка на тремеђи парцела бр. 4633/2, 4635/2 и 4633/1 у КО Нови Сад II. Од ове тачке у правцу истока граница прати северну границу парцеле број 4635/2, затим пресеца парцеле 7840/1 и 7828/1 и долази до тремеђе парцела бр. 4284/4, 4232/2 и 4278/1. Даље, граница скреће ка југоистоку пратећи источну регулациону линију Булевара Европе, обухватајући кружне раскрснице и долази до северне регулационе линије Улице 1300 каплара, затим у правцу истока прати северну регулациону линију Улице 1300 каплара до пресека са продуженим првцем источне планиране регулационе линије Булевара деспота Стефана. Од ове тачке граница скреће ка југу, прати претходно описан правац и источну планирану регулациону линију Булевара деспота Стефана до пресека са северном границом парцеле број 7819/2, затим скреће ка истоку, прати северном границом парцеле број 7819/2 и долази до тремеђе парцела бр. 3930/1, 7819/2 и 3929

(Улица Балзакова). Даље, граница скреће ка југу и управним правцем долази до јужне регулационе линије Булевара деспота Стефана, затим скреће ка западу, прати јужну регулациону линију Булевара деспота Стефана и са северне стране обилази војне објекте спомен собе унутар касарне „Александар Берић“ и долази до источне регулационе линије Булевара Европе. Од ове тачке граница скреће ка југоистоку пратећи источну регулациону линију Булевара Европе, обухватајући кружне раскрснице, затим пресеца одбрамбени насип, поново прати источну планирану регулациону линију Булевара Европе, пресеца Дунавац правцем који је паралелан осовини моста на растојању од 20 m и долази до пресека са северном границом парцеле број 7391/1. Од ове тачке граница прати источну планирану регулациону линију простора за бицикличко-пешачке рампе и долази до пресека са правцем који је паралелан осовини моста на растојању од 20 m, затим граница пресеца реку Дунав правцем који је паралелан са осовином моста на растојању од 20 m, прелази у КО Сремска Каменица и долази до пресека са јужном границом парцеле број 5843/1 (река Дунав) у КО Сремска Каменица. Даље граница скреће ка истоку, прати јужну границу парцеле број 5843/1 (река Дунав) до пресека са управним правцем повученим из тромеђе парцела бр. 4438 (пут), 4443 и 4444, затим скреће ка југу, пресеца парцелу број 4438 (пут) и прати источну планирану регулациону линију кружне раскрснице до тромеђе парцела бр. 5794/1, 5794/2 и 5828/1 (пруга). Од ове тачке граница скреће ка западу, прати северну границу парцеле број 5828/1 (пруга) до тромеђе парцела бр. 4497/1, 4497/2 и 5828/1 (пруга), затим скреће ка северу, прати западну планирану регулациону линију кружне раскрснице до тромеђе парцела бр. 4441, 4442 и 4438 (пут). Даље, у правцу севера, управним правцем граница пресеца парцелу број 4438 (пут) и долази до јужне границе парцеле број 5843/1 (река Дунав), затим скреће ка истоку, прати јужну границу парцеле број 5843/1 (река Дунав) до пресека са правцем који је паралелан са осовином моста на растојању од 20 m. Од ове тачке граница пресеца реку Дунав правцем који је паралелан са осовином моста на растојању од 20 m, прелази у КО Нови Сад II, затим прати западну регулациону линију простора за бицикличко-пешачке рампе, пресеца Дунавац правцем који је паралелан осовини моста на растојању од 20 m и долази до западне регулационе линије Булевара Европе, пресеца одбрамбени насип и долази до тромеђе парцела бр. 7318/1, 7319/1 и 7847/3 (насип). Ту се граница ломи и скреће ка североистоку међом парцела: са северо-западне стране парцеле број 7318/1 и 7318/2, а са југоисточне стране парцеле број 7319/1 и 7319/2 до западне регулационе линије Булевара Европе, где граница благо скреће ка северозападу поменутом регулационом линијом Булевара Европе до пресека са јужном регулационом линијом планиране црпне станице. На том месту се граница ломи и скреће ка западу поменутом регулационом линијом до пресека са планираном источном регулационом линијом Улице Симе Матавуља. Даље граница прати планирану источну регулациону линију Улице Симе Матавуља до југоисточне границе парцеле број 7825, где се граница ломи и скреће на југозапад до тромеђе парцела број 6937, 7825 и 7823/5. Од те тромеђе, граница се пружа ка северозападу североисточним границама парцела број 6937 и 6938 до пресека са северном планираном регулационом линијом Улице Симе Матавуља. Од ове тачке у правцу североистока граница пресеца парцелу број 7825 (Улица Јернеја Копитара) и долази до тромеђе парцела бр. 7233/1, 7233/3 и 7825 (Улица Јернеја Копитара), затим у правцу

севера, прати западну регулациону линију Улице Симе Матавуља и западну регулациону линију Булевара Европе, обухватајући кружне раскрснице и долази до тромеђе парцела бр. 4727/3, 4726/3 и 4725/1. Даље, у правцу запада граница прати јужну регулациону линију Булевара патријарха Павла до тромеђе парцела бр. 4737/2, 4737/3 и 4737/4, затим скреће ка северозападу, пресеца Булевар патријарха Павла до тромеђе парцела бр. 4660/2, 7829/3 и 4663 и прати западну границу парцеле број 4663 до тромеђе парцела бр. 4660/2, 4663 и 4662/1. Од ове тачке граница скреће ка истоку, прати северну регулациону линију Булевара патријарха Павла до преломне тачке на граници парцела бр. 4698/1 и 4698/3, затим скреће ка северу, прати западну регулациону линију Булевара Европе, обухватајући кружне раскрснице и долази до тачке која је утврђена за почетну тачку описа оквирне границе Плана.

Планом је обухваћено 21,02 ха.

5. Опис постојећег стања

Обухваћени простор је данас у највећем делу неизграђени простор осим у делу Улице Симе Матавуља и западног дела на којем се налази касарна Војске Србије „Александар Берић“. У Улици Симе Матавуља се налазе објекти који су у врло лошем стању, а слично је и на простору касарне Војске Србије. Булевар Европе је до сада реализован од ДП А1 (Е75), до двотрачне кружне раскрснице, у коју се уливају Булевар патријарха Павла, Улица Тирила и Методија и продужетак Булевара цара Лазара. Од ове раскрснице до обале Дунава, са новосадске стране је неизграђен просторни потес источног обода Телепе и такозваног насеља Депресија на западном ободу Лимана IV, али и део комплекса Војске Србије. На сремској страни на обухваћеном простору налази се трокрокава површинска раскрсница Карађорђевој улице и ДП 119. Приказ постојећег стања дат је на графичком приказу број 2 „Постојеће стање“.

II. ПЛАНСКИ ДЕО

1. ПОДЕЛА НА ПРОСТОРНЕ ЦЕЛИНЕ СА ПЛАНИРАНОМ НАМЕНОМ ЗЕМЉИШТА

На основу важеће планске документације наведене у Општем делу, у одељку 1. Основ за израду Плана, предложена саобраћајница треба да буде примарна градска саобраћајница (градска магистрала) намењена кретању аутомобила, возила јавног превоза (аутобуса), теретног саобраћаја (комуналних возила), пешака и бициклиста и да омогући прелаз све планиране инфраструктуре преко реке Дунав, уз поштовање услова да се обезбеди слободан профил пловног пута на реци Дунав.

Планирани мост преко реке Дунав представља продужетак Булевара Европе у правцу југа. Овај мост повезаће примарну уличну мрежу Новог Сада са Сремском Каменицом па у складу са тим мора имати минимално две саобраћајне траке по смеру за друмска возила, минимално две двосмерне бицикличко-пешачке стазе и минимално два тротоара за двосмерно кретање пешака.

Мост и саобраћајнице у његовом наставку треба да имају друмску, пешачку и бицикличко-пешачку везу са:

- планираним наставком Булевару Европе;
- Булеваром патријарха Павла и Булеваром цара Лазара;
- Улицом хероја Пинкија и Улицом Иве Андрића;
- планираним наставком Булевару деспота Стефана, односно Улицом 1300 каплара и планираним наставком Улице Симе Матавуља;
- будућим друмским саобраћајницама које ће повезивати Рибарско острво и Каменичку аду;
- искључиво бициклички и пешачки директан приступ планираном мосту са подручја Каменичке аде;
- постојећом Карађорђевој улици и ДП 119 у Сремској Каменици.

1.1. Концепција уређења простора

У обухвату Плана су планиране само површине јавне намене, укупне површине од 21,02 ха и то: саобраћајне и зелене површине у функцији друмског саобраћаја, одбрамбени насип, водене површине које ће се налазити испод моста, црпна станица и уређене зелене површине.

Поједини делови простора налазе се унутар заштитног појаса одбрамбеног насипа Дунава и сл., а димензије зона заштите и услови уређења су дефинисани у наставку Плана.

Предметна траса је дужине 2,58 km и састоји се из три деонице:

1. Деоница од Улице Тоне Хаџића до Улице 1300 каплара дужине 0,9 km;
2. Деоница је Мост на Дунаву са приступним саобраћајницама дужине 1,5km, од Улице 1300 каплара до краја моста са Сремске стране;
3. Деоница од моста на Дунаву до уклапања у постојећу ДП 119 у дужини од 180m.

1.2. Нумерички показатељи

Површине јавне намене:

- саобраћајне површине 16,82 ха
- водене површине.....3,10 ха
- одбрамбени насип.....0,38 ха
- уређене зелене површине0,33 ха
- црпна станица.....0,39 ха

Укупна површина јавне намене..... 21,02 ха

Укупна површина Плана..... 21,02 ха

2. ПЛАН РЕГУЛАЦИЈЕ ПОВРШИНА ЈАВНЕ НАМЕНЕ СА НИВЕЛАЦИЈОМ

2.1. План регулације површина јавне намене

Грађевинско подручје обухваћено Планом је у целости површине јавне намене. Од целих и делова постојећих парцела образоваће се парцеле површина јавне намене, према графичком приказу број 4 „План регулације површина јавне намене”, у размери 1:2500.

Површине јавне намене:

- саобраћајне површине: целе парцеле бр. 4227/4, 4228/2, 4229/2, 4230/2, 4231/2, 4232/2, 4233/2, 4236/4, 4635/2, 4637/2, 4639/2, 4641/2, 4642/2, 4643/2, 4649/3, 4663, 4665/2, 4666/2, 4668/2, 4676/2, 4677/2, 4678/2, 4680/2, 4682/2, 4683, 4684/2, 4684/3, 4688/2, 4689/2, 4691/2, 4693/2, 4695/2, 4695/3, 4696, 4698/2, 4698/3, 4698/4, 4699/1, 4699/2, 4700/1, 4700/2, 4701/1, 4701/2, 4702/1, 4702/2, 4725/2, 4725/3, 4726/2, 4726/3, 4727/2, 4727/3, 4728/2, 4728/3, 4730/2, 4730/3, 4731/2, 4732/2, 4735/2, 7233/3, 7245, 7246/4, 7249/3, 7250/3, 7254, 7255, 7257, 7267/5, 7290, 7298, 7313/8, 7313/9, 7313/10, 7313/19, 7313/21, 7314/1, 7314/2, 7314/3, 7319/1, 7319/2, 7384/3, 7384/5, 7385/3, 7385/5, 7385/6, 7386/2, 7386/6, 7823/2, 7823/8, 7823/16, 7828/1, 7829/1, 7852/3, 7852/5 и делови парцела бр. 3930/1, 4703, 4704, 4705, 4706, 4724/1, 4731/1, 4732/1, 4737/2, 7248, 7249/2, 7250/2, 7253, 7256/2, 7256/4, 7258/2, 7261/1, 7262/3, 7265/1, 7266/1, 7288/1, 7291/1, 7292/1, 7293/1, 7297, 7299, 7300, 7301/1, 7301/5, 7302/1, 7303/1, 7308/4, 7313/2, 7313/7, 7315/1, 7315/2, 7316/1, 7317, 7318/2, 7320/1, 7321, 7384/2, 7385/2, 7386/1, 7386/3, 7386/5, 7391/1, 7391/4, 7819/2, 7823/1, 7823/3, 7823/5, 7825, 7827/1, 7829/2, 7829/3, 7831/1, 7840/1, 7840/8, 7847/3, 7847/6, 7852/1, 7852/2 у КО Нови Сад II.

Целе парцеле бр. 4440, 4442, 4443, 4491/2, 4492/2, 4493, 4494/3, 4494/4, 4496/2, 4497/2, 5794/1 и делови парцела бр. 198/1, 198/2, 198/3, 198/4, 198/5, 3972, 4438, 4441, 4444, 4448, 4492/1, 5789 у КО Сремска Каменица;

- водене површине: делови парцела бр. 7386/1, 7390/1, 7390/2, 7391/1, 7391/3, 7391/4, 7856/1 у КО Нови Сад II и део парцеле број 5843/1 у КО Сремска Каменица;

- одбрамбени насип: целе парцеле бр. 7320/2, 7847/7 и делови парцела бр. 7847/1, 7847/3, 7847/6 у КО Нови Сад II;

- уређена зелена површина: део парцеле број 3930/1;

- црпна станица: цела парцела број 7823/4 и делови парцела бр. 7315/2, 7316/2, 7823/3, 7823/5 у КО Нови Сад II.

У случају неусаглашености бројева наведених парцела и бројева парцела на графичком приказу број 4 „План регулације површина јавне намене”, у размери 1:2500, важи графички приказ. Планиране регулационе линије дате су у односу на осовине саобраћајница или у односу на постојеће границе парцела. Осовине саобраћајница дефинисане су координатама осовинских тачака чији је списак дат на графичком приказу. План парцелације приказан је на графичком приказу број 4 „План регулације површина јавне намене”, у размери 1:2500.

Овај план је основ за формирање грађевинских парцела јавне намене, коју проводи надлежна служба за послове државног премера и катастра.

2.2. План нивелације

Планом нивелације дати су кота прелома нивелете саобраћајнице и нагиб нивелете што је и приказано у графичком приказу број 3 „План намене земљишта, саобраћаја, нивелације и регулације“, у размери 1:2500. Нивелете су дате оријентационо. Тачне нивелете ће бити дефинисане у пројектној документацији.

3. МРЕЖЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Приликом израде техничке документације за линијске инфраструктурне објекте (саобраћајне површине) и комуналну инфраструктуру могућа су мања одступања од планираног решења датог на графичким приказима и карактеристичним попречним профилима улица, уколико орган надлежан за управљање јавним површинама или имаалац јавног овлашћења то захтева, а за то постоје оправдани разлози (очување постојећег квалитетног растиња, подземне и надземне инфраструктуре, ако на планираној траси већ постоје изграђене инсталације или објекат који се Планом не задржава и сл.).

Наведене интервенције могуће су искључиво у оквиру постојећих и планираних јавних површина.

Сва одступања од планског решења морају бити у складу са законима и правилницима који регулишу ову област.

Не условљава се формирање грађевинске парцеле за регулацију улица ради реализација појединачних садржаја унутар профила. Могућа је фазна реализација.

3.1. Саобраћајна инфраструктура

Друмски саобраћај

Сви елементи пута морају бити у складу са Законом о путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/18 и 95/18 – др. закон), Законом о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18, 23/19 и 128/20 – др. закон), Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС“, број 50/11) и осталим правилницима, стандардима и прописима који регулишу ову област.

У постојећем стању Булевар Европе се завршава у двотрачној кружној раскрсници са Булеваром патријарха Павла и Булеваром цара Лазара. Пошто планирана траса моста почиње прикључењем на Булевар Европе између улица Тоне Хаџића и Браће Груловића а затим иде изнад претходно споменуте кружне раскрснице у овој зони се планира реконструкција разделног појаса Булевара Европе како би се уклопила двосмерна рампа са моста. Подручје око кружне раскрснице па све до Улице 1300 каплара ће бити највише изграђено у односу на остатак трасе јер наставак Булевара Европе иде право по ободу насеља Тепел до раскрснице улица Лазе Лазаревића, 1300 каплара и Симе Матавуља. Планирани развој саобраћајне мреже (површински) на овом потезу подразумева увођење још једне кружне раскрснице са Улицом хероја Пинкија. На западној страни од планираног Булевара Европе, Улица хероја Пинкија би требала да буде двосмерна са по једном траком за сваки смер док на источној страни, после кружне раскрснице, она прелази у саобраћајницу са развојеним смеровима и по две возне траке за сваки смер и тако иде све до раскрснице са Улицом Иве Андрића. Такође, предвиђена је и површинска веза ове кружне раскрснице и раскрснице са Булеваром патријарха Павла и то булеварског типа са развојеним смеровима и по две возне траке за сваки смер.

Даље, планирани Булевар Европе, наставља до раскрснице са улицама 1300 каплара и Лазе Лазаревића и посредно са Улицом Симе Матавуља (постојеће стање).

На овом месту је такође предвиђена кружна раскрсница. Са запада у раскрсницу се прикључује Улица Симе Матавуље која је предвиђена као двосмерна са по једном возном траком за сваки смер. На изливну траку кружне раскрснице прикључује се Улица Лазе Лазаревиће тако да су омогућени смерови само из кружне раскрснице у Улицу Лазе Лазаревића и из ње у Улицу Симе Матавуља. Све остале везе ка Улици Лазе Лазаревића иду преко кружне раскрснице. Са источне стране у кружну раскрсницу прикључује се Улица 1300 каплара. Ова улица ће имати развојене смерове и по две возне траке за сваки смер све до раскрснице са Улицом Иве Андрића. Четврти крак из кружне раскрснице, (садашња Улица Рибарско острво), наставља на југ до обрамбеног насипа као двотрачна саобраћајница. Садашња Улица Рибарско острво пролази поред војног комплекса.

У наставку постојећа улица прелази преко обрамбеног насипа, а затим пролази поред Бродоградилшта „Нови Сад“ са источне стране, док је са западне стране Шодреш. На крају улица скреће оштро у лево (на исток) ка Рибарском острву. На овом потезу планиране саобраћајнице (на површини) не прелазе преко постојећег обрамбеног насипа већ иду паралелно са његовом ножицом и између осталог имају функцију сервисних саобраћајница односно инспекционих стаза у функцији његовог одржавања. Веза саобраћајнице која иде паралелно насипу и саобраћајница које повезују Рибарско острво и Каменичку аду је остварена двотрачном саобраћајницом. На почетку, уз насип, веза је преко површинске трокраке раскрснице док је крај, ка Рибарском острву и Каменичкој ади, веза преко планиране кружне (елипасте) раскрснице.

Читавом дужином од Булевара Европе до последње раскрснице изнад површинских саобраћајница планирана је мостовска конструкција. Предвиђене су и денивелисане везе са површином и то ка постојећем Булевару Европе (двосмерна рампа), ка Улици хероја Пинкија (једносмерне рампе), ка улицама 1300 каплара и Симе Матавуља (једносмерне рампе), као и ка Рибарском острву и Каменичкој ади (једносмерне рампе).

Након Рибарског острва, коридор Булевара Европе прелази преко Дунава на сремску страну. Оријентациона станица реке Дунав на овом месту је кт 1259+430. За разлику од новосадске, леве обале Дунава која је ниска и равничарска десна сремска страна је изузетно стрма.

Одмах по успону на десну обалу Дунава коридор се завршава прикључењем на ДП 119 (приближно кт 36+200) у зони раскрснице са Карађорђевој улицом у Сремској Каменици, а затим и посредно, са ДП 21 у чвору 2102 – Сремска Каменица.

На овом потезу, све до прикључења на државни пут планирана је мостовска конструкција са по две возне траке за сваки смер и обостраним бицикличким и пешачким стазама. Прикључење на државни пут планирано је двотрачној кружној раскрсници. Кружна раскрсница повезује ДП 119, Булевар Европе (мост) и Карађорђевој улици у Сремској Каменици и једним делом се налази у насипу висине око 11 м.

Цео простор повезан је и одговарајућим системом пешачких и бицикличких стаза. Бицикличке стазе на мосту иду од Сремске Каменице до везе са Рибарским острвом па даље настављају испод моста. У том смислу се планирају два пара бицикличких рампи. Један је у зони кружне (елипасте) раскрснице која води ка Рибарском острву и

Каменичкој ади, а други по силаску са централних распона моста преко Дунава на новосадској страни (веза за Каменичку аду и планирану међународну марину).

Ове планиране везе бициклистичких стаза на мосту са бициклистичким стазама испод моста омогућају везу са целокупном мрежом бициклистичких стаза Града Новог Сада. Ту се пре свега мисли и на везу са Међународном бициклистичком стазом „Еуро вело 6“ која се остварује испод моста, а на постојећем одбрамбеном насипу.

Са новосадске стране испод надвожњака и самог моста пружају се паралелне саобраћајнице на површини самог терена. Саобраћајни профил ових паралелних саобраћајница све до Улице 1300 каплара треба да буде минимално са по две коловозне траке од којих је свака са по две возне траке по смеру. Паралелно са њима обострано се морају протезати и двосмерне бициклистичке стазе као и двосмерни тротоари. У наставку од Улице 1300 каплара па све до елипсасте раскрснице за Рибараско острво и Каменичку аду, бициклистичке стазе и тротоари морају такође бити двосмерни, али могу бити једностранни.

Мост на Дунаву дужине око 1,5 km (на km 1259+430 реке Дунав)

У Плану су дефинисани само оквирни положаји стубова моста. У зони паралелних саобраћајница на површини терена стубови треба да буду распоређени тако да не ометају саобраћај на истим. Стубови у кружном раскрсницима треба да се налазе у центру кружног острва или симетрично у односу на центар круга. Тачан положај и број стубова ће бити дефинисан пројектном документацијом, а у складу са правилима грађења из овог плана.

Коначне и специфичне услове за изградњу и обликовање моста директно ће одредити конструктивни систем који ће одредити обликовање целокупног моста, избор материјала и друге елементе.

Како се сви новосадски мостови међусобно разликују у погледу примењених конструктивних система (континуална греда, лук са затегама и коса затега са два пилона), обавезује се да мостовска конструкција буде у другачијем конструктивном систему (или у комбинацији више система) у односу на већ постојеће системе мостовских конструкција у Новом Саду, а све у циљу јединственог идентитета моста, његове препознатљивости као симбола града, конструктивно стабилног као и обликовно усклађеног решења. Утицај брдовитог предела Фрушке горе, равнице бачке стране града, разуђеност и шумовитост обале Дунава али и непосредни урбани контекст Новог Сада морају имати утицаја на коначно решење моста.

Осим конструктивног система, пажљиво обликовање је неопходно применити у изградњи приступних саобраћајница, бициклистичким и пешачким комуникацијама, обликовању детаља, а посебно осветљења. Они су неопходни како би се истакао, или унапредило коначни изглед моста, имајући у виду и његов градски положај и урбани карактер, али и вредност еколошког коридора Дунава, који је осетљив са аспекта заштите природе.

Главна мостовска конструкција се мора састојати од централног распона минималне дужине од 200 m што оставља слободни простор у зони пловног пута од минимално 150 m.

Мост прелази и преко рукавца Дунава (лева обала) који води у планирану међународну марину. Мост може да пре-

мости овај рукавац без стубова, или са минималним растојањем између стубова од 40 m што је и минимална ширина пловног пута у акваторији планиране међународне марине.

Према техничким подацима које су ЈВП „Воде Војводине“ издале за потребе израде Генералног пројекта моста у продужетку Булевара Европе у Новом Саду број II-893/15-20 од 02.11.2020. године, на месту укрштања планираног моста са насипом Нови Сад – Бегеч, због измењене конфигурације терена у односу на планирано стање, дозвољава се да стубови моста буду постављени на растојању мањем од 10 m у односу на ножицу насипа. У оваквом случају је потребно извршити проверу утицаја конструкције на стабилност насипа. Растојање између круне насипа и доње ивице конструкције моста је минимум 3,5m.

Главна мостовска конструкција мора да задовољи правила грађења која су наведена у пододелу 9.1. Правила за реализацију саобраћајне инфраструктуре, део „Правила уређења и грађења путних објеката и моста преко Дунава (локација km 1259+430 реке Дунав“.

Мост на Дунаву мора садржати минимално две возне траке по смеру са минималним ширинама од 3,25 m. Такође дуж моста се планирају обострано пешачко-бициклистичке стазе исте ширине као и у осталом делу планиране трасе. Ове стазе морају имати физичку везу са планираним пешачко-бициклистичким рампама на мосту а самим тим и са остатком мреже пешачко-бициклистичких стаза Новог Сада и будуће мреже у Сремској Каменици. Бициклистичке стазе на мосту морају бити благом денivelацијом одвојене од пешачке стазе.

Све претходно описано, као што су планирани значајнији путни објекти, укрштаји и раскрснице су приказани у графичком приказу број 3 „План намене земљишта, саобраћаја, нивелације и регулације“.

Карактеристични попречни профили су дати у прилогу овог плана. Димензије као и облик мостовске конструкције и вијадукта су дати оријентационо, а коначне димензије ће се дефинисати у оквиру пројектне документације.

ДП 119

ДП 119 се са планираним мостом спаја са двотрачном кружном раскрсницом са спољним радијусом од минимално 27 m (пречник 54 m) и са издвојеним десним скретањем у свим смеровима, а све у складу са Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута. Овај тип раскрснице има такве геометријске елементе да омогућава пролаз свим типовима возила, има капацитет од 20.000 возила/дан, односно 1.800 воз/сат што је и више него довољно с обзиром на постојеће саобраћајне волумене и на оне који се очекују након пуштања моста у саобраћај. ДП 119 у наставку трасе задржава све геометријске елементе као и у постојећем стању, односно то је двотрачни пут са ширином коловоза од 7 m. Кружну раскрсницу је могуће транслаторно померити према мосту максимално до 15 m у случају да за то има потребе и ако додатна теренска истраживања докажу да је то могуће.

Заштитни појас на основу члана 34. Закона о путевима треба предвидети тако да први садржај објеката високоградње морају бити удаљени минимално 10 m од ивице земљишног појаса државног пута II реда, уз обезбеђење приоритета безбедног одвијања саобраћаја

на том државном путном правцу. Ширина заштитног појаса примењује се и у насељима, осим ако је другачије одређено просторним, односно урбанистичким планом. У заштитном појасу јавног пута може да се гради, односно поставља, водовод, канализација, топловод, железничка пруга и други сличан објекат, као и телекомуникационе и електро водове, инсталације, постројења и сл., по претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута која садржи саобраћајно-техничке услове.

На основу члана 36. Закона о путевима у појасу контролисане градње који се налази на 10 m од заштитног појаса, забрањено је отварање рудника, каменолома и депонија отпада и смећа.

Пошто се обухват Плана у целости налази у грађевинском подручју Новог Сада у овом плану се заштитни појас и појас контролисане градње за ДП 119 поклапају са границом овог плана, осим у деловима који су посебно означени графички у приказу број 3 „План намене земљишта, саобраћаја, нивелације и регулације“, у размери 1:2500 (заштитни појас и појас контролисане изградње).

На основу члана 35. Закона о путевима, граница експропријације за јавне путеве у изградњи налази се са сваке стране јавног пута, мерено на спољну страну од границе путног земљишта, на минималном одстојању од 3 m за државне путеве II реда. У овом Плану се граница експропријације за ДП 119 поклапа са границом овог плана што је и приказано на графичком приказу број 4 „План регулације површина јавне намене“, у размери 1:2500.

Јавни путнички саобраћај

У делу друмске саобраћајне мреже где саобраћају возила јавног превоза, аутобуски терминус и стајалишта су уцртана на графичком приказу број 3 али је могућа изградња и других аутобуских ниша (стајалишта) и окретница за аутобусе и ако оне нису уцртане на графичком приказу број 3 „План намене земљишта, саобраћаја, нивелације и регулације“, у размери 1:2500 (у оквиру јавних површина). Услов за реализацију је тротоар који ће повезати ова стајалишта са околним простором и да су испуњени сви саобраћајни услови са становишта законске регулативе као и да је прибављена сагласност управљача пута у делу где се жели изградити аутобуска ниша или окретница.

Бициклички саобраћај

Дуж планиране саобраћајнице су планиране бицикличке стазе које су делови међународних, националних и градских бицикличких коридора. Ове бицикличке стазе физички морају бити одвојене од коловоза и минималне ширине 2 m. Обавезујуће бицикличке стазе су уцртане у графичком приказу број 3 „План намене земљишта, саобраћаја, нивелације и регулације“, у размери 1:2500, као и у карактеристичним попречним профилима датим у оквиру овог плана.

Планом се оставља могућност изградње и осталих бицикличких стаза и паркинга за бицикле иако они нису уцртани у графичком приказу број 3, или у карактеристичном попречном профилима. Услов за реализацију је да су испуњени сви саобраћајни услови са становишта законске регулативе и максимално задржавање и заштита постојећег квалитетног дрвећа.

У случају када су бицикличка стаза и тротоар једно поред другог, између њих се мора оставити минимална

денивелација од 1 cm у сврху упозорења корисника на наилазак саобраћајне површине другачије намене. Максимални подужни нагиб бицикличких стаза може бити 5 %.

Тротоари

На свим јавним површинама у оквиру обухвата овог плана се очекује саобраћај пешака, па су планирани тротоари. Они морају бити физички одвојени од коловоза и минималне ширине 2 m. Обавезујући тротоари су уцртани у карактеристичним попречним профилима датим у оквиру овог плана.

Планом се оставља могућност изградње и осталих тротоара, иако они нису уцртани у графичком приказу број 3 „План намене земљишта, саобраћаја, нивелације и регулације“, у размери 1:2500, или у карактеристичном попречном профилима. Услов за реализацију је да су испуњени сви саобраћајни услови са становишта законске регулативе и максимално задржавање и заштита постојећег квалитетног дрвећа.

Паркиралишта

У обухвату Плана се задржавају само она паркиралишта која су већ изведена у постојећем стању и то под условом да не ремете будуће одвијање саобраћаја. У случају да ремете одвијање саобраћаја она се могу уклонити. Поред њих се планирају и нова паркиралишта, али само у оквиру сервисних саобраћајница. Сва паркиралишта су уцртана на графичком приказу број 3 „План намене земљишта, саобраћаја, нивелације и регулације“, у размери 1:2500.

Не дозвољавају се паркиралишта која нису уцртана на графичком приказу број 3.

3.2. Водна инфраструктура

Снабдевање водом

Снабдевање водом простора од Улице Тоне Хаџића до Улице хероја Пинкија, решено је преко примарне и секундарне водоводне мреже која функционише у склопу водоводног система Града Новог Сада. На Булевару Европе и Булевару патријарха Павла постоје примарни водоводи профила Ø 600 mm, док је секундарна мрежа на овом простору профила Ø 100 mm и Ø 150 mm.

Са сремске стране Града Новог Сада постоји изграђен примарни водовод профила Ø 400 mm који представља доводник воде за насеље Лединици.

Постојећа водоводна мрежа Планом се задржава у потпуности уз могућност реконструкције дотрајалих деоница, и њеног измештања у профилима улице.

Планом се предвиђа повезивање водоводног система са бачке и водоводног система са сремске стране Града Новог Сада, на начин да се планира изградња два водовода профила Ø 1000 mm који ће бити положени у конструкцији моста. У том смислу, потребно је носивост мостовске конструкције прилагодити планираном оптерећењу.

Имајући у виду да је конструкција вијадукта у којој је смештен планирани водовод, на деоници од Улице 1300 каплара до почетка главне конструкције моста висине 1,3 m, а да је планирани водовод пречника 1 m и да неће бити могуће физички да му се приђе ради одржавања, потребно

је планирани водовод изместити ван конструкције вијадукта, односно поставити га у тло. Трасу водовода ускладити са другим инсталацијама и условима имаоца јавних овлашћења.

Планом се омогућава изградња примарне и секундарне водоводне мреже у складу са планираним наменама околног простора.

На местима где планирана мостовска конструкција и приступне саобраћајнице, нарушавају постојеће водоводне правце, Планом се предвиђа њихово измештање. Тачан положај деоница водоводне мреже које се буду измештале утврдиће се кроз израду пројектно техничке документације и посебне услове Јавног комуналног предузећа „Водовод и канализација“ Нови Сад.

Планом се омогућава изградња заливних система, за потребе одржавања зелених површина. Заливни систем напајаће се водом из подземних водоносних слојева у свему према условима надлежних институција. Планом је дефинисан положај бунара, поред кружног тока на Булевару патријарха Павла. Омогућава се изградња и нових бунара, за потребе заливних система. Њихов тачан положај дефинисаће се кроз израду пројектно техничке документације.

Одвођење отпадних и атмосферских вода

Одвођење отпадних и атмосферских вода простора од Улице Тоне Хаџића до Улице хероја Пинкија, решено је преко примарне и секундарне канализационе мреже заједничког типа која функционише у склопу канализационог система Града Новог Сада. На Булевару патријарха Павла постоји колектор профила 320/170 см, који наставља ка Булевару цара Лазара истим профилем. У Улици хероја Пинкија постоји канализација профила Ø 900 mm, која гравитира ка постојећој црпној станици „Лиман IV“. У Улици Народног фронта постоји колектор 200/160 см. Секундарна мрежа је реализована са профилима од Ø 250 mm до Ø 600 mm.

Постојећа канализациона мрежа Планом се задржава у потпуности, уз могућност реконструкције дотрајалих деоница и њиховог измештања у профилу улице.

Планом се омогућава изградња примарне и секундарне канализационе мреже у складу са планираним наменама околног простора.

На местима где планирана мостовска конструкција и приступне саобраћајнице, нарушавају постојеће инсталације канализационе мреже, Планом се предвиђа њихово измештање. Тачан положај деоница канализационе мреже које се буду измештале утврдиће се кроз израду пројектно техничке документације и посебне услове Јавног комуналног предузећа „Водовод и канализација“ Нови Сад.

Атмосферске воде са моста биће оријентисане највећим делом ка реци Дунав, а мањим делом ка постојећем канализационом систему Града Новог Сада.

Прикупљене атмосферске воде са мостовског објекта на деоници од највише тачке вертикалне кривине мостовског објекта (вододелнице) до дела мостовског објекта на простору Рибарског острва (бачка страна), као и деонице од највише тачке вертикалне кривине мостовског објекта (вододелнице) до и са приступних саобраћајница на сремској страни ће се након третирања на пречистачу атмосферских вода испустити у реципијент реку Дунав, у складу са условима Јавног водопривредног предузећа „Воде Војводине“.

Прикупљене атмосферске воде са мостовских објеката и приступних саобраћајница на деоници од Рибарског острва до Булевара Европе оријентисаће се на планирану црпну станицу атмосферских вода чија изградња се планира код кружног тока на укрштању Улице Симе Матавуља са Булеваром Европе.

Простор на Булевару Европе од Улице Тоне Хаџића, до кружног тока на укрштању Булевара Европе и Булевара патријарха Павла упустиће се у систем канализације Града Новог Сада, пошто водонепропусне површине у принципу остају исте.

Дозвољава се упуштање атмосферских вода са мостовског објекта и приступних саобраћајница у постојећи канализациони систем Града Новог Сада у количини до 30 l/s/ha водонепропусних површина. У случају већих количина атмосферских вода мора се предвидети на обухваћеном подручју израда ретензија.

Меродавне падавине приликом прорачуна капацитета ретензије су петогодишње кише трајања 20 минута односно сса. 165 l/s/ha.

Планом су дефинисане трасе атмосферске канализације дуж којих ће се реализовати подземне, зацељене ретензије. Капацитети као и тачан положај планираних цевних ретензија дуж Булевара Европе ће се утврдити кроз пројектно техничку документацију.

У обухвату Плана предвиђа се изградња црпне станице атмосферских вода „Јужни Телеп“ која ће атмосферске воде са простора Јужног Телета, дела моста и простора око Улице 1300 каплара препумпати ка крајњем реципијенту Дунаву. Изградња црпне станице планира се у продужетку Улице Симе Матавуља. Осим црпне станице на локалитету се предвиђа изградња ретензионог базена и сепаратора, као и друге пратеће инфраструктуре неопходне за њено функционисање.

Одвођење отпадних и атмосферских вода са сремске стране Града Новог Сада решено је сепаратним канализационим системом. Канализациона мрежа отпадних вода реализована је у виду потисног вода канализације насеље Боцке профила Ø 200 mm. Канализациона мрежа атмосферских вода није реализована.

Планом се омогућава изградња канализационе мреже отпадних, као и канали-зационе мреже атмосферских вода, у складу са будућим потребама.

Одбрана од поплава

Простор северно од постојећег насипа прве одбрамбене линије брани се од високих вода Дунава вероватноће појаве једном у сто година. Простор јужно од насипа прве одбрамбене линије, па до високог терена са сремске стране Града Новог Сада налази се у инундационом подручју Дунава и подложен је плављењу.

Део планираног моста на левој обали реке Дунав (бачка страна), прелази изнад насипа прве одбрамбене линије Нови Сад – Бегеч, стационажа насипа кт 43+920, стационажа реке Дунав око кт 1259+430.

На десној обали Дунава (сремска страна), у зони где се планирани мост завршава, нема водних објеката од значаја за водопривреду.

Насип прве одбрамбене линије у границама обухвата Плана, изграђен је за заштиту од високих водостаја са

вероватноћом појаве једном у сто година (1 % висока вода Дунава).

Саставним делом насипа за одбрану од поплава сматра се заштитни појас са шумом и заштитним зеленилом (заштитне шуме) у инундационом – небрањеном подручју, у ширини 50 m поред насипа, одводни канали паралелни насипу у брањеном подручју, на удаљености од 10 m до 50 m од ножице насипа (уколико постоје) и сервисни путеви у брањеном подручју за спровођење одбране од поплава.

Карактеристике насипа прве одбрамбене линије на стационажи кт 43+920:

- меродавна кота 1 % воде 80,00 m н.м.,
- кота круне насипа 81,20 m н.м.,
- ширина круне насипа 9,0 m,
- нагиби косина 1:3.

На круни насипа је асфалтни застор.

Планом се заржава постојећа прва одбрамбена линија уз могућност надоградње за одбрану од хиљадугодишњих високих вода. Надоградња за одбрану од хиљадугодишњих вода спроводиће се или преко армирано бетонског зидања, или постављањем мобилне опреме. Начин одбране од хиљадугодишњих вода, дефинисаће се кроз израду пројектно техничке документације и посебних услова Јавног водопривредног предузећа „Воде Војводине“.

За потребе израде Плана и генералног пројекта моста, у децембру 2020. године урађена је Хидрауличко-хидролошка студија утицаја моста са обилазницом око Новог Сада, на велике воде Дунава. Студију је израдио Факултет техничких наука у Новом Саду. Студијом је разматран утицај стубова планираног моста, на велике воде Дунава.

Закључак студије је: „Хидрауличка анализа линијским моделом (1Д) имала је за циљ да испита могућу појаву успора који мостовско сужење изазива на узводној деоници од профила моста са саобраћајницом и кружним током испод моста (прилазни путеви су остали на нивоу постојећег терена). Разматрано струјање је у мирном режиму течења ($F_r < 1$) и олакшавајућа чињеница је да мост осим стубова, нема мостовске бокове са силазним и улазним приступним рампама које у инундацији Дунава залазе у протичајни профил великих вода.

Пројектован је кружни ток чија је кота изнад великих вода и на који се спуштају приступне рампе. Сам кружни ток је унесен у прорачун.

Такође, протичајни профил корита за велике воде је знатно шири (1200 m на локацији новог моста) од ширине стубова (6 × 5 m) и не долази до сужења тока. Енергетски губитци услед овог сужења сразмерни су степену сужења.

Резултати линијског модела су претходне закључке и потврдили. И код 1 % и код 0,1 % протичаја успор се креће око 1 cm, код 1 % је испод, а код 0,1 % је изнад 1 cm. Тачност прорачуна је усвојена на нивоу cm јер је то тачност и мерења водостаја који су уједно и улазни подаци за модел.“

У поднаслову водни услови дати су услови заштите у зони одбрамбеног насипа, као и могућности и ограничења по питању изградње објеката у овој зони.

Постојећа и планирана водоводна мрежа дате су на графичком приказу број 5 „План водне инфраструктуре“, у размери 1:2500.

3.3. Енергетска инфраструктура

Опремање електроенергетском инфраструктуром

Снабдевање електричном енергијом се планира из трансформаторских станица (у даљем тексту: ТС) 110/20 kV „Нови Сад 7“ и ТС 110/20 kV „Нови Сад 1“. Од ових ТС ће полазити средњенапонска 20 kV мрежа до постојећих и планираних ТС 20/0,4 kV, а од ових ТС ће полазити нисконапонска 0,4 kV мрежа до свих садржаја који ће се у функцији планираног моста снабдевати електричном енергијом.

Кроз мост се обострано или у инсталационом тунелу планира коридор за пролаз електроенергетских кабловских водова. Такође се планира постављање инсталације за саобраћајну сигнализацију, као и јавну и декоративну расвету за осветљење прилазних саобраћајница и моста. Са новосадске стране се планира изградња нове ТС за потребе моста на локалитету планиране црпне станице.

На мосту се препоручује искоришћење соларне енергије постављањем фотонапонских соларних модула на одговарајуће делове моста у сврху осветљења и сигнализације.

Део постојеће мреже која прелази преко планираних саобраћајница потребно је изместити, и то 20 (10) kV и 0,4 kV подземне и надземне водове код укрштања моста са Булеваром патријарха Павла, Улицом хероја Пинкија и Улицом Иве Андрића, као и код будуће кружне раскрснице у Сремској Каменици где је потребно уклонити постојећу стубну ТС и изградити нову ТС на планираној локацији. ТС је потребно обезбедити колски прилаз ширине минимално 3 m ради обезбеђења интервенције у случају ремонта и хаварије. Мерење утрошене електричне енергије за потребе моста ће бити смештено непосредно уз ТС за захтеване снаге од по 40 kW са обе стране моста.

Тачан положај деоница електроенергетске мреже које се буду измештале утврдиће се кроз израду пројектно техничке документације и посебне услове надлежног имаоца јавних овлашћења.

У близини подручја обухвата Плана се налази траса далековода (у даљем тексту: ДВ) 110 kV број 127/1 ТС „Нови Сад 1“ – ТС „Нови Сад 3“ и ДВ 110 kV број 1217 ТС „Нови Сад 1“ – ТС „Нови Сад 7“ са својим заштитним коридором, који су у власништву „Електромержа Србије“ а.д. Београд.

Према условима „Електромержа Србије“ а.д. Београд планира се следеће:

- преусмеравање ДВ 110 kV број 127/1 ТС „Нови Сад 1“ – ТС „Нови Сад 3“; након изградње планираног 110 kV кабловског вода који ће повезати ТС „Нови Сад 7“ са ТС 110/20 kV „Нови Сад 5“, могуће је укинути директну везу између ТС „Нови Сад 3“ и ТС „Нови Сад 1“ преко ДВ 127/1, уз задовољење критеријума сигурности N-1 са обе стране Дунава у новосадском региону;
- адаптација ДВ 110kV број 127/1 „ТС Нови Сад 1“ – „ТС Нови Сад 3“ на деоници од стуба број 29 до ТС Нови Сад 3; адаптација подразумева замену фазног проводника без повећања пропусне моћи, заштитног ужета, изолације и спојне и овесне опреме.

Потребно је у складу са релевантним стандардима и другом техничком регулативом извршити одговарајуће прорачуне индуктивног утицаја ДВ у циљу разматрања

могућности градње планираних објеката у зависности од индуктивног утицаја на планиране телекомуникационе водове (нема потребе у случају оптичких каблова). Пре изградње ових објеката је потребно предвидети мере попут сопствених и колективних средстава заштите, галванских уметака чији је ниво виши од граничних вредности утицаја, изоловање надземних делова пластичним омотачима и сл.

Индуктивни утицај, у зависности од специфичне отпорности тла и насељености подручја, потребно је анализирати на максималној удаљености до 3.000 m од осе ДВ у случају градње телекомуникационих водова.

Опремање термоенергетском инфраструктуром

Подручје у обухвату Плана је делимично опремљено термоенергетском инфраструктуром. У регулацијама постојећих саобраћајница пролазе вреловодне и гасоводне инсталације које снабдевају стамбене и пословне садржаје у окружењу.

Кроз мост се планира коридор-инсталациони тунел кроз који ће се у случају потребе поставити мрежа гасовода притиска до 16 бар која ће повезати гасоводне мреже Новог Сада и Сремске Каменице и омогућити поузданије и квалитетније снабдевање топлотном енергијом.

За потребе нових садржаја у окружењу планираног моста код Рибарског острва (капацитета 20–30 MW) планира се изградња нове вреловодне мреже од раскрснице Булевара Европе и Булевара патријарха Павла у подножју планираног моста до локалитета. Капацитети постојеће мреже на Булевару Европе и у топлани (ТО) „Запад“ задовољавају потребе за топлотном енергијом и топлим потрошном водом будућих садржаја у окружењу планираног моста.

У регулацији саобраћајница у подножју моста се планира и коридор за пролаз гасоводне мреже за потребе садржаја на Рибарском острву и у будућој међународној марици.

Приликом извођења грађевинских радова на подручју Плана потребно је поштовати све правилнике и техничке прописе који регулишу приближавање, укрштање и паралелно вођење објеката инфраструктуре, уз обавезно прибављање услова предузећа надлежних за постојеће термоенергетске инсталације. Део постојеће мреже која прелази преко планираних саобраћајница потребно је изместити. Тачан положај деоница термоенергетске мреже које се буду измештале утврдиће се кроз израду пројектно техничке документације и посебне услове надлежног имаоца јавних овлашћења.

Опремање инфраструктуром електронских комуникација

Електронска комуникациона инфраструктура у обухвату Плана ће се базирати на искоришћењу постојећих капацитета и изградњи нових, у складу са будућим потребама.

Кроз мост се планира коридор за пролаз оптичке телекомуникационе инфраструктуре која ће омогућити боље функционисање саобраћаја на мосту (видео надзор, аутоматски бројачи саобраћаја, координациони кабел, променљива саобраћајна сигнализација итд.), као и обезбедити боље функционисање телефонског саобраћаја и изградњу кабловског дистрибутивног система у Сремској Каменици. На погодном месту у оквиру обухвата Плана које није на правцу остале постојеће и планиране линијске инфраструктуре (осим инфраструктуре електронских

комуникација), могућа је изградња уличних кабинета са пратећом опремом који ће бити у функцији самог путног објекта и/или околних садржаја. Тачна локација кабинета ће се одредити приликом израде пројектно техничке документације уз поштовање саобраћајних услова троугла прегледности и ван саобраћајних површина.

У попречним профилима улица које се укрштају са планираним мостом резервисани су независни коридори за мрежу електронских комуникација. Постојеће телекомуникационе водове и објекте који ометају реализацију планираних садржаја потребно је изместити или изградити подземно у планираним, односно постојећим регулацијама. За измештање постојећих водова који се налазе на правцу планираног моста и раскрсница потребно је урадити Техничко решење/пројекат измештања, заштите и обезбеђења у сарадњи са надлежном службом „Телеком Србија“ а.д. Београд. Такво техничко решење мора бити саставни део потребне техничке документације. Тачан положај деоница и осталих власника, односно корисника електронско-комуникационе мреже које се буду измештале утврдиће се кроз израду пројектно техничке документације и посебне услове надлежног имаоца јавних овлашћења.

Подручје у обухвату Плана покрива емисиона станица Црвени чот, са координатама 45009'3.96"N 19042'40.02"E. Преко подручја прелази четири радио-релејна коридора „Телеком Србија“ а.д. Београд. На правцу радио-релејних коридора није дозвољена изградња високих објеката који би угрозили оптичку видљивост између две радио-релејне станице.

Планира се потпуна покривеност подручја сигналом мобилне телефоније свих надлежних оператера. На подручју је могуће постављати системе мобилне телефоније и осталих електронских комуникација уз поштовање следећих услова:

- антенски системи са микро-базним станицама мобилне телефоније се могу постављати у оквиру регулације површина јавне намене (на стубове јавне расвете, семафорске стубове и сл.), уз сагласност управљача јавним земљиштем и власника објекта на који се поставља (стуба);
- антенски системи са базним станицама мобилне телефоније могу се постављати на конструкцију планираног моста уз обавезну сагласност управљача;
- антенске системе постављати уз поштовање свих правилника и техничких препорука из ове области, као и препорука светске здравствене организације;
- обавезно је извршити периодична мерења јачине електромагнетног зрачења у близини антенског система, а посебно утицај на оближње објекте становања који се налазе на истој или сличној висини као и антенски систем;
- за постављање антенских система и базних станице мобилне телефоније и осталих електронских система обавезно је претходно позитивно мишљење надлежне управе.

Мере енергетске ефикасности

Ради повећања енергетске ефикасности, приликом пројектовања, изградње и касније експлоатације објеката, као и приликом опремања енергетском инфраструктуром, потребно је применити следеће мере:

- за инсталацију осветљења планираног путног правца употребљавати енергетски ефикасна расветна тела;
- постављати соларне фотонапонске модуле као елементе у функцији напајања инсталација електричном енергијом или соларне топлотне колекторе у функцији могућег загревања саобраћајних површина у зимском периоду; фотонапонски модули се могу постављати и на објекту црпне станице, као и на надстрешницама на аутобуским стајалиштима;
- приликом израдање коловоза користити најсавременије материјале који омогућавају најмању потрошњу горива у возилима;
- постављати пуњаче за електричне аутомобиле на површинама предвиђеним за паркирање возила.

Обновљиви извори енергије

На обухваћеном подручју постоји могућност коришћења соларне енергије.

Соларни системи за производњу електричне и топлотне енергије могу се постављати:

- као пратећи садржај за потребе осветљења, сигнализације и видео-надзора пута, пешачко-бициклических пролаза и објеката у функцији путног објекта, на путним објектима као што је мост, надвожњак и сл. дозвољава се постављање фотонапонских панела по претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута;
- у заштитном појасу поред јавног пута, по претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута, могуће је заштитну ограду (за звучну и визуелну заштиту) изградити од фотонапонских панела;
- на стубовима јавне и декоративне расвете и за потребе видео-надзора, за осветљење рекламних паноа и билборда;
- код објеката црпне станице на кровним површинама и фасадама објекта.

Производња електричне, односно топлотне енергије за сопствене потребе коришћењем обновљивих извора енергије сматра се мером ефикасног коришћења енергије.

Постојећа и планирана енергетска мрежа дате су на графичком приказу број 6 „План енергетске инфраструктуре и електронских комуникација“, у размери 1:2500.

4. ПЛАН УРЕЂЕЊА ЗЕЛЕНИХ ПОВРШИНА

Читава микроклима града зависи највише од озелењавања његових улица. С тим у вези, треба обратити посебну пажњу на избор врста и њихов распоред у оквиру регулације улица.

На простору у обухвату Плана постојећа квалитетна вегетација јавља се дуж Булевар Европе (у разделној траци), у оквиру кружне раскрснице (Булевар Европе – Булевар патријарха Павла – Булевар цара Лазара) и дуж Улице Рибарско острво (одрасла стабла платана). Поред претходно наведене вегетације, на простору у обухвату Плана уочени су и појединачни квалитетни примерци високе вегетације у оквиру јавних површина, пословних комплекса, окућница и сл., као и дрвореди у улицама ужих профила. Евидентирани квалитетну вегетацију задржати у највећој могућој мери и заштитити адекватним техничко-технолошким мерама приликом извођења радова.

Постојеће дрвореди допунити на местима где је то неопходно школованим садницама високе лишћарске вегетације, а према садржајима попречних профила, уз максимално поштовање удаљености стабала од подземних и надземних инфраструктурних коридора. Све планиране паркинг-просторе покрити крошњама високог листопадног дрвећа.

У оквиру раскрсница, планира се поставка партерног зеленила – цветњака и ниског декоративног шибља.

Планирану уређену зелену површину у Улици 1300 каплара (Зелени трг „Лиман IV“) озеленити квалитетном високом лишћарском и четинарском вегетацијом у комбинацији са декоративним шибљем. Овај простор треба опремити шетним стазама и адекватним урбаним мобилијром (клупе, канте, чесме и сл.) и јавном расветом. Постојеће дечије игралиште се задржава. Поред дечијег игралишта на уређеној зеленој површини, могућа је поставка и других садржаја, попут справа за вежбање и сл.

На простору у обухвату Плана евидентирани су просторне целине од значаја за очување биолошке разноврсности: станиште заштићених и строго заштићених дивљих врста од националног значаја са ознаком НСА22а „Рибарско острво“ и еколошки коридор од међународног значаја – Дунав и његов обалски појас са насипом. Постојећу вегетацију на означеном станишту строго заштићених врста и еколошког коридора задржати у највећој могућој мери.

На самом мосту, у оквиру конструкције или стубова расвете, оставља се могућност поставке саксија или мањих жардињера са декоративном вегетацијом (цвеће, украсне траве и полегло шибље) са пратећим заливним системом. Овакав вид озелењавања даће посебан визуелни ефекат корисницима простора и представљаће зелену везу леве и десне обале Дунава. Такође, ово ће бити јединствен пример на територији Града Новог Сада.

У циљу подизања функционалног зеленила на простору у обухвату Плана, могућа је поставка заливних система за све категорије зеленила.

Забрањено је подизање ограда, дрвећа и засада поред јавног пута, на начин којим се омета захтевана прегледност јавног пута и угрожава безбедност саобраћаја.

5. МЕРЕ И УСЛОВИ ЗАШТИТЕ ПРИРОДНИХ И КУЛТУРНИХ ДОБАРА

5.1. Заштита градитељског наслеђа

На основу података које је доставио Завод за заштиту споменика културе Града Новог Сада, на подручју обухвата Плана, нема података о културним добрима, добрима која уживају претходну заштиту, нити познатих локалитета са археолошким садржајем.

5.2. Заштита природних добара

У обухвату Плана налазе се две просторне целине од значаја за очување биолошке и геолошке разноврсности.

1. Станиште заштићених и строго заштићених дивљих врста од националног значаја:

- Станиште заштићених и строго заштићених дивљих врста од националног значаја са ознаком НСА22а „Рибарско острво“;

Станиште је регистровано у бази података Покрајинског завода за заштиту природе у складу са критеријумима Правилника о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива („Службени гласник РС“, бр. 5/10, 47/11, 32/16 и 98/16);

2. Еколошки коридор:

- Дунав са његовим обалним појасом и насипом је међународни еколошки коридор. Међународни коридори су утврђени Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС“, број 102/10).

Поред националног законодавства, при спровођењу мера заштите биодиверзитета примењују се и међународне конвенције, које је потписала и наша земља и то:

- 1) Конвенција о биодиверзитету – Закон о потврђивању Конвенције о биолошкој разноврсности („Службени лист СРЈ-Међународни уговори“, бр. 11/01),
- 2) Рамсарска конвенција-Уредба о ратификацији Конвенције о мочварама које су од међународног значаја, посебно као пребивалиште птица мочварица („Службени лист СФРЈ“-Међународни уговори“, бр. 9/77),
- 3) ЦИТЕС конвенција – Закон о потврђивању Конвенције о међународном промету угрожених врста дивље флоре и фауне („Службени лист СФРЈ“-Међународни уговори, бр. 11/01),
- 4) Бернска конвенција – Закон о потврђивању Конвенције о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта („Сл. гласник РС- Међународни уговори“, бр. 102/07),
- 5) Бонска конвенција и др.

Услови за смањење негативних утицаја на подручја од значаја за очување биолошке разноврсности

Забрањено је отварање позајмишта, одлагање отпадног материјала и постављање било каквих привремених објеката за потребе радова ван трасе пута/моста у границама станишта и еколошког коридора, као и у зони непосредног хидролошког утицаја (200 m) на њих.

У свим фазама коришћења и уређења простора у највећој могућој мери очувати постојећу вегетацију на означеном станишту строго заштићених врста и еколошког коридора.

Приликом извођења грађевинских и земљаних радова, материјал и земљу привремено депоновати на за то планирано место, при чему је неопходно спречити доспевање материјала и земље у водоток.

Мере са циљем заштите функционалности еколошког коридора

Техничко решење конструкције моста, као и уређење приобалног појаса испод моста треба да омогући несметан пролаз животиња уз обалу Дунава.

Применити техничка и биотехничка решења којима се обезбеђује проходност Дунава испод моста:

- обезбедити појасеве по косинама вештачких деоница обале и на хоризонталним површинама обала, који су проходни и за ситне животиње (избегавањем

формирања вертикалних површина – степеништа и већих вештачких површина, односно наношењем слоја земљишта на вештачке површине где за то постоји могућност);

- омогућити безбедно кретање крупнијих дивљих врста адекватним уређењем простора (природна подлога на што већој површини обале, смањени утицаји осветљења). Ширина и висина хоризонталног простора повољног за кретање дивљачи код средњег водостаја треба да буде најмање 4m.

Код свих хидротехничких објеката који стварају баријеру за кретање животиња коритом или обалом треба обезбедити техничка решења (нпр. хрпаве површине, хоризонтални ровови) која обезбеђују безбедно кретање малим животињама унутар корита, односно омогућују излазак из корита или објекта.

Неопходно је применити одговарајућа планска и техничка решења којима се обезбеђује одрживо решење осветљења моста и смањење негативних утицаја ноћног осветљења на дивље врсте:

- изабрати моделе расвете за директно осветљење заштитом од расипања светлости према небу и према Дунаву;
- применити светлосни спектар који мање утиче на ноћне животиње, у складу са осетљивошћу простора; у случају потребе осветљења унутрашњости моста користити плави или зелени светлосни спектар.

Неопходно је обезбедити заштиту дивљих врста током извођења радова. Уколико се земљани радови одвијају у периоду од 10. фебруара до 15. октобра, обезбедити редован мониторинг свих ископа који су отворени дужи од једног дана. У случају да се констатује страдање водоземаца или др. заштићених врста животиња у рововима/рупама је неопходно применити заштиту постављањем привремене оградe, којом се спречава упадање ситних животиња.

Уколико се током извођења радова пронађе строго заштићена и заштићена биљна или животињска врста, неопходно је одмах обавестити Покрајински завод за заштиту природе.

Пронађена геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др.) која би могла представљати заштићену природну вредност, налазач је дужан да пријави министарству у року од осам дана од дана проналаска, и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе.

6. МЕРЕ И УСЛОВИ ЗАШТИТЕ И УНАПРЕЂЕЊА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

6.1. Инжењерско-геолошки и природни услови

Са становишта топографских карактеристика подручје на левој страни Дунава је претежно равничарско док је десна обала Дунава (Каменичка страна) поприлично стрма.

Терен неповољан за градњу налази се на самом почетку трасе око Булевара Европе и Булевара паријарха Павла. Овај терен је неповољан за градњу због постојећих високих и новоизграђених високих објеката који нису предвиђени за рушење. Такође терен уз леву и десну обалу Дунава је окарактерисан као неповољан због стрмих обала. Сложеност градње овде се огледа у стрмим косинама на обали

које захтевају високе насипе и додатну стабилизацију тла због дејства воде.

Условно повољан терен за градњу налази се између Булеvara патријарха Павла и улица Симе Матавуља и 1300 каплара. Иако се ради о претежно равничарском терену овај терен је окарактерисан као условно повољан због изграђености. Даље зона војног објекта и бродоградилшта је такође окарактерисана као условно повољан терен за градњу. На крају део Сремске Каменице око ДП 119 је окарактерисан као условно повољан из истих разлога као и терен на почетку коридора. Сложеност градње се огледа у потреби за рушењем постојећих објеката што је компликованије од грађења на чистом терену.

Повољан терен се налази у зони саобраћајница и неизграђеном подручју. То су појасеви Булеvara Европе, Булеvara патријарха Павла, улице Ћирила и Методија, Симе Матавуља, 1300 каплара и улице ка Рибарском острву те појас ДП 119 и Карађорђевог улице на каменичкој страни. Затим зелене површине између Булеvara Европе, Иве Андрића и Хероја Пинкија те улица Иве Андрића и 1300 каплара. У повољан терен за градњу спада и део Каменичког и Рибарског острва у зони коридора.

Водене површине су ток реке Дунав и његови рукавци. То су оне површине које су већим делом године под водом. Градња у овом подручју биће делимично отежана због сталног присуства воде која ће морати да се црпе у фази извођења субова.

6.2. Услови и мере заштите животне средине

У циљу смањења негативних утицаја који могу настати у току изградње моста, а касније и током његове експлоатације на животну средину, остваривање еколошке равнотеже и обезбеђивање оптималне ефикасности у односу на штетне утицаје, оствариће се предузимањем мера које спречавају и елиминишу могуће акциденте и формирањем аутентичног пејсажа као естетске и функционалне целине на левој и десној обали Дунава око планиране саобраћајнице.

Мере које ће се предузети за смањење или спречавање штетних утицаја на животну средину, обухватају мере предвиђене законом и другим прописима, нормативима и стандардима и примену услова добијених од надлежних органа и организација, а све у складу са Законом о заштити животне средине („Службени гласник РС“, бр. 135/04, 36/09, 36/09 – др. закон, 72/09 – др. закон, 43/11 – УС, 14/16, 76/18, 95/18 – др. закон и 95/18 – др. закон).

За све пројекте који се буду реализовали у границама обухвата Плана, а који могу имати утицаја на животну средину у складу са Законом о процени утицаја на животну средину и Уредбом о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, број 114/08), обавезно је покретање поступка процене утицаја на животну средину.

Заштита ваздуха

С обзиром на то да планско решење подразумева изградњу потпуно нових саобраћајница и моста, очекује се повећање саобраћајног оптерећења, а самим тим и повећање концентрације издувних гасова у зони планираног инфраструктурног објекта. Имајући у виду да се зона планираног моста налази поред реке Дунав, очекује се да

се издувни гасови неће задржавати само у зони моста због утицаја ветрова и ваздушних струјања.

Велику улогу у заштити од аерозагађења имаће зеленило. При избору врста за заштитно линеарно зеленило посебна пажња ће се посветити способности да се истовремено обезбеди оптимална ефикасност у погледу апсорпционих, рефлексивних и изолационих карактеристика, као и способност отпорности конкретне биљне врсте на штетна дејства екстремног аерозагађења.

Просторна организација облика, форми и положаја вегетације, обједињено са способношћу апсорпције, рефлексивности и изолације појединих биљних врста (у односу на буку, аерозагађење и таложне материје) подразумева коришћење зеленила као баријере, али и формирање аутентичног пејсажа као естетске и функционалне целине.

Праћење и контрола квалитета ваздуха ће се вршити у складу са Законом о заштити ваздуха („Службени гласник РС“, бр. 36/09 и 10/13), Уредбом о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха („Службени гласник РС“, бр. 11/10, 75/10 и 63/13) и др. прописима из ове области.

Заштита земљишта

Земљиште које се налази 20 m од ивице саобраћајница је под утицајем таложења соли и опасних компоненти горива. Управо из тог разлога потребно је рационализовати употребу соли за одржавање пута у зимском периоду, односно користити биоразградиве материјале.

У случају акцидентног проливања опасних и токсичних материја из цистерни, поступаће се по прецизно прописаном поступку деконтаминације и санације земљишта.

Земљиште треба контролисати у складу са Законом о заштити земљишта („Службени гласник РС“, број 112/15) и другим прописима из ове области.

Заштита вода

Са становишта сигурности вожње и стабилности коловозне конструкције моста одвођење површинских вода са коловоза и трупа моста један је од основних захтева.

Заштита вода на простору у обухвату Плана оствариће се у складу са:

- Законом о водама („Службени гласник РС“, бр. 30/10, 93/12, 101/16, 95/18 и 95/18 – др. закон),
- Уредбом о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС“, бр. 67/11, 48/12 и 1/16),
- Уредбом о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС“, број 50/12) и другим важећим прописима из ове области.

У реку Дунав, забрањено је испуштање било каквих вода, осим условно чистих атмосферских вода и пречишћених отпадних вода које по Уредби о класификацији вода обезбеђују одржавање минимално доброг еколошког статуса (II класа воде) реципијента и које по Уредби о граничним вредностима емисије загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање, задовољавају прописане граничне вредности.

Условно чисте атмосферске воде са моста, могу се, без пречишћавања, испуштати у Дунав или у јавну атмосферску канализацију према условима и сагласности надлежног јавног комуналног предузећа, уколико задовољавају квалитет II класе вода. За загађене атмосферске воде пре испуста у јавну атмосферску канализациону мрежу предвидети одговарајући контролисани прихват и предтретман на уређају за примарно пречишћавање.

Заштита од отпадних материја

Систем управљања отпадом треба ускладити са Законом о управљању отпадом („Службени гласник РС“, бр. 36/09, 88/10, 14/16 и 95/18 – др.закон), Правилником о начину складиштења, паковања и обележавања опасног отпада („Службени гласник РС“, број 92/10), Правилником о условима и начину сакупљања, транспорта, складиштења и третмана отпада који се користи као секундарна сировина или за добијање енергије („Службени гласник РС“, број 98/10) и др.

Мере заштите од буке друмског саобраћаја

Бука пореклом из саобраћаја, има значајан утицај на животну средину. Доминантан извор буке код путничких и теретних возила је погонска јединица и контакт површине са пнеуматичима.

Са изградњом моста очекује се смањење нивоа буке на нивоу Града, али се очекује повећање нивоа буке на микро-нивоу.

Циљеви у заштити од саобраћајне буке остварују се кроз израду и спровођење програма смањења буке који обухвата превентивне и санационе мере. Санационе мере треба избегавати јер су много скупље и компликованије.

При изради идејног пројекта обавеза пројектанта је да спроведе мере звучне заштите у складу са чланом 12, Закона о заштити од буке у животној средини („Службени гласник РС“, бр. 36/09 и 88/10).

Смањење утицаја буке која потиче од друмског саобраћаја могуће је успешно извршити применом бројних мера:

- техничким решењима на моторима друмско-саобраћајних возила (смањењем побудних сила, пригушењем елемената на које делују побудне силе, променом режима, начина, па често и принципа рада извора буке);
- постављањем заштитних баријера према околним објектима;
- озелењавањем (постављањем вегетационих баријера) и сл.

За изградњу коловозног застора, користити материјале који са аспекта заштите треба да обезбеде смањење нивоа буке и вибрација које потичу од моторних возила.

У зонама становања, у случају прекорачења дозвољеног нивоа буке ефикасна мера заштите се дефинише израдом техничке документације. Пошто су конструкције за заштиту од буке грађевински објекти, обавезна је израда већ претходно споменуте техничке документације којом се дефинишу њихове димензије.

Ради заштите од прекомерне буке потребно је успоставити одговарајући мониторинг, а уколико ниво буке буде прелазило дозвољене вредности у околној животној средини у складу са Законом о заштити од буке у животној средини

предузимаће се одговарајуће мере за отклањање негативног утицаја буке на животну средину. Дозвољени нивои буке су дефинисани Уредбом о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини („Службени гласник РС“, број 75/10).

7. МЕРЕ И УСЛОВИ ЗАШТИТЕ ОД ЕЛЕМЕНТАРНИХ НЕПОГОДА И ДРУГИХ НЕСРЕЋА

7.1. Услови и захтеви за прилагођавање потребама одбране земље

Према процени угрожености од ратних разарања, простори намењени пословању могу бити и главни циљеви напада. У повредиве тачке, у оквиру овог простора, улази сва саобраћајна и остала инфраструктурна мрежа. То указује да је потребно предузети све техничко-технолошке мере заштите да би се смањио обим повредивости околног простора.

7.2. Услови и мере заштите од елементарних непогода и других катастрофа

У циљу заштите грађевинских објеката и осталих садржаја у простору, при њиховом пројектовању и извођењу потребно је узети у обзир меродавне параметре, који се односе на заштиту од елементарних непогода (врста и количина атмосферских падавина, дебљина снежног покривача, јачина ветра, погодност терена за изградњу, висина подземних вода и сл.).

Мере заштите од елементарних непогода обухватају превентивне мере за спречавање непогода или ублажавања њиховог дејства, мере које се предузимају у случају непосредне опасности од елементарних непогода, мере заштите када наступе непогоде и мере ублажавања и отклањања непосредних последица насталих дејством непогода или удеса.

Сваки мост својом конструкцијом и стубовима може представљати проблем за пренос леда који се ствара током зимских месеци. За Дунав је карактеристично да лед почиње да се ствара кад сума средњих дневних температура пређе -35°C , док се лед зауставља (ледостај) код суме дневних температура око -70°C . У конкретном случају, сами стубови заузимају свега $4 \times 5 \text{ m}$, а што је свега 3,5% од ширине протицајног профила на том месту, а уједно су стубови обликовани да омогуће цепање санти леда при удару о њих (преузето из Хидрауличко-хидролошке студије утицаја Моста, на велике воде Дунава).

Мере заштите од земљотреса

Подручје Града Новог Сада се налази у сеизмичком подручју 8° MCS скале па је потребно пројектовати објекте отпорне на овај степен.

Основна мера заштите од земљотреса представља примену принципа сеизмичког пројектовања објеката, односно примену сигурносних стандарда и техничких прописа о градњи на сеизмичким подручјима.

Мере заштите од пожара

Заштита од пожара се обезбеђује проходношћу терена, односно обезбеђењем приступа свим објектима у случају

потребе, а у складу са Законом о заштити од пожара („Службени гласник РС“, бр. 111/09, 20/15, 87/18 и 87/18 – др. закони), Правилником о техничким нормативима за инсталације хидрантске мреже за гашење пожара („Службени гласник РС“, број 3/18) и осталим прописима који регулишу ову област.

8. УСЛОВИ ЗА НЕСМЕТАНО КРЕТАЊЕ И ПРИСТУП ОСОБАМА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ, ДЕЦИ И СТАРИМ ОСОБАМА

Приликом изградње саобраћајних површина мора се поштовати Правилник о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката, којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама („Службени гласник РС“, број 22/15) који ближе прописује техничке стандарде приступачности којима се обезбеђује несметано кретање деце, старих, особа са отежаним кретањем и особа са инвалидитетом.

Приликом пројектовања тротоара, пешачких стаза и других јавних површина, пешачких прелаза, места за паркирање и других површина, треба обезбедити њихову међусобну повезаност и опремљеност знаковима за оријентацију. Нагиби ових површина не могу бити већи од 5 % (1:20), а изузетно 8,3 % (1:12). Највиши попречни нагиб уличних тротоара и пешачких стаза управно на правац кретања износи 2 %. За савладавање висинске разлике између два нивоа (коловоза и пешачке стазе или тротоара) неопходни су закошени ивичњаци минималне ширине 45 см и максималног нагиба 20 % (1:5).

У коридору основних пешачких кретања (пешке стазе и тротоари) се не смеју постављати стубови, рекламни панои, клупе за седење, канте за ђубре или друге препреке, а оне које су неопходне се видно обележавају.

Знакови и табле за плоче које омогућавају оријентацију лицима са посебним потребама морају бити видљиви, читљиви и препознатљиви. Знакови могу бити: знакови за оријентацију (скице, планови, макете...), путокази и функционални знакови (паркиралишта, стајалишта јавног превоза и др).

9. ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА

9.1. Правила за реализацију саобраћајне инфраструктуре

Правила грађења за мрежу саобраћајне инфраструктуре, треба да обезбеде оптимално функционисање саобраћаја као и уклапање планиране трасе саобраћајнице у врло специфичне карактеристике подручја кроз које пут пролази. Правила грађења су у наставку дата уопштено за целу трасу, али је могуће применити и другачије елементе попречног профила уколико се укаже потреба и докаже оправданост такве примене.

С обзиром на близину денивелисаних раскрсница и просторна ограничења усвојен је ранг саобраћајнице градска магистрала на мостовској конструкцији, док су саобраћајнице на терену рангиране као градска саобраћајница (раздвојени смерови) и сабирна улица (двотрачне саобраћајнице). На основу истих критеријума усвојене су у следеће рачунске брзине:

- $V_{rac} = 80 \text{ km/h}$ за градску магистралу,
- $V_{rac} = 50 \text{ km/h}$ за градску саобраћајницу,
- $V_{rac} = 30 \text{ km/h}$ за сабирне улице,
- $V_{rac} = 50 \text{ km/h}$ за једносмерне рампе,
- $V_{rac} = 80 \text{ km/h}$ за двосмерну рампу и
- $V_{rac} = 70 \text{ km/h}$ за ДП 119 (на основу постоћих елемената пута).

Гранични елементи Плана и профила дати су за различите рачунске брзине које се могу јавити у разматраном коридору и усклађене су са рангом саобраћајница на следећи начин:

	$V_r=80\text{km/h}$	$V_r=70\text{km/h}$ (ванградски)	$V_r=50\text{km/h}$	$V_r=30\text{km/h}$	$V_r=50\text{km/h}$ Рампе
Минимални полупречник хоризонталних кривина R_{min}	250m	175m	80m	25m	60m
Минимална дужина кружног лука L_{min}	45m	39m	30m	17m	-
Минимални параметар клотоиде A_{min}	140m	100m	60m	25m	60m
Минимална дужина клотоиде L_{amin}	80m	57m	45m	25m	-
Максимални подужни нагиб i_{pmax}	5% (7%)	7% (8%)	6% (9%)	7% (10%)	7%
Максимални попречни нагиб i_{pkmax}	7%	7%	7%	7%	5%
Максим. нагиб рампе витоперења	1.5%	1.5%	1.5%	2.0%	1.25%
Зауставна прегледност P_z	115m	90m	55 (45)m	25m	25m
Минимални полупречник Конвексни	4 500m	2 000m	600m	400m	400m
вертикалног заобљења нивелете Конкавни	1 000m	1 800m	400m	250m	400m

Минимални елементи попречног профила

За градску магистралу (мост од ОТ 286 до ОТ 87):

- коловоз 2×7,00 m,
- разделни појас 5,00 m,
- бициклическе стазе мин 2×2,00 m,
- тротоари мин 2×1,60 m,
- заштитни појас мин 2×0,25 m,
- **УКУПНО** **мин 27,10 m.**

За градску магистралу (мост од ОТ 87 до око ОТ 81):

- коловоз 2×7,00 m,
- разделни појас мин 2,50 m,
- заштитни појас мин 2×0,25m,
- **УКУПНО** **мин 17,00 m.**

За градску магистралу (мост око ОТ 81):

- коловоз 2×10,50 m,
- разделни појас мин 2,50 m,
- заштитни појас мин 2×0,25m,
- **УКУПНО** **мин 24,00 m.**

За градску магистралу (мост од око ОТ 81 до око ОТ 69):

- коловоз 2×7,00 m,
- разделни појас мин 2,50 m,
- заштитни појас мин 2×0,25m,
- **УКУПНО** **мин 17,00 m.**

За градску магистралу (мост од око ОТ 69 до око 9391):

- коловоз 7,00 m,
- заштитни појас мин 2×0,25m,
- **УКУПНО** **мин 7,50 m.**

За градске саобраћајнице:

- коловоз мин 6,00 m,
- разделни појас мин 2,50 m,
- бициклическе стазе мин 2×2,00 m,
- тротоари мин 2×3,00 m,
- **УКУПНО** **мин 18,50 m.**

За сабирне улице:

- коловоз мин 6,00 m,
- бициклическа стаза мин 2,00 m,
- тротоар мин 3,00 m,
- **УКУПНО** **мин 11,00 m.**

За једносмерне рампе денivelисаних раскрсница:

- коловоз мин 5,00 m,
- заштитни појас 2×0,25m,
- **УКУПНО** **мин 5,50 m.**

За ДП 119:

- коловоз 7,00 m,
- банкина 2×1,50 m,
- бициклическа стаза мин 2,00 m,
- тротоар мин 1,60 m,
- **УКУПНО** **мин 13,60 m.**

Основни елементи попречног профила Моста Европе као и осталих саобраћајница су дати на графичком приказима – Карактеристични попречни профили.

Будући да се у оквиру Плана рачунска брзина због теренских и урбаних ограничења ограничава могуће је применити и другачије елементе попречног профила уколико се укаже потреба и докаже оправданост такве примене.

Правила уређења и грађења путних објеката и моста преко Дунава (локација km 1259+430 реке Дунав)

Река Дунав припада VIc категорији пловног пута и има статус међународног пловног пута са следећим карактеристикама које се морају задовољити приликом пројектовања:

- минимална дубина пловног пута у односу на ниски пловидбени ниво (ЕН) је 2,50 m, без резерве, при чему је на овој локацији ЕН=72,51 m.n.m.;
- минимална ширина пловног пута је 200 m;
- минимална слободна висина пловидбеног отвора моста је 9,50 m изнад ВПН (високи пловидбени ниво), при чему је на овој локацији ВПН=77,75m.n.m. тако да ката доње ивице мостовске конструкције мора бити минимално 87,25 m.n.m.;
- минимална ширина пловидбеног отвора моста (са хоризонталном доњом ивицом конструкције) је 150 m;
- положај пловидбеног отвора моста се дефинише у односу на осу пловног пута;
- стубови моста се не могу налазити у оквиру граница пловног пута, чији су габарити дефинисани претходно наведеним параметрима;
- у даљој разради неопходно је урадити детаљну хидрауличну анализу пре доношења коначне одлуке о положају стубова моста у води; положај свих стубова у води мора бити такав да ни на који начин не угрозе статички и хидраулични интегритет постојећег система хидротехничких грађевина, као и њихова функција.

Планирањем и изградњом појединих објеката на обали и у кориту реке Дунав не сме се утицати на безбедност пловидбе и промену дефинисаних габарита пловног пута. За објекте који би се градили на предметној деоници реке Дунав неопходно је прибавити и услове за пројектовање од Дирекције за водне путеве, у оквиру обједињене процедуре у поступку издавања локацијских услова.

Уз леву обалу Дунава од приближно km 1259+450 до приближно km 1259+380 налази се потопљено пловило које заузима приближно 70 m акваторије од уреза ЕН на левој обали, што треба имати у виду приликом израде техничке документације.

Са обе стране Дунава траса Булевара Европе је на високом насипу и мора бити испоштован услов да се обе-

збеди слободан профил пловног пута, тако да ће кота нивелете моста изнад пловног пута бити на око 91,60 m н.в.

Мост прелази и преко рукавца Дунава (лева обала) који води у планирану међународну марину. Мост може да премости овај рукавац без стубова, или са максимално једним стубом који би се налазио у акваторији планиране међународне марине.

Путни објекти, односно мост, надвожњак и рампе, реализоваће се према решењима која ће бити дефинисана у идејним пројектима, а у складу са свим условима надлежних установа. Кроз ове путне објекте планирају се инсталациони тунели за пролаз свих врста инсталација (водовода, канализације, осветљења, електроенергетике, електронских комуникација, заливни систем и сл.).

Испод путних објеката се забрањује изградња објеката високоградње. Простор се планира као површина јавне намене у функцији саобраћаја и зеленила.

Висина доње конструкције моста је минимално 4,50 m у односу на ниво саобраћајница која се налазе на терену, осим изнад круне постојећег одбрамбеног насипа где та висина износи минимално 3,50 m.

У зони паралелних саобраћајница на површини терена стубови треба да буду тако распоређени да не ометају саобраћај на истим. У овом случају распони се крећу од 30 m до 45 m у зависности од расположивог простора.

Оријентационе нивелете свих путних објеката су дате у графичком приказу број 3 „План намене земљишта, саобраћаја, нивелације и регулације“, у размери 1:2500.

Раскрснице

У обухвату Плана су предвиђени следећи типови раскрсница:

- денивелисане раскрснице,
- површинске раскрснице,
- трокраке раскрснице,
- четворокраке раскрснице,
- кружне (елипсасте) раскрснице.

Сви саобраћајно-технички елементи раскрсница се дефинишу тако да се раскрснице смештају у планирани коридор Булевара Европе дефинисан регулационим линијама (графика Плана).

Елементи саобраћајница и раскрсница (полупречник кривине радијуси окретања и др.) морају бити у складу са Законом о путевима и Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута.

Кружне раскрснице се могу изводити и као елипсасте и као турбо кружне у зависности од саобраћајне оправданости.

Коловозна конструкција

С обзиром на примарни карактер Булевара Европе и ДП 119, коловозна конструкција треба да задовољи услове тешког теретног саобраћаја и планираног саобраћајног оптерећења и треба да се прилагоди свим деоницама. На режиским саобраћајницама и прикључцима секундарних улица, коловозну конструкцију прилагодити планираним саобраћајним оптерећењима.

Пешачке и бицикличке стазе

Пешачке стазе израђивати од монтажних бетонских елемената или плоча који могу бити и у боји, а све у функцији вођења, раздвајања и обележавања различитих намена саобраћајних површина. Ово поред обликовног и визуелног ефекта има практичну сврху код изградње и реконструкције комуналних водова (инсталација).

Бицикличке стазе завршно израђивати од асфалта. Максимални подужни нагиб бицикличких стаза може бити 5 %.

У случају када су бицикличка стаза и тротоар једно поред другог, између њих се мора оставити минимална денивелација од 1cm у сврху упозорења корисника на наилазак саобраћајне површине другачије намене.

Слободни профил пешачке или бицикличке стазе мора бити минимално удаљен 1,50 m од ивице коловоза на ДП 119.

На прелазу тротоара преко коловоза (минималне ширине 3 m) и дуж тротоара извршити типско партерно уређење тротоара у складу са Правилником о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката, којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама.

На прелазу колског приступа парцелама преко планираног тротоара, односно бицикличке стазе, нивелационо решење колског приступа мора бити такво да је тротоар у континуитету и увек у истом нивоу. Овакво решење треба применити ради указивања на приоритетно кретање пешака и бициклиста, у односу на возила која се крећу колским приступом.

Паркирање

Изградња нових паркинга се реализује у складу са прописима, односно у складу са SRPS U.S4.234 из априла 2020. којим су дефинисане мере и начин обележавања места за паркирање за различите врсте паркирања. У оквиру паркиралишта, где је то планирано, резервисати простор за дрвореде по моделу да се на четири паркинг места планира по једно дрво. Такође је потребно извршити резервацију паркинга у складу са Правилником о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката, којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама.

Паркинзи треба да буду уређени у тзв. „перфорираним плочама“ или сличним елементима (типа бехатон – растер са травом) који обезбеђују услове стабилности подлоге, довољне за навожење возила и истовремено омогућавају одржавање ниског растиња и смањење отицање воде. Они могу бити и у боји, а све у функцији вођења, раздвајања и обележавања различитих намена саобраћајних површина.

Услови прикључење на саобраћајну мрежу

Прикључење корисника на саобраћајницу се може вршити само преко режиских саобраћајница или постојећих и планираних прикључака који су дефинисани и уцртани на графичком приказу број 3 „План намене земљишта, саобраћаја, нивелације и регулације“, у размери 1:2500.

Директни приступи на коловоз дуж Булевара Европе и ДП 119 који нису уцртани у графичком приказу број 3, нису дозвољени.

Општи услови за постављање инсталација дуж ДП 119

Укрштања инсталација са путем ДП 119 предвидети искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, управно на пут, у прописаној заштитној цеви. Заштитна цев мора бити пројектована на целој дужини између крајних тачака попречног профила пута (изузетно спољна ивица реконструисаног коловоза), увећана за по 3 м са сваке стране.

Минимална дубина инсталација и заштитних цеви од најниже коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35 м.

Минимална дубина инсталација и заштитних цеви испод путног канала за одводњавање (постојећег или планираног) од коте дна канала до корње коте заштитне цеви износи 1,0 м.

Приликом постављања надземних инсталација водити рачуна о томе да се стубови поставе на растојању које не може бити мање од висине стуба, мерено од спољне ивице земљишног појаса пута, као и да се обезбеди сигурносна висина од 7 м од највише коте коловоза до ланчанице, при најнеповољнијим температурним условима.

Услови за паралелно вођење инсталација са путем ДП 119

Инсталације морају бити постављене минимално 3 м од крајње тачке попречног профила пута (ножице насипа трупа пута или срољње ивице путног канала за одводњавање) изузетно ивице реконструисаног коловоза уколико се тиме не ремети режим одводњавања коловоза.

На местима где није могуће задовољити услове из претходног става мора се испројектовати и извести адекватна заштита трупа пута.

Не дозвољава се вођење инсталација по банкени, по косинама усека или насипа, кроз јаркове и кроз локације које могу бити иницијалне за отварање клизишта.

Правила и услови за реконструкцију постојећих саобраћајних објеката

Реконструишу се објекти који су у целини или њихови делови уграђени у планско решење. На делу постојеће трасе реконструише се и дограђује постојећи коловоз Булевара Европе чија траса ће се уклопити у планско решење као и раскрснице постојећих улица и ДП 119 који су део планског решења.

На делу постојеће трасе реконструише се и дограђује постојећи коловоз у Улици 1300 каплара на тај начин што се проширује ка војном комплексу "Александар Берић" уз задржавање објекта у коме се налази Спомен соба. У моменту када се створе услови за уклањања овог објекта (који је ван обухвата Плана) могуће је планирану девијацију коловоза, бицикличке стазе, тротоара и остале инфраструктуре реконструисати и прилагодити планираном карактеристичном профили Улице 1300 каплара који се налази у графичким приказима овог Плана.

Услови за реконструкцију наведених објеката биће дефинисани кроз идејни пројекат.

Правила и услови за уклањање постојећих објеката

Постојећи објекти на простору Плана који се не уклапају у планско решење ће се уклонити. Услови за њихово

уклањање ће се дефинисати кроз идејни пројекат. Уклањају се сви сегменти постојеће уличне мреже, прикључци и остали објекти који нису саставни део планског решења. У том смислу потребно је извршити и комплетно измештање, изградња ПТС и дела објеката из западног дела војног комплекса „Александар Берић“ у други део комплекса који је слободан (источни део војног комплекса). Радови на изградњи планираног моста (у зони војног комплекса) не могу отпочети док се не изврши комплетна измештање и изградња објеката и инфраструктуре у источни део војног комплекса.

На основу услова број 12293-31 од 17.11.2020. који су издати од стране Министарства одбране, део Улице 1300 каплара се проширује ка војном комплексу "Александар Берић" уз задржавање објекта у коме се налази Спомен соба.

9.2. Правила за реализацију водне инфраструктуре

Услови за изградњу водоводне мреже

Трасу водоводне мреже полагаати у зони јавне површине, између две регулационе линије у уличном фронту, по могућности у зеленом појасу једнострано, или обострано, уколико је улични фронт шири од 20 м.

Трасе ровова за полагање водоводне инсталације се постављају тако да водоводна мрежа задовољи прописана одстојања у односу на друге инсталације и објекте инфраструктуре.

Минимално хоризонтално растојање водоводне мреже од других инсталација и објеката инфраструктуре је 0,7 м–1 м, а вертикално растојање водоводне мреже од других инсталација и објеката инфраструктуре 0,5 м. Задате вредности су растојања од спољне ивице новог цевовода до спољне ивице инсталација и објеката инфраструктуре.

Уколико није могуће испоштовати тражене услове пројектом предвидети одговарајућу заштиту инсталација цевовода.

Није дозвољено полагање водоводне мреже испод објеката високоградње. Минимално одстојање од темеља објеката износи 1 м, али тако да не угрожава стабилност објеката.

Дубина укопавања водоводних цеви износи 1,2–1,5 м мерено од коте терена, а на месту прикључка новопланираног на постојећи цевовод, дубину прикључка свести на дубину постојећег цевовода.

На проласку цевовода испод пута предвидети заштитне цеви на дужини већој од ширине пута за минимално 1 м од сваке стране.

На траси новог дистрибутивног цевовода предвидети одговарајући број хидраната у свему према важећим прописима. Предност дати уградњи надземних хидраната.

Јавно комунално предузеће „Водовод и канализација“ Нови Сад обезбеђује у нормалним условима водоснабдевања количину воде од 5 l/s са притиском од 0,5 бага за потребе противпожарне заштите (хидрантска мрежа, спринклерски систем,...).

За потребе санитарне воде у нормалним условима водоснабдевања Јавно комунално предузеће „Водовод и канализација“ Нови Сад обезбеђује притисак на месту прикључења од 2,5 бага.

Услови за изградњу канализационе мреже

Трасу мреже канализације опште и фекалне канализације полагају у зони јавне површине између две регулационе линије у уличном фронту једнострано, или обострано, уколико је улични фронт шири од 20 m.

Минимални пречник фекалне канализације је 200 mm, а опште канализације 250 mm.

Трасе опште и фекалне канализације се постављају тако да се задовоље прописана одстојања у односу на друге инсталације и објекте инфраструктуре.

Минимално хоризонтално растојање од других инсталација и објеката инфраструктуре је 0,7m–1m, а вертикално 0,5 m.

Није дозвољено полагање фекалне канализације испод објеката високоградње. Минимално одстојање од темеља објекта износи 1 m, али тако да не угрожава стабилност објеката.

Сви објекти за сакупљање и третман отпадних вода морају бити водонепропусни и заштићени од продирања у подземне издане и хаваријског изливања.

Минимална дубина изнад канализационих цеви износи 1,3 m, мерено од горње ивице цеви (уз испуњење услова прикључења индивидуалних објеката), а на месту прикључка новопланираног на постојећи цевовод, дубину прикључка свести на дубину постојећег цевовода.

На траси предвидети изградњу довољног броја ревизионих шахова на прописаном растојању од 160 до 200 DN, а максимално 50 m.

Канализација атмосферских вода са саобраћајних и манипулативних површина пре упуштања у атмосферску канализацију или канализацију општег типа Града Новог Сада мора проћи третман на сепаратору лаких нафтних деривата и песколову.

Директно одвођење атмосферских вода са уређених водонепропусних површина и са кровова објеката у јавну канализацију ограничава се на 30 l/s/ha, при прорачуну са количином која одговара двадесетоминутној киши повратног периода две године – усвојити 120 l/s/ha.

Све количине изнад наведених вредности морају се прихватити ретензијом и поступно упуштати у планирану атмосферску канализацију.

Ретензија за прихват атмосферских вода се мора пројектовати унутар парцеле корисника.

Отпадне воде морају задовољити услове дефинисане Одлуком о санитарно-техничким условима за испуштање отпадних вода у јавну канализацију („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 17/93, 3/94, 10/01 и 47/06 – др. одлука). Уколико исте не задовољавају наведене услове, морају имати одговарајући предтретман.

Канализациони прикључци

Зауљене атмосферске воде са манипулативних површина као и воде од прања и одржавања тих површина (претакачка места, точећа места, паркинг и сл.) посебном мрежом спровести кроз таложник за механичке нечистоће и сепаратор уља и масти и лаких течности и тек потом испуштати у реципијент.

Водни услови

Према члану 133. Закона о водама, ради очувања и одржавања водних тела површинских и подземних вода и

заштитних и других водних објеката, спречавања погоршања водног режима, обезбеђења пролаза великих вода и спровођења одбране од поплава, као и заштите животне средине, забрањено је:

- на насипима и другим водним објектима обављати радње којима се може угрозити стабилност објеката (ст. 1. тач. 1);
- на водном земљишту градити објекте којима се смањује пропусна моћ корита (ст. 1. тач. 2) у поплавном подручју градити објекте на начин којим се омета протицање воде и леда или супротно прописима за градњу у поплавном подручју (ст. 1. тач. 3);
- изводити друге радове који би могли да угрозе стабилност и отежају одржавање регулационих, заштитних и других водних објеката (ст. 1. тач. 12).

Забрана вршења наведених радњи може се проширити и изван граница водног земљишта, ако би се тим радњама угрозио водни режим или водни објекти (став 2.).

За планирање објеката на водном земљишту и у поплавном подручју), потребно је хидролошко-хидрауличком студијом са потврдом релевантне институције, доказати да се тим објектима не смањује пропусна моћ корита и не ометају протицање воде и леда, одн. да је утицај занемарљив.

Услови за зону насипа прве одбрамбене линије

Брањено подручје

У појасу ширине 10 m од ножице насипа према брањеном подручју, обезбедити континуитет и правац радно-инспекционе стазе која мора бити проходна за механизацију за одржавање објеката и спровођење одбране од поплава. У овом појасу није дозвољено планирање изградње надземних и подземних објеката, постављање ограда, садња дрвећа и сл.

У појасу ширине 10 m до 30 m од ножице насипа према брањеном подручју, не могу се градити надземни и подземни објекти, постављати ограде, копати бунари, ровови и канали, нити изводити било какве друге радње које би могле штетно утицати на насип и умањити сигурност насипа као заштитног објекта.

У појасу ширине 30 m до 50 m од ножице насипа према брањеном подручју, могућа је изградња, адаптација, доградња објеката који су плитко фундирани (дубина фундирања до максимално 1 m од постојеће коте терена), уз обавезу прибављања водних услова надлежног предузећа. Забрањено је бушење бунара, копање ровова, канала, подрума, дубоко фундирање објеката и постављање цевовода, каблова и других подземних инсталација. Дубина рова за постављање инсталација максимално 1 m од постојеће коте терена. Није дозвољено извођење радова који угрожавају стабилност и сигурност одбрамбене линије.

На удаљености већој од 50 m од ножице насипа према брањеном подручју, могу се градити објекти без ограничења везаних за одбрану од поплава.

Небрањено подручје

У појасу ширине 10 m од ножице насипа према небрањеном подручју, обезбедити континуитет и правац радно-инспекционе стазе која мора бити проходна за механизацију

за одржавање објекта и спровођење одбране од поплава. У овом појасу није дозвољено планирање изградње надземних и подземних објеката, постављање ограда, садња дрвећа и сл.

Услови заштите вода

У реку Дунав, забрањено је испуштати било какве воде осим условно чисте атмосферске и пречишћене отпадне вода које по Уредби о класификацији вода обезбеђују одржавање минимално доброг еколошког статуса (II класа воде) реципијента и које по Уредби о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање и Уредби о граничним вредностима емисије загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање, задовољавају прописане граничне вредности.

Условно чисте атмосферске воде са моста могу се, без пречишћавања, спуштати у Дунав или у јавну атмосферску канализацију према условима и сагласности надлежног јавно комуналног предузећа, уколико задовољавају квалитет II класе вода. За загађене атмосферске воде пре испуста у јавну атмосферску канализациону мрежу предвидети одговарајући контролисани прихват и предтретман на уређају за примарно пречишћавање.

Услови за планирање у небрањеном подручју (део корита за велику воду реке Дунав) Поред обале Дунава оставити слободан појас ширине 10 m за пролаз механизације која ради на одржавању обале и обалоутврда. У овом појасу се не могу градити објекти, постављати ограде, нити заузимати обала.

Простор у небрањеном подручју (део корита за велику воду), изузимајући појас ширине 10 m за пролаз механизације који мора остати слободан, може бити оплемењен шетним стазама, ниским дрвећем, шибљем и травњацима. Планирати партерно уређење са могућношћу повремених плављења.

Намена земљишта за које право коришћења, односно право управљања, има Јавно водопривредно предузеће „Воде Војводине“, не може се мењати без сагласности овог предузећа.

9.3. Правила за реализацију енергетске инфраструктуре и електронских комуникација

Услови прикључења на електроенергетску мрежу

Прикључење на електроенергетску мрежу решити повезивањем на постојећу или планирану електроенергетску мрежу или директно из ТС. Прикључак извести изградњом подземног прикључног вода до кабловске прикључне кутије и ормара мерног места, у складу са електроенергетским условима „ЕПС Дистрибуција“ д.о.о. Београд, огранак „Електродистрибуција Нови Сад“.

Услови прикључења на гасоводну мрежу

Прикључење објекта у гасификациони систем вршити прикључењем на постојећу мрежу притиска до 4 бара. Детаљније услове за прикључење прибавити од надлежног дистрибутера.

Услови прикључења на мрежу електронских комуникација

Прикључак на мрежу електронских комуникација решити повезивањем на постојећу или планирану мрежу до типског прикључног ормара, према условима надлежног оператера.

9.4. Правила обликовања путних објеката и других путних елемената

Амбијентална усклађеност трасе пута односно саобраћајнице са простором кроз који пролази, је од изузетног значаја. Пут у простору не сме да делује као страни тело, већ као један од компатибилних елемената крајолика.

Да би се постигао обликовно довршен и целовит изглед путног појаса, планирање и обликовање објеката, рељефа и пејзажног уређења треба да се одвијају интердисциплинарно, истовремено и усклађено. При том треба да се узму у обзир елементи локалне архитектуре ужег и ширег подручја, као и плански развој простора кроз који се пут трасира, како би се испоштовала начела одрживог развоја просторног и урбанистичког планирања.

Димензије и обликовање елемената пута треба дефинисати тако да се постигне максимална функционалност примарне намене, уз примену смерница за очување и заштиту постојећег амбијента.

Одговарајућим обликовањем и озелењавањем може се постићи да се објекти у коридору пута адекватније обликовно укључе у простор, чиме се њихова визуелна истакнутост смањује. Озелењавање путног коридора треба да се надовеже на постојеће вегетацијске елементе у простору, односно да преузме карактеристике локације.

Обликовање потпорних зидова (уколико их буде било) мора бити усклађено са архитектонским објектима у земљишном појасу и са елементима локалне архитектуре (материјал, боја, текстура, итд). На видно истакнутим местима потпорне зидове треба изводити коришћењем „видљивог“ натур бетона адекватно структуриране површинске обраде или употребом каменосложног зида. Препоручује се материјализација природно ломљеним, аутохтоним каменом, са широким и грубим фугама, односно земљаном испуном.

Смернице за обликовање урбаног мобилијара

Урбани мобилијар је опрема земљишног појаса која служи за заштиту, одмор (клубе), комуналну и другу инфраструктурну опрему (улична и друга расвета поред пута, контејнери за смеће и корпе за отпатке, поклопци инфраструктурних шахова, хидранти, јавне телефонске говорнице) и информисање (информативне табле, рекламни натписи, панои и стубови за рекламе). Урбани мобилијар, поред пута и на пратећим објектима, потребно је обликовно ујединити и типизирати на подручју општине/града, односно подручја кроз које се пут трасира. Елементи урбаног мобилијара треба да су израђени од отпорних материјала и једноставни за постављање и одржавање, како би се обезбедила функционалност и једноставна употреба.

У коридору основних пешачких кретања (пешке стазе и тротоари) се не смеју постављати стубови, рекламни панои, клубе за седење, канте за ђубре или друге препреке, а оне које су неопходне се видно обележавају.

Смернице за обликовање других путних елемената

У складу са условима заштите природне средине, потребно је дефинисати смернице обликовања путних елемената који учествују у смањењу утицаја трасе пута на околни простор. То пре свега важи за утицаје на постојеће становање, објекте Војске Србије, као и за прекомерну саобраћајну buku.

На самом мосту, у његовом горњем строју, потребно постављање физичких визуелних баријера 20 m пре, после и дуж војног комплекса како би се смањила могућност осматрања истог и отежали услови за дејство са висине по војном комплексу. Ове баријере је потребно поставити и на силазним односно узлазним саобраћајницама (коловозним рампама) које ће омогућавати везу са планираним кружним током код ОТ 70. Ова ограда треба да буде нетранспарентна у виду панела висине 2 m.

9.5. Услови за уређење слободних и зелених површина

Саднице за формирање планираних дрвореда или допуну постојећих, садити на растојању од 10 m, или иза сваког четвртог паркинг места, у зависности од положаја одређеног попречним профилима. Дрвеће мора да буде отпроно на услове градске средине, да има релативно развијену крошњу, широко и отпорно лишће и сл. С тим у вези, избор биљака за улице ширих профила (булеваре) своди се на робусније и отпорније биљке попут: платана, липа, дивље кестена, јавора, млеча, неких храстова и сл. Када је реч о улицама ужих регулација препорука је да се користе ускопирамидалне форме листопадног дрвећа које неће ометати кретање пешачког и колског саобраћаја, а које би опет учиниле простор пријатним за боравак корисника. Могу се користити пирамидални храст, граб, брест, буква, ликвидамбар. Ове врсте, иако достижу мање димензије у односу на редовне форме, имају густу крошњу и велику лисну масу, па самим тим утичу на стварање повољне микроклиме.

Препорука је такође и укалупљивање кореновог система код оваквих улица, због густине подземних инсталација.

Саднице морају бити што веће старости (школоване – мин. 12 година старости) са прским пречником 14–16 cm, јер у тешким условима сасвим младе саднице нису довољно функционалне и имају мање шанси да опстану.

Минимум 60 % уређене зелене површине у Улици 1300 каплара мора бити под крошњама високе и средње високе вегетације оријетисане ка ободним деловима ове површине. Високо и средње високо зеленило ће у комбинацији са декоративним шибљем представљати тампон зону у односу на саобраћајнице које је окружују. Пешачке стазе у оквиру уређене зелене површине треба да буду од природних материјала. Постојеће дечије игралиште могуће је реконструисати. При избору врста за озелењавање простора око игралишта избегавати врсте са бодљама и отровним плодовима због безбедности корисника простора (деце). За попљочавање дечијег игралишта користити адекватне материјале (нпр. тартан).

У јужном делу, у оквиру простора Каменичке аде планирају се приступне бициклистичке и пешачке стазе уз мост. Обзиром да источни крак делимично улази у означено станиште, неопходно је да се у свим фазама коришћења и уређења простора у највећој могућој мери очува постојећа

вегетација. Обиласком терена, уочено је да је на овом делу станишта заступљена у највећој мери ниска и средње висока вегетација, те неће доћи до великог нарушавања станишта. Пројектном документацијом предвидети и одговарајуће техничке и друге мере и поступке у случају евентуалних акцидентних ситуација. За потребе сече вегетације на локацији предвиђеној за изградњу поред дознака надлежних институција односно корисника шума, неопходно је исходovati и услове Покрајинског завода за заштиту природе. Забрањена је садња инвазивних врста на означеном станишту. По завршетку радова обавезно ревитализовати приобалну вегетацију уређењем континуираног појаса вишеспратног заштитног зеленила. У овом појасу неопходно је обезбедити и травни појас минималне ширине 5 m, а ако теренски услови дозвољавају, засадити и дрворед аутохтоних врба и топола.

При избору врста за озелењавање водити рачуна да то буду аутохтоне неинвазивне и неалергене врсте.

9.6. Посебни услови

На основу одредаба из Генералног плана у којем се каже да се мостови обнављају или граде према урбанистичким и архитектонским пројектима, по могућности на основу спроведеног конкурса, препоручује се спровеђење урбанистичко-архитектонског конкурса главне мостовске конструкције преко реке Дунав и планиране међународне марине.

Како се сви новосадски мостови међусобно разликују у погледу примењених конструктивних система (континуална греда, лук са затегама и коса затега са два пилона), обавезује се да мостовска конструкција буде у другачијем конструктивном систему (или у комбинацији више система) у односу на већ постојеће системе мостовских конструкција у Новом Саду, а све у циљу јединственог идентитета моста, његове препознатљивости као симбола града, конструктивно стабилног као и обликовно усклађеног решења. Утицај брдовитог предела Фрушке горе, равнице бачке стране града, разуђеност и шумовитост обале Дунава али и непосредни урбани контекст Новог Сада морају имати утицаја на коначно решење моста.

Осим конструктивног система, пажљиво обликовање је неопходно применити у изградњи приступних саобраћајница, бициклистичким и пешачким комуникацијама, обликовању детаља а посебно јавног и декоративног осветљења. Они су неопходни како би се истакао или унапредио коначни изглед моста, имајући у виду и његов градски положај и урбани карактер, али и вредност еколошког коридора Дунава који је осетљив са аспекта заштите природе.

Могућа је фазна реализација саобраћајних површина у обухвату овог плана. До реализације комплетног планираног попречног профила ДП 119, као и планиране кружне раскрснице на стационажи km 36+200, прикључење секундарне уличне мреже и пратећих садржаја пута врши се на постојеће садржаје попречног профила ДП 119.

Радови на изградњи планираног моста (у зони војног комплекса „Александар Берић“) не могу отпочети док се не изврши комплетна измештање и изградња објеката и инфраструктуре у источни део војног комплекса.

За сва остала правила која нису дефинисана овим планом, примењиваће се Правилник о општим правилима за парцелацију, регулацију и изградњу („Службени гласник РС“, број 22/15).

10. ПРИМЕНА ПЛАНА

Доношење овог плана омогућава издавање информације о локацији, локацијских услова и решења о одобрењу за извођење радова за које се не издаје грађевинска дозвола.

Закони и подзаконски акти наведени у Плану су важећи прописи, а у случају њихових измена или доношења нових, примениће се важећи пропис за одређену област.

Саставни део Плана су следећи графички прикази:

Размера

- 1.1. Извод из Просторног плана Града Новог Сада. А3
- 1.2. Извод из Генералног плана града Новог Сада А4
2. Постојеће стање продужени А4
3. План намене земљишта, саобраћаја, нивелације и регулације 1:2500
4. План регулације површина јавне намене 1:2500
5. План водне инфраструктуре 1:2500
6. План енергетске инфраструктуре и електронских комуникација 1:2500
7. Синхрон план инфраструктуре 1:2500
8. Карактеристични попречни профили..... А4
9. Типско решење прелаза тротоара преко коловоза А4

План генералне регулације моста у продужетку Булевара Европе у Новом Саду садржи текстуални део који се објављује у „Службеном листу Града Новог Сада“, и графичке приказе израђене у три примерка које својим потписом оверава председник Скупштине Града Новог Сада.

По један примерак потписаног оригинала Плана чува се у Скупштини Града Новог Сада, Градској управи за урбанизам и грађевинске послове, и у Јавном предузећу „Урбанизам“ Завод за урбанизам Нови Сад.

Документациона основа овог плана чува се у Градској управи за урбанизам и грађевинске послове.

План генералне регулације моста у продужетку Булевара Европе у Новом Саду доступан је на увид јавности у згради Скупштине Града Новог Сада, Жарка Зрењанина број 2, и путем интернета (www.skupstina.novisad.rs).

Ступањем на снагу овог плана престају да важе у делу за који се доноси овај план: План генералне регулације простора за породично становање у западном делу града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“ број 34/17), План генералне регулације простора за породично становање у западном делу града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 3/12, 8/12 – исправка, 28/14 и 47/16), План генералне регулације простора за мешовиту намену између Булевара Европе, Булевара цара Лазара, улица Стражиловске и Жарка Зрењанина, Булевара Михајла Пупина, улица Јеврејске и Футошке у Новом Саду („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 40/11, 30/12 – исправка, 45/15, 63/15, 9/16, 19/16, 34/17, 21/18, 22/19, 50/19, 9/20, 63/20, 64/20 и 5/21), План генералне регулације Лимана са Универзитетским центром у Новом Саду („Службени лист Града Новог Сада“, број 23/19), План генералне регулације Сремске Каменице са окружењем („Службени лист Града Новог Сада“, број 32/13), План детаљне регулације Телера у Новом Саду („Службени лист Града Новог Сада“, број 40/17), План детаљне регулације блокова око Улице цара Душана у Новом Саду („Службени лист Града Новог Сада“,

број 50/19), Регулациони план Каменичке аде у Новом Саду („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 15/00 и 12/03), План детаљне регулације Рибарско острво – Шодрош у Новом Саду („Службени лист Града Новог Сада“, број 33/05).

План ступа на снагу наредног дана од дана објављивања у „Службеном листу Града Новог Сада“.

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
СКУПШТИНА ГРАДА НОВОГ САДА
Број: 35-188/2021-I
18. јун 2021. године
НОВИ САД

Председница

МSc Јелена Маринковић Радомировић, с.р.

