

На основу члана 35. став 2. Закона о планирању и уређењу простора и насеља ("Службени гласник Републике Србије", број 44/95, 16/97 и 46/98) и члана 23. тачка 3. Статута града Новог Сада ("Службени лист града Новог Сада", број 9/93 - пречишћен текст и 17/97) Скупштина града Новог Сада на XXVIII седници 13. септембра 1999. године, доноси

РЕГУЛАЦИОНИ ПЛАН ГРАДСКЕ МАГИСТРАЛЕ (ОД УЛИЦЕ КОРНЕЛИЈА СТАНКОВИЋА ДО АУТОПУТА Е-75) У НОВОМ САДУ

1. УВОД

Регулационим планом градске магистрале (од улице Корнелија Станковића до Аутопута Е -75) у Новом Саду (у даљем тексту - регулациони план) разрађује се Генерални урбанистички план Новог Сада до 2005. године у делу намењеном за саобраћајне површине и објекте инфраструктуре. Коридор градске магистрале се једним делом налази уз стамбено подручје Детелинаре и Авијатичарског насеља, затим се протеже преко зелене површине (поред Епархије и Ветеринарског института), након чега прелази преко железничког чвора станице у Новом Саду. После преласка ове деонице пут пролази кроз радну зону "Север II", прелази пловни пут - канал Нови Сад - Савино Село и даље (према северу све до аутопута) пролази преко земљишта намењеног пољопривреди.

2. ГРАНИЦА ПОДРУЧЈА ЗА КОЈЕ СЕ ДОНОСИ РЕГУЛАЦИОНИ ПЛАН

Подручје које се обухвата регулационим планом налази се у КО Нови Сад I и КО Нови Сад IV унутар следеће границе:

За почетну тачку описа границе градске магистрале (од улице Корнелија Станковића до Аутопута Е - 75) утврђена је осовина Булевара војводе Степе и улице Корнелија Станковића (дефинисана координатама), а даље, идући у правцу севера, дефинисана је у односу на осовину планиране саобраћајнице (магистрале) и то на следећи начин: од улице Корнелија Станковића до Авијатичарског пута захвата појас ширине 60 m према истоку, а 35 m према западу границом КО Нови Сад I и КО Нови Сад IV. Од Авијатичарског пута до Руменачког пута, даље преко железничког чвора и радне зоне "Север I" до улице Привредникове захвата појас од 35 m са обе стране осовине у КО Нови Сад IV. Од Привредникове улице до Приморске улице ширина појаса износи обострано (од осовине) по 170 m у КО Нови Сад IV и од Приморске улице ширина комплекса дефинисана је границом комплекса предузећа "Стотекс" са источне и "ХИНС" са западне стране у КО Нови Сад IV. Од ограде наведених радних организација са северне стране, па до границе парцела број 193/4 и 193/5 ширина појаса обухваћеног регулационим планом износи 35 m од осовине планираног пута у КО Нови Сад IV. Од наведене границе са источне стране граница подручја се протеже до пресечне тачке

међа парцела број 119/2, 119/3 и 120/2, а након тога продужава под углом од 90° на железничку пругу Нови Сад - Бечеј. Са западне стране граница се од парцеле број 193/4 протеже западном међом парцеле број 138/8 све до железничке пруге Нови Сад - Бечеј у КО Нови Сад IV. Границу регулационог плана на северу представља осовина железничке пруге Нови Сад - Бечеј и то је завршетак подручја обухваћеног регулационим планом.

3. НАМЕНА ПОВРШИНА СА ОДГОВАРАЈУЋИМ КАРАКТЕРИСТИКАМА

Земљиште преко кога се протеже градска магистрала има различит статус, тако да је у једном делу корисник град Нови Сад, у другом железничко-транспортно предузеће, у трећем основна каналска мрежа (Јавно предузеће "Дунав"), а у четвртном корисници, односно власници земљишта који су грађани - становници Новог Сада и околине.

Коридор градске магистрале дефинисан је ширином путног појаса (регулационим линијама), који по намени површина служи искључиво за саобраћајне површине, објекте комуналне инфраструктуре и заштитно зеленило. Изузетак је део магистрале у радној зони "Север II", где се планира њено повезивање са будућом улицом поред канала (Северном улицом) и у радној зони "Север I" где се планира повезивање са Приморском улицом. На наведеним локацијама између коловоза саобраћајних петљи предвиђена је намена за радне активности - делатности сервиса и услуга (мала привреда).

3.1. Биланс површина

Граница регулационог плана дефинисана је осовинском мрежом градске магистрале и регулационим линијама наведеног пута. Идући од почетне тачке (улица Корнелија Станковића) до аутопута, површина намењена за магистралу и пратеће садржаје износи око 80 ha, што ће се тачно дефинисати даљом разрадом идејних и главних пројеката пута.

У билансу површина градске магистрале обухваћени су коридори пратећих садржаја путног појаса као што су: комунални водови, заштитно зеленило и др.

4. РЕГУЛАЦИЈА СОАБРАЋАЈНИХ И КОМУНАЛНИХ МРЕЖА

4.1. Саобраћајни услови

Градска магистрала представља део примарне градске и ванградске саобраћајне мреже и повезује источне и западне делове АП Војводине, а значајну улогу има и у мрежи путева који повезују северни део са Новим Садам.

Саобраћајна истраживања показују да од укупног саобраћаја двадесет процената представља транзитни, а да осамдесет процената има извор или циљ у Новом Саду. То указује на потребу решавања доминантних саобраћајних токова, што подразумева повезивање магистрале са планираном саобраћајном мрежом града.

Основна траса магистрале дефинисана је Генералним урбанистичким планом Новог Сада до 2005. године а њене "контактне тачке" са градском уличном мрежом произилазе из потреба решавања саобраћаја у одређеним деловима града у којима се она протеже.

Намена коришћења простора, као и однос према саобраћајној мрежи окружења утицали су на решење магистрале. Тако је, идући од улице Корнелија Станковића, у стамбеним зонама Новог Сада планирана веза на улицу Корнелија Станковића и Авијатичарски пут, а након тога на регионални пут Нови Сад - Руменка - Врбас (Бачки Петровац). Идући у правцу севера најзначајнију улогу у систему имају радне зоне "Север I" и "Север II", које дистрибуирају знатне токове саобраћаја. Да би се обезбедило функционално (и оптимално) задовољење потреба, регулационим планом је предвиђено повезивање магистрале са планираном улицом поред канала ДТД Нови Сад - Савино Село и Приморском улицом (које опслужују радне зоне).

У правцу севера, након проласка кроз радну зону "Север I", магистрала пролази преко пољопривредног земљишта, где се за потребе будућих корисника простора планира саобраћајница која ће повезивати Клису са околним подручјем. Ова саобраћајница има вишеструки значај како за развој индустријске зоне, тако и за повезивање аграрног подручја са Клисом.

Завршну тачку градске магистрале представља веза са Аутопутем Е-75 (Београд - Нови Сад - Суботица). Ова тачка представља најзначајнији део у саобраћајном систему с обзиром да прихвата саобраћај из северних, северозападних, источних и западних (транзитних) делова АП Војводине. Саобраћајно решење засновано је на пројекцији примарних токова, тако да је приоритет дат везама града са севером и западом. Саобраћајно-техничко решење одговара рангу путева који се повезују, а разрадом идејних и главних пројеката у потпуности ће се утврдити сви елементи који дефинишу овај саобраћајни чвор у простору.

Поред ситуационог положаја трасе у простору, значајан елемент представља попречни профил магистрале, који је заснован на пројекцији обима саобраћаја и његовој етапи развоја. Саобраћајна студија показује да ће крајем планског периода обим саобраћаја износити око 20.000 возила на дан, што захтева саобраћајницу са 2 x 2 саобраћајне траке. На основу тога димензионисан је попречни профил пута, с тим што се предлаже изградња два одвојена коловоза са по две саобраћајне траке, како би се омогућила етапна реализација у складу са саобраћајним захтевима.

Значајну улогу у саобраћају има транзитни саобраћај на магистралном правцу Бачка Паланка - Нови Сад - Зрењанин (пут М-7), за који се у првој фази предлаже веза магистрале са Булеваром војводе Степе, а у коначном решењу обилазница иза Градског гробља према Ветернику, што ће се дефинисати студијом оправданости овог путног правца.

4.2. Опис терена са нивелацијом

Подручје на коме се предвиђа градска магистрала има карактеристике равничарског терена чије се коте крећу од 78,50 до 83 m надморске висине. Благо нагнути терен из правца југа према северу има просечни нагиб од око 0,1%, што са саобраћајног аспекта има значајне погодности у несметаним токовима, потрошњи горива и експлоатацији возила и пута.

Иако су теренски услови изузетно повољни, нивелационо решење магистрале знатно зависи од намена и услова подручја преко којег се протеже. То се, пре свега, односи на укрштање са железничким чвором (постројењима) у станици "Нови Сад", на пловном каналу Нови Сад - Савино Село и Аутопуту Е-75 (Београд - Нови Сад - Суботица). Наведени објекти утврдили су минималну нивелету пута, како због укрштања (ван нивоа) са железницом, тако и укрштања са пловним објектима на каналу. На тим основама дефинисана је нивелета магистрале, која се од улице Корнелија Станковића до Руменачког пута креће од коте 78,92 m до 82,60 m надморске висине, са просечним подужним нагибом од 0,28%, а после укрштања са железничким колосецима и каналом достиже коту нивелете од 90 m са уздужним нагибом од око 1%.

Преласком канала магистрала се висински (нивелационо) прилагођава терену са котама од 82 m до 83 m надморске висине. У сектору прикључка на аутопут, који је планиран у два нивоа, магистрала се у правцима повезивања са северним и источним деловима прилагођава постојећим и планираним трасама аутопута. Детаљно нивелационо решење на целој траси пута дефинисаће се идејним и главним пројектима, на основу урбанистичко техничких услова.

4.3. План комуналних система и инсталација

Комунални системи и инсталације опслужују коридор градске магистрале и окружење, тако да је њихов просторни и функционални положај дефинисан према захтевима примарног и секундарног система одређених комуналних водова.

У примарном систему међу најзначајнијим је доводник санитарне воде за индустријску зону и далековод 35 kV (20 kV) од трансформаторске станице "Нови Сад 4", а у секундарној мрежи комуналне инсталације које опслужују непосредне кориснике дуж магистрале. Један од најзначајнијих инфраструктурних објеката је далековод 110/30 kV "Римски Шанчеви - Нови Сад 4", који просторним положајем и техничким карактеристикама утиче на могућности вођења трасе у простору и коришћења земљишта за изградњу. Далековод се протеже (готово у целини) у коридору магистрале, с тим што се у радној зони "Север I" једним делом налази у њеном путном појасу, што ће захтевати измештање далековода западно од планиране магистрале.

Од објеката хидротехнике у коридору пута, резервисана је траса за магистралне водове, који ће повезати градски систем са радним зонама у северном делу града, као и са потенцијалним стамбеним зонама. На овом коридору ће се успоставити канализациони систем дуж осовине пута, с тим што ће се на градску мрежу повезати на "северни слив" у улици Корнелија Станковића и систем на Клиси, који гравитира према радној зони "Север IV".

Специфичне карактеристике објекта обухваћеног регулационим планом имају посебне захтеве за изградњу објеката енергетике. Поред коридора за далеководе градског значаја, планирана је изградња нисконапонске електричне мреже за потребе градске магистрале, као што су: јавна расвета, бензинске станице, паркиралишта и др.

4.4. План озелењавања

У оквиру попречних профила магистрале резервисан је коридор за дрвореде и ниско растиње, а простор петље са аутопутем озелењаваће се на начин којим се обезбеђује биолошко и естетско оптимално решење.

Приликом израде пројектне документације озелењавању трасе градске магистрале мора се посветити посебна пажња, пошто поред визуелног (естетског) има и изузетан еколошки значај.

4.5. Заштита културних добара

С обзиром да је на простору обухваћеном регулационим планом и у његовој непосредној околини утврђено постојање археолошких налазишта и то:

- на потесу Слана Бара насеље из завршне фазе бронзаног доба и старијег гвозденог доба;
- остава хеленистичког новца у улици Јанка Чмелика; и
- средњевековно скелетно гробље на аеродрому "Југовићево"

то је извођач радова дужан да одмах прекине радове и обавести надлежан завод за заштиту споменика културе и да предузме мере да се налаз не уништи и не оштети и да се сачува на месту и у положају у коме је откривен.

5. ПРАВИЛА РЕГУЛАЦИЈЕ

5.1. Урбанистички услови за спровођење регулационог плана

Реализација градске магистрале захтева значајне активности након доношења регулационог плана. То подразумева, поред осталог, припрему техничке документације којом ће се дефинисати сви технички елементи који трасу пута одређују у простору. То ће се постићи идејним и главним пројектима у којима ће се аналитички одредити траса пута, његови прикључци на градску и ванградску путну мрежу, попречни профили, објекти и комунални водови.

6. ПРАВИЛА ПАРЦЕЛАЦИЈЕ

Специфична врста, карактер и положај објекта у простору (саобраћајнице) има и нетипичан план парцелације. Коридор односно регулациони појас се протеже линијски, у дужини од око 5,5 km са променљивим ширинама. Границе парцела обухваћене планом дефинисане су осовинском мрежом (датом координатама), полупречницима хоризонталних кривина градске магистрале и границама петљи у радној зони Север I и Север II.

Идући од осовине улице Корнелија Станковића (јужне границе регулационог плана) предвиђа се захватање простора 60 m са источне и 35 m са западне стране све до канала ДТД Нови Сад - Савино Село и Авијатичарског насеља. Од те тачке парцеле унутар градске магистрале захватају појас од 35 m обострано од осовине све до канала Нови Сад - Савино Село. На делу између улице Привредникове до канала ДТД Нови Сад - Савино Село предвиђено је повезивање градске магистрале са радном зоном

(петљом како је дато у графичком приказу) у чијем појасу регулацијом је обухваћена и парцелација. Након преласка преко канала границе парцеле се пружају између ограда комплекса "Стотекс"-а и "ХИНС"-а, а даље у обостраној ширини 35 m од осовине градске магистрале све до пољског пута на тзв. "Горњим ливадама" до завршетка градске магистрале (код железничке пруге Нови Сад - Бечеј) захваћен је широки појас земљишта због изградње петље са аутопутем Е-75. Овај појас парцелације је гранична вредност, што значи да до израде главног пројекта треба дефинисати стварне потребе за путни појас. У овом делу градске магистрале саставни део главног пројекта је и елаборат о експропријацији који ће дефинитивно утврдити границе путног појаса. Из тих разлога су у оквиру регулационог плана дате максималне ширине коридора саобраћајнице градске магистрале, како би се створили услови за њену реализацију.

7. ПРИМЕНА РЕГУЛАЦИОНОГ ПЛАНА

Доношењем овог регулационог плана омогућено је издавање урбанистичке дозволе и реализација изградње на подручју обухваћеном овим регулационим планом.

Због значаја ове градске магистрале обавезна је израда идејног пројекта, којим ће се одредити положај, капацитет, техничко-технолошке и функционалне карактеристике објекта, организациони елементи изградње објекта, елементи одржавања објекта, вредност објекта и оправданост изградње објекта.

Саставни део овог регулационог плана су следећи графички прикази:

Генерални урбанистички план Новог Сада
са назначеним положајем градске магистрале

Фотос

- | | |
|--|--------------|
| 1. Геодетска подлога протора обухваћеног регулационим планом | P = 1 : 2500 |
| 2. Шира диспозиција са наменом околних блокова | P = 1:20000 |
| 3. Постојеће стање објеката инфраструктуре | P = 1 : 2500 |
| 4. План саобраћајница са регулационим и нивелационим решењем | P = 1 : 2500 |
| 5. План парцелације | P = 1 : 2500 |
| 6. План инфраструктуре | P = 1 : 2500 |
| 7. Попречни профили саобраћајница | P = 1 : 100 |

Графички прикази Регулационог плана градске магистрале (од улице Корнелија Станковића до Аутопута Е-75) у Новом Саду израђени су у пет примерака оригинала и по овери ће се чувати у Скупштини града Новог Сада, Градској управи - Секретаријату за урбанизам, стамбене послове и заштиту животне средине, Секретаријату за инспекцијске послове, Јавном предузећу

"Завод за изградњу града" у Новом Саду и Јавном предузећу "Урбанизам"
Завод за урбанизам Нови Сад.

Регулациони план ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у
"Службеном листу града Новог Сада".

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
СКУПШТИНА ГРАДА НОВОГ САДА

Број: 35-6/99-І9

13. септембар 1999. године

НОВИ САД

Председник

Др Стеван Врбашки, с.р.