

4. План парцелацијеP1:500
5. План јавних површинаP1:500
6. План водовода и канализацијеP1:500
7. План енергетикеP1:500
8. План зеленилаP1:500
9. Попречни профили улицаP1:200.

Графички прикази елабората регулационог плана 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 и 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: 35-160/2001-1-9
30. септембар 2002. године
НОВИ САД

Председник
Борислав Новаковић, с.р.

294

На основу члана 35. став 3. Закона о планирању и уређењу простора и насеља ("Службени гласник Републике Србије", број 44/95, 23/96, 16/97 и 46/98) и члана 25. тачка 5. Статута Града Новог Сада - пречишћен текст ("Службени лист Града Новог Сада", број 1/2001), Скупштина Града Новог Сада на XXXII седници 30. септембра 2002. године, доноси

УРБАНИСТИЧКИ ПРОЈЕКАТ МЕЋУМЕСНЕ АУТОБУСКЕ СТАНИЦЕ У НОВОМ САДУ

1. УВОД

Изградња садашње Међумесне аутобуске станице у Новом Саду започета је 1967. године на површини од 14000 m² са 14 перона, и то као привремени објекат.

Генералним урбанистичким планом Новог Сада из 1974. године локација Међумесне аутобуске станице (МАС) постала је стална. Реконструкција, адаптација и доградња станице извршена је 1984. године тако што је повећан број шалтера, дограђен анекс са рестораном и проширен паркинг од тадашњих 17 паркинг места на укупно 45.

У протеклом периоду број превозника је са 23 повећан на 93, што је условило пораст броја полазака - одлазака, и што је утицало и на дужину трајања паркирања на паркингу.

У очекивању пораста стандарда становника претпоставља се да ће се повећавати и захтеви за превозом.

Из тих претпоставки произашли су и пројектовани капацитети, односно потребни простори за смештај тих пројектованих капацитета. У свим тим претпоставкама ослонац је време пре ратних сукоба на територији бивше СФРЈ, јер се сматра да се будућност може очекивати у сличном облику као пре рата, да ће долазити до формирања нових линија које су нестале пре 13 година, до бољих решења око виза, чиме би се повећао број међународних линија. Процена је да ће се у наредном средњорочном периоду број тих међународних линија рехабилитовати (процена је 50% броја из 1987. године).

Циљ Јавног градског саобраћајног предузећа "Нови Сад" је да се планирањем нових капацитета иде у сусрет времену које долази, а које ће карактерисати већи обим и квалитет услуга. То подразумева како захватање нових површина за одређене станичне функције, тако и преуређење постојећих простора.

Ради обједињавања свих технолошких, техничких, еколошких и урбанистичких услова за функционисање Међумесне аутобуске станице приступљено је изради урбанистичког пројекта за простор који захвата аутобуска станица.

Урбанистички пројекат је израђен на основу пројектног програма који је радило Јавно градско саобраћајно предузеће "Нови Сад", и пројектне документације која је пратила дати програм.

Урбанистички пројекат Међумесне аутобуске станице у Новом Саду (у даљем тексту - урбанистички пројекат) садржи опис свих намена на комплексу Међумесне аутобуске станице, диспозицију објеката са оријентационим описом њихових садржаја, као и опис саобраћајно-технолошке поставке.

2. КАРАКТЕРИСТИКЕ ПРОСТОРА КОЈЕ ОБУХВАТА УРБАНИСТИЧКИ ПРОЈЕКАТ

2.1. Положај, величина и намена према Генералном плану Града Новог Сада до 2021. године

Простор обухваћен овим урбанистичким пројектом налази се у катастарској општини Нови Сад I. Град је овај простор шездесетих година уступио Градском саобраћајном предузећу "Нови Сад" на привремено коришћење за Међумесну аутобуску станицу, да би седамдесетих година после усвајања Генералног плана Новог Сада из 1974. године ту локацију усвојио као сталну.

Према Генералном плану Града Новог Сада до 2021. године ("Службени лист Града Новог Сада", број 24/2000 и 18/2001) у склопу путничких терминала намењени су простори за железничку, међумесну и приградску аутобуску станицу. Простор за међумесну аутобуску станицу ограничен је са севера железничком станицом, са истока платоом испред железничке станице, са југа регулацијом Булевара Јаше Томића и са запада парком уз железничку станицу.

Укупна бруто површина комплекса који се обрађује овим урбанистичким пројектом износи 1,91 ha, а обухвата парцелу број 4967/2 (постојећи објекат аутобуске станице) и део парцеле број 4967/4 КО Нови Сад I.

Простор обухваћен овим парцелама има облик правоугаоног трапеза, с тим што је ужа страна оријентисана према парку у дужини око 130 m, а шири према платоу испред железничке станице у дужини од око 142,0 m и са висином од око 145,0 m.

2.2. Граница подручја које је обухваћено урбанистичким пројектом

Подручје које се обухвата урбанистичким пројектом налази се у КО Нови Сад I унутар следећих граница:

За почетну тачку описа границе утврђена је најзападнија тачка простора која је у пресеку јужне међе парцеле број 10592/1 (пружно земљиште) и правца који је на 15,0 m паралелан западној ивици главног објекта Међумесне аутобуске станице. Из ове тачке граница иде на исток међом парцела број 10592/1 и 4967/4 до тачке у којој међа скреће на југ, а граница наставља на исток преко парцеле број 10592/1 до тачке која је на правцу 5,0 m паралелна источној ивици прилазног коловоза, а удаље на од главног објекта железничке станице на 4,50 m. У овој тачки граница скреће на југ поменути паралелним правцем до тачке пресека тог правца са северном ивицом коловоза Булевара Јаше Томића где скреће ивицом коловоза на запад до пресека са правцем који је на 15,0 m паралелан западној ивици главног објекта Међумесне аутобуске станице из које скреће на север тим правцем пресецајући парцелу број 4967/4, иде даље до почетне тачке описа границе подручја.

3. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА И ИЗГРАДЊЕ ОБЈЕКТА

3.1. Намена простора и грађевина са билансом површина

У назначеним границама налазе се сви тражени садржаји из пројектног програма.

У западном делу комплекса Међумесне аутобуске станице, планирано је 8 полазно долазних перона.

Долазни перони су покривени надстрешницом која је дата тако да буде у функцији долазних перона, а да се максимално сачува постојећи дрворед. Из тих разлога надстрешница ће бити асиметрична са стубовима у појасу између перона и са већим делом према перонима и мањим према дрвореду. На интерну саобраћајницу којом се прилази долазним перонима везан је и простор паркинга за аутобусе који чекају на време поласка. Према расположивом простору може да се смести 33 аутобуса, што сигурно није оптималан број, али је простор паркинга у односу на остале технолошке и саобраћајне захтеве аутобуске станице, максимално искоришћен.

Следећу групацију чине постојећих 12 полазних перона који су покривени надстрешницом. Надстрешница је урађена од бетонске конструкције са централним стубом и крилима дужине 4,5 m. Сви до сада поменути простори су углавном постојећи, са већ дефинисаним наменама, с тим што ће се у коначној фази неки од њих реконструисати. Највеће интервенције биће на простору од постојећих полазних перона до западне границе комплекса.

У оквиру комплекса Међумесне аутобуске станице предвиђени су и перони за туристичке аутобусе. Долазни перони ће бити на источној страни комплекса, а полазни на западној страни где је планирано проширење станице.

Организација и функционисање овог сезонског вида масовног превоза путника дефинисаће се кроз пројекат функционисања саобраћаја на Међумесној аутобуској станици.

Тражен је најповољнији положај за лоцирање полазних перона, водећи рачуна о улазу и излазу возила, односно тражено је најоптималније решење у односу на расположиви простор. Код тражења решења узети су у обзир и захтеви за лоцирање објекта са комерцијално-пословним садржајима. Објекат треба да је изван ограда које служе за контролу улаза на пероне. Такође је битан услов да путници не пресецају ни једну аутобуску комуникацију. Поштујући наведене услове утврђен је локалитет комерцијално-пословног објекта, а такође и 8 перона, с тим што би се надстрешница за полазне пероне решила у склопу комерцијалног објекта.

Диспозиција објекта условила је саобраћајне елементе за манипулацију изласка из полазних перона и окретања и кретања аутобуса до улазно-излазне рампе. На потезу окретнице формиран је паркинг са пет места за аутобусе и четири за путничка возила искључиво за интерну употребу управе аутобуске станице.

Улазак аутобуса у обадва полазна перона контролисан је из једног контролног пункта који се налази непосредно уз прилаз комплексу аутобуске станице са Булевара Јаше Томића.

Комерцијално-пословни објекат је у основи дужине 58,0 m и ширине 8,0 m, а састоји се од приземља и спрата. У приземљу су углавном комерцијални, трговачки, угоститељски и занатски садржаји. Део простора приземља користио би се за пролазе између перона, затим за гардеробу и јавни мокри чвор.

Централно у односу на дужину објекта планиран је улаз са холем и вертикалном комуникацијом за спрат. На спрату су смештени диспечери појединих превозника, део администрације аутобуске станице и помоћне просторије за опслуживање администрације. На простору између коловоза окретнице и западне границе комплекса аутобуске станице задржало би се постојеће зеленило с тим да се засади и ново према "Плану зелених површина", у Р1:500.

На северном делу простора који се обрађује овим урбанистичким пројектом налази се постојећи објекат аутобуске станице спратности П+1. У приземљу објекта се налази шалтер сала са чекаоницом, ресторан са покривеном баштом, гардероба и мокри чвор. Спратни део решен је у виду галерије и на њему се налазе просторије за управу, администрацију и оперативне службе превозника. Планира се реконструкција станичног објекта у оквиру које ће се извести и замена кровне конструкције. Прилаз објекту аутобуске станице је са платоа који представља продужетак платоа испред железничке станице. Изградњом комерцијално-пословног објекта сви привремене објекти ће се уклонити, а њихови садржаји сместити у приземље поменутог комерцијалног објекта.

Биланс површина је приказан табеларно.

Уз укупну површину простора обухваћену урбанистичким пројектом Међумесне аутобуске станице у Новом Саду дат је приказ површина по појединим наменама.

Како је цео простор Међумесне аутобуске станице третиран као јавна површина, то ће се биланс по појединим наменама односити и на јавне површине.

Урбанистички пројекат Међумесне аутобуске станице у Новом Саду

БИЛАНС ПОВРШИНА

Просторне намене	Површине под објектима		Саобраћајне површине		Полпчане површине		Паркинг површине		Тротоари		Зелене површине		Укупно	
	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
Површине аутобуске станице унутар регулационих линија	0.23	12.57	0.57	31.15	0.03	1.64	0.27	14.75	0.36	19.67	0.37	20.22	1.83	100.0

Укупна површина међумесне аутобуске станице..... 1.83 h

Процент изградњености..... 12.5 %

3.2. Регулационо и нивелационо решење**3.2.1. Саобраћај****Урбанистичка основа**

Нови Сад спада међу градове који изузетан значај посвећују функционисању и развоју саобраћајног система, у коме доминантну улогу има друмски превоз робе и путника.

У том смислу се све од педесетих година прошлог века па до данас примарна саобраћајна мрежа реализује на основама пројекције потреба корисника, уз апсолутно уважавање основних садржаја у чијој је функцији.

Када је у питању масовни превоз путника (јавни превоз) он има (и још дуго ће имати) најзначајнију улогу, па је и планирању његовог развоја посвећен велики значај.

У садашњим условима у превозу путника функционише јавни градски, приградски и међумесни (даљински) саобраћај, као и железнички, чија ће улога у будућности значајно порастати.

Основни концепт организовања превоза путника у Новом Саду заснован је на остваривању високог нивоа услуга, што подразумева могућност непосредног контакта железничког, међумесног, приградског и градског саобраћајног система.

Као оптимално решење одабрано је и реализовано садашње у зони железничке станице, где су формирани терминали градских, приградских и међуградских линија саобраћаја. Према истраживањима која се воде у континуитету овакав концепт оцењен је као рационалан у транспортном систему и задовољењу захтева корисника овог вида превоза.

Развој међумесног аутобуског саобраћаја у Новом Саду

Динамичан развој друмског саобраћаја и возних средстава резултирао је тиме што је преузео примат у превозу путника од железничког који је све до краја шездесетих година прошлог века био основни облик у међуградском превозу путника гравитационог подручја Новог Сада.

Те промене захтевале су стварање одговарајућих услова ефикасног функционисања овог вида превоза путника, па се град определио да изгради међумесну аутобуску станицу на садашњој локацији, која је и данас у функцији (изграђена је 1967. године). Након тога аутобуска станица развија се у складу са захтевима саобраћајних потреба (проширењу долазних и полазних перона, паркиралишта и пратећих садржаја) који треба да задовоље захтеве корисника - путника.

Анализа стања показује да су постојеће саобраћајне површине на граници капацитета и да се мора извршити њихово проширење, а да је систем управљања и организације превазиђен што захтева одређене промене, проширење комплекса и пратеће инфраструктуре и формирање савременог система управљања.

У том смислу основни циљ урбанистичког пројекта је стварање услова да се висок ниво услуга унапреди, што подразумева пре свега:

- проширење долазних перона на источној страни комплекса;

- изградњу (доградњу) полазних перона на западној страни комплекса, чиме се стварају могућности организације ванлинијског превоза путника (пословно-туристичког);
- изградњу паркиралишта за одређен број возила на истој локацији;
- изградњу пратећих објеката у функцији станице на месту где се налазе полазни перони (замена киоска);
- изградњу надстрешница за заштиту путника од атмосферских утицаја;
- изградњу и реконструкцију појединих објеката комуналне инфраструктуре.

Наведени захтеви засновани су на програму развоја међумесног аутобуског саобраћаја до 2021. године, којима се не предвиђа значајнији пораст броја превезених путника, већ умеренији развој. На тој основи овим урбанистичким пројектом се предлаже унапређење постојећег система уз незнатна проширења у простору, што је дефинисано и у графичким приказима.

Процењује се да ће се у односу на садашњи број полазака аутобуса од 310.000 полазака у току године тај број повећати на око 340000, што неће захтевати значајније проширење аутобуске станице. (Данас се у току дана обави око 780 полазака, а планира се око 820).

У организацији одвијања саобраћаја предвиђене су одређене измене а то су: изградња новог објекта у зони долазних и полазних перона и изградњи коловоза који ће повезати станицу са Булеваром Јаше Томића (на западној страни комплекса). На тај начин оствариће се могућност кретања возила у доласку и одласку на поузданији и рационалнији начин, како не би (као данас) долазило до прекида токова и ризика у систему управљања и редовности одвијања саобраћаја према одређеним циљевима путовања.

Треба нагласити да је развој саобраћајних система у технолошком погледу и одређеним променама прерасподеле на друге видове јавног превоза путника утицао и на то да се овим пројектом не предвиђа изградња објеката који у будућности могу онемогућити промене намене коришћења простора, а то се огледа и у предлогу што је задржана постојећа управна зграда, планирају објекти у зони полазних перона и доградњи (и задржавању) свих саобраћајних површина на терену. Све то омогућава трансформацију у другу намену у неком будућем времену без радикалних интервенција у простору.

У графичким приказима дефинисани су сви садржаји и функционална организација саобраћаја у простору, а у складу са пројекцијом потреба и прописима о основама безбедности у саобраћају, односно техничким елементима који су прописани за овај вид транспорта.

Услови уређења саобраћајних површина

Урбанистички пројекат Међумесне аутобуске станице представља основни документ за њену реализацију. У оквиру пројекта дефинисане су површине намењене аутобуском саобраћају (коловози, контакти са градском мрежом, долазни и полазни перони и паркиралишта за аутобусе у чекању). Распоред и размештај појединих категорија, односно функција саобраћајних садржаја у простору урађен је на нивоу идејног решења, које треба

да послужи као основа за израду технолошког пројекта станице и начина организације саобраћаја.

Реализацију појединих садржаја одредиће инвеститор у складу са потребама, а на основу главног пројекта.

3.2.2. Опис терена са нивелационим решењем

Простор Међумесне аутобуске станице има надморску висину од 77,60-78,40 м н.в. Са јужне стране комплекса аутобуске станице је Булевар Јаше Томића на коти 77,60-77,70 м н.в., а на северној страни је доњи плато железничке станице на коти 78,40-78,60 м н.в.

Цео источни део аутобуске станице, који се и сада користи за паркинг простор и долазак аутобуса реализован је на просечној коти 77,70 м н.в., па ће и преуређење овог простора по новом решењу бити прилагођено постојећем стању.

Западни део аутобуске станице планиран је са коловозом на коти од 78,35 до 78,60 м н.в. Тротоар око планираног пословног објекта урадити тако да је на јужној страни на коти 78,40 м н.в. а на северној 78,55 м н.в. То су уједно коте са којима ће се рачунати и плато полазећег перона. Плато долазећег перона је на 18 см изнад коте нивелете прилазне саобраћајнице.

3. 3. Мрежа комуналних инсталација

3.3.1. Хидротехника

Снабдевање водом

Снабдевање водом предметног простора биће преко постојеће водоводне мреже са планираним проширењем и реконструкцијом дотрајалих деоница.

Планирана водоводна мрежа изградиће се у оквиру предметног комплекса где је данас нема и где планирани садржај уређења простора, то захтева.

На делу где се планира изградња новог објекта потребно је измештање постојеће водоводне мреже.

Планирана водоводна мрежа биће профила $\varnothing 100$ mm и у потпуности ће задовољити потребе за водом планираних корисника.

Планирана водоводна мрежа дефинисана је на графичком приказу "План хидротехнике" у Р1:500.

Одвођење отпадних и атмосферских вода

Одвођење отпадних и атмосферских вода предметног простора биће преко постојећег заједничког канализационог система са планираним проширењем и реконструкцијом дотрајалих деоница.

Оријентација канализацијом прихваћених вода биће као и до сада, према колектору на Булевару Јаше Томића профила $\varnothing 1100/850$ mm.

Планирана секундарна канализациона мрежа биће профила $\varnothing 250$ и $\varnothing 300$ mm и изградиће се у оквиру комплекса где планирани садржај уређења простора то захтева.

Планом се предвиђа и реконструкција дела постојеће канализационе мреже на деоницама које не задовољавају планске потребе као и измештање постојеће канализационе мреже на делу где се планира изградња новог објекта.

Планирана канализациона мрежа ће у потпуности задовољити потребе одвођења укупних вода са предметног простора.

Планирана канализациона мрежа дефинисана је на одговарајућем графичком приказу "План хидротехнике" у Р1:500.

Подземне воде

Меродавни нивои подземне воде су:

Максималан ниво подземне воде је око 77,30 м н.в.

Минималан ниво подземне воде је око 74,50 м н.в.

Правац водног огледала просечног нивоа подземне воде је северозапад-југоисток са смером пада према југоистоку.

3.3.2. Енергетика

Снабдевање електричном енергијом

Снабдевање овим видом енергије свих планираних садржаја ће бити из јединственог електроенергетског система. Основни објекат за снабдевање предметног простора електричном енергијом је ТС 35/10 kV "Север" (ТС 110/20 kV "Детелинара").

Да би планирани садржаји имали квалитетно решено снабдевање електричном енергијом потребно је изградити нову дистрибутивну трансформаторску станицу на локацији како је то дато на графичком приказу. Изградња ове трансформаторске станице ће се остварити кад се повећањем величине електро конзума превазиђе капацитет постојеће електроенергетске мреже. Планирана трансформаторска станица ће бити снаге 1 x 630 kW.

Ову трансформаторску станицу и повезне енергетске каблове градити за рад на 20 kV напонском нивоу тако да лакше пређу на рад на ТС 110/20 kV "Детелинара".

Урбанистичким пројектом је предвиђена изградња основне електроенергетске мреже док ће секундарни развод бити одређен у урбанистичко техничким условима.

Снабдевање топлотном енергијом

Снабдевање топлотном енергијом биће из градског топлификационог система са постојеће вреловодне мреже која је повезана са топланом ТО "Север". Постојећа вреловодна мрежа је изграђена у таквим димензијама да има довољно капацитета за квалитетно снабдевање свих постојећих садржаја, као и за квалитетно снабдевање нових садржаја који су планирани за градњу на простору обухваћеном овим урбанистичким пројектом.

Планирани објекат ће се прикључити на топлификациони систем реконструкцијом прикључка од постојећег вреловода на Булевару Јаше Томића. Нови положај топлификационог прикључка је приказан на графичком приказу, евентуалне измене ће бити одређене приликом израде урбанистичко-техничких услова.

3.3.3. Телекомуникација

Постојећи објекат Међумесне аутобуске станице повезан је на телекомуникациони систем града преко прикључног кабла на уличну мрежу на Булевару Јаше

Томића. Планирани садржаји захтеваће реконструкцију постојећег телефонског кабла и повећање капацитета за око 70 прикључака, што ће се прецизније дефинисати у оквиру пројекта планираних објеката (између полазних перона).

Обзиром да се постојећи телефонски кабел налази испод планираног објекта предвиђено је његово измештање на западну страну од објекта и повезивање на мрежу на Булевару Јаше Томића.

3.4. Урбанистички услови за изградњу објеката и уређења простора

3.4.1. План парцелације

Локалитет који се обрађује овим урбанистичким пројектом налази се у КО Нови Сад I и представља делимично изграђено градско грађевинско земљиште.

Планом парцелације се предвиђа да се делови постојећих парцела споје у једну потпуну грађевинску парцелу за потребе Међумесне аутобуске станице, с тим што за станични објекат важи постојећи парцелни број.

На графичком приказу број 5 у Р1:500 приказан је план парцелације са свим елементима који су потребни за израду деобног нацрта.

3.4.2. Услови градње

Регулациона линија према Булевару Јаше Томића дефинисана је Генералним планом Града Новог Сада до 2021. године.

Овим урбанистичким пројектом дефинисане су грађевинске и регулационе линије са северне и јужне стране. Оне представљају део оградe око комплекса Међумесне аутобуске станице. Регулациона и грађевинска линија са јужне стране се поклапају а налазе се на размаку од 17,0 m од осовине Булевара Јаше Томића. Грађевинска линија односно линија оградe према парку налази се на одстојању од 15,0 m од постојећег објекта аутобуске станице.

Грађевинска линија на северу је у правцу постојеће оградe, а са истока на одстојању 15,0 m од ивице окретнице на платоу испред железничке станице.

За објекат контроле уласка у комплекс аутобуске станице грађевинска линија је померена од правца регулационе линије Булевара Јаше Томића за око 5,0 m.

Постојећи објекат аутобуске станице је спратности П+1. Ова спратност се задржава с тим што ће се извршити реконструкција кровне конструкције у смислу постављања косог уместо равнoг крова, са нагибом до 20°. Одабрани кровни покривач (таласаста лим, "тегола"), применити и на новом комерцијално-пословном објекту. То је објекат који се састоји од приземља и спрата, с тим што је у склопу објекта планирана и надстрешница за нове пероне. Објекат урадити у челичној или бетонској конструкцији са испуном од сендвич зида. Спољну обраду прилагодити обради постојеће аутобуске станице. Коте венца ће зависити од потребне висине за пристајање аутобуса и од прописане висине за радне просторије (мин. 2,80 m). Ван манипулативних површина око објекта простор поплочати и то до постојећих и планираних перона. Кота пода комерцијалног објекта подигнута је на 15-30 cm изнад коте нивелете односно поплочаног дела око објекта.

Предвиђено је да ограда око саобраћајног дела Међумесне аутобуске станице буде у металној конструкцији. Висина и облик ограде треба да одговара условима обезбеђења и контроле уласка на пероне.

Све коловозе, паркинге и пероне пројектовати и реконструисати са конструкцијом за тешки саобраћај. Минималне ширине унутрашњих саобраћајница су 7,0 m.

Урбанистичким пројектом је предвиђено да се у комплекс станице прилази преко једног главног контролисаног улаза са Булевара Јаше Томића. Такође се на делу окретнице новопланираних траса предлаже резервни излаз са везом на исти булевар и то само са десним скретањем.

3.4.3. Услови уређења зелених и слободних површина

Постојећу квалитетну вегетацију потребно је сачувати и уклопити у ново решење.

Посебно треба водити рачуна о заштити постојећег дрвореда платана при изградњи долазног перона.

Због планираног одлазног перона у западном делу комплекса уклања се дрворед софора, а задржавају се само три стабла у оквиру мале зелене површине.

У оквиру паркинга за аутобусе потребно је засадити високо листопадно дрвеће на остављеним зеленим површинама.

Зелена острва на уласку у станицу и слободне зелене површине допунити декоративном вегетацијом-дрвећем, шибљем и травнатим покривачем.

Поставка листопадног дрвећа мора се оријентисати на високо формиране крошње, због несметаног кретања аутобуса (високе каросерије).

Пројекат озелењавања овог комплекса потребно је доставити на сагласност Јавном предузећу "Урбанизам" Завод за урбанизам Нови Сад.

3.4.4. Услови заштите животне средине и уређење простора за одбрану од елементарних непогода и ратних разарања

На простору Међумесне аутобуске станице у Новом Саду обављају се делатности из области саобраћаја, трговине и угоститељства које уз одређено поштовање еколошких услова не делују штетно на околину.

За ову врсту делатности није предвиђена претходна израда анализе утицаја на животну средину, с обзиром да се на овом локалитету не обављају технолошки процеси.

Из области трговине обављала би се продаја мешовите робе, што не подразумева расуте, запаљиве и експлозивне материје.

Међумесна аутобуска станица ослања се на железничку станицу, а у окружењу се налазе објекти становања и пословни простори. Процењени негативни утицаји буке, вибрације и аерозагађења захтевају примену одређених мера заштите јер је познато да 1 аутобус производи ниво буке једнак нивоу 10 путничких аутомобила и у идентичним условима саобраћаја избацује одређену количину чврстих материја са присуством канцерогених материја.

Мерама заштите треба обезбедити такав интензитет буке и ниво загађености ваздуха који ће задовољити нормиране критеријуме (за дан/ноћ) према важећим правилницима.

С обзиром на интензитет буке коју производе аутобуси потребно је константно обезбеђивати одговарајућу хомологацију звучног нивоа. Такође је неопходна интензивна контрола емисије као и праћење обима загађености ваздуха у комуналној средини.

У зони непосредно уз изворе буке могу се градити ненормиране зграде, постројења и простори - гараже, складишта, локални пролази, пешачке стазе и заштитне површине под зеленилом.

Постојеће зеленило треба сачувати у највећој могућој мери.

У зони на већем одстојању од извора буке могу се постављати објекти, постројења и слободни простори на којима су према санитарним нормама допуштени високи и средњи нивои буке - магацини, објекти за свакодневно опслуживање становништва (услужни центри), спортска и друга игралишта.

Урбанистичка решења која доприносе смањивању спољне буке на стамбеној територији и у зградама са нормираним режимом буке треба разградити на основу претходних акустичних прорачуна висине буке од очекиваног извора буке у карактеристичним тачкама објекта који се штити и оцене у погледу обезбеђења акустичког комфора.

На простору Међумесне аутобуске станице мора се обезбедити хигијенски начин снабдевања водом за пиће који се односи на изградњу славина "фонтана".

Место за контејнере за сакупљање комуналног отпада изградити према важећим прописима, а величину димензионисати према процењеној количини отпадака и броју изношења смећа у току дана или недеље.

Према процени о угрожености града од елементарних непогода, град је угрожен у целини, а самим тим и у његовим деловима.

Нови Сад се налази у сеизмичном подручју осмог степена MCS скале, па се у складу са величином објекта примењује прописана сеизмичност, или се врши посебна микрорејонизација.

Код избијања пожара најчешће је узрочник људски фактор. Заштита од пожара подразумева низ мера а међу њима и урбанистичке. Оне се односе на удаљеност између објеката (мин. $2H$ где је H висина објекта) и на растојање од саобраћајнице до објекта ($1,8 \sqrt{H}$) а све у циљу да после зарушавања објекта саобраћајница остане проходна.

Узрок пожара могу бити и велике количине запаљивих и експлозивних материјала. То је посебно значајно због велике количине горива у резервоарима аутобуса која се налазе у аутобуској станици. Због тога је потребно предузети све заштитне мере рачунајући и урбанистичке.

Сви јавни простори у граду су изложени ратним дејствима па и рад Међумесне аутобуске станице мора бити прилагођен ратним условима, према процени о карактеру објекта аутобуске станице и броју запослених у ратним условима, као и Одлуци о утврђивању степена угрожености насељених места у Општини Нови Сад са рејонима угрожености и одређеном врстом и обимом заштите у тим рејонима.

У ратним условима не очекује се рад аутобуске станице као у мирнодопско време, а уједно би се смањило и број путника.

Поштујући услове из прописа за изградњу склоништа и друге заштитне објекте из области саобраћаја, или ближе за аутобуске станице, а на основу процене запослених у највећој смени у станици у ратним условима и 1/5 броја путника који се просечно у једном сату затекну на аутобуској станици, планирано је двонаменско склониште основне намене отпорности 100 кПа капацитета 100 особа. Склониште би се градило као посебан објекат непосредно уз постојећи објекат аутобуске станице. Објекат склоништа био би надземни и архитектонски би се уклопио у станични објекат. Другу намену прилагодити потребама аутобуске станице првенствено као продајни простор.

4. ПРИМЕНА УРБАНИСТИЧКОГ ПРОЈЕКТА

Доношењем урбанистичког пројекта омогућено је издавање урбанистичко-техничких услова за парцелацију градског грађевинског земљишта, изградњу, доградњу и реконструкцију објеката и уређење простора.

Саставни део овог урбанистичког пројекта су следећи графички прикази:

1. Положај Међумесне аутобуске станице у Новом Саду са назначеном околном наменом1:5000
2. Геодетска карта са границом подручја обухваћеног урбанистичким пројектом1:500
3. Намена и диспозиција објеката са схемом комуникација1:500
4. План саобраћаја са нивелационим и регулационим решењем1:250
5. План парцелације и јавних површина1:500
6. План хидротехнике1:500
7. План енергетике1:500
8. План зелених површина1:500
9. Силуете - изгледи1:250
10. Попречни профили саобраћајница1:100.

Графички прикази елабората Урбанистичког пројекта Међумесне аутобуске станице 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 и Секретаријату за инспекцијске послове, Јавном предузећу "Завод за изградњу Града" у Новом Саду и Јавном предузећу "Урбанизам" Завод за урбанизам Нови Сад.

Урбанистички пројекат 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: 35-145/2001-1-9
30. септембар 2002. године
НОВИ САД

Председник
Борислав Новаковић, с.р.

295

На основу члана 4. Закона о сахрањивању и гробљи-ма ("Службени гласник СРС", бр. 20/77, 24/85, 6/89 и "Службени гласник РС", бр. 53/93, 67/93 и 48/94), члана 18. тачка 4. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник РС", број 9/2002) и члана 25. тачка 9. и 17. Статута Града Новог Сада - пречишћен текст ("Службени лист Града Новог Сада", број 1/2001), Скупштина Града Новог Сада на XXXII седници 30. септембра 2002. године, доноси

О Д Л У К У О ОДРЕЂИВАЊУ ЗЕМЉИШТА ЗА ПРОШИРЕЊЕ АЛМАШКОГ ГРОБЉА У НОВОМ САДУ

Члан 1.

Овом одлуком одређују се за проширење Алмашког гробља у Новом Саду парцеле бр. 10402/11 површине од 102 м², 10402/8 површине од 506 м², 10402/15 површине од 3 м², 3345/6 површине од 11 м² и делови парцела бр. 3347/2 у површини од 77 м², 3347/3 у површини од 4 м² и 10402/9 у површини од 427 м², све К.О. Нови Сад I.

За почетну тачку описа границе западног дела парцеле број 10402/15 одређује се тромеђа парцела 3864/2, 3864/4 и 10402/8, све К.О. Нови Сад I. Од почетне тачке описа граница иде северозападно у дужини од око 4 м, затим југоисточно у дужини од око 4 м и даље до почетне тачке описа у дужини од око 2 м.

За почетну тачку описа границе западног дела парцеле број 3347/3, одређује се четворомеђа парцела бр. 3347/2, 10402/11, 10402/8 и 3347/3, све К.О. Нови Сад I. Од почетне тачке описа граница иде западно у дужини од око 3 м, затим јужно у дужини од око 3 м и даље до почетне тачке описа у дужини од око 4 м.

За почетну тачку описа границе северног дела парцеле број 10402/9, одређује се четворомеђа парцела бр. 3347/3, 3347/1, 10402/9 и 10402/11, све К.О. Нови Сад I. Од почетне тачке описа граница иде јужно у дужини од око 31 м, затим иде северозападно у дужини од око 38 м и даље до почетне тачке описа у дужини од око 29 м.

Опис границе приказан је на посебном графичком прилогу у Р=1:1000, који је саставни део ове одлуке.

Члан 2.

Земљиште из члана 1. став 1. ове одлуке представља целину са постојећим комплексом Алмашког гробља.

Члан 3.

Локација гробља из члана 1. ове одлуке уредиће се према следећим урбанистичко-техничким условима:

- ограда око проширења гробља подићиће се по новој граници,
- гробна места одређиваће се према нормативу 4 м² простора по гробном месту и

- приступни пут и пешачка веза обезбедиће се са постојећег гробља.

Члан 4.

Ова одлука 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: 352-2401/2002-I-9
30. септембар 2002. године
НОВИ САД

Председник
Борислав Новаковић, с.р.