

НАЦРТ

На основу члана 35. став 10. Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник Републике Србије", бр. 72/2009, 81/2009 - исправка и 64/2010 - одлука УС) и члана 24. тачка 6. Статута Града Новог Сада – пречишћен текст ("Службени лист Града Новог Сада", број 43/2008), Скупштина Града Новог Сада на _____ седници _____ године, доноси

ПЛАН ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ МОСТА НА ТРАСИ БИВШЕГ МОСТА ФРАНЦ ЈОЗЕФА У НОВОМ САДУ

1. УВОД

План детаљне регулације моста на траси бившег моста Франц Јозефа у Новом Саду (у даљем тексту: план) обухвата грађевинско подручје које је Генералним планом града Новог Сада до 2021. године - пречишћен текст ("Службени лист Града Новог Сада", број 39/2006) (у даљем тексту: Генерални план) намењено за путни објекат, односно за друмски мост.

Изградња моста на траси бившег моста Франц Јозефа у Новом Саду (у даљем тексту: мост) је један од предуслова за измештање транзитног моторног саобраћаја из подграђа Петроварадинске тврђаве што је један од предуслова за ревитализацију тог дела града.

Оспособљавањем овог коридора ће се извршити растерећење примарне градске мреже у њеним најоптерећенијим деловима.

Планом се обезбеђују услови за оспособљавање предметног коридора за одвијање двосмерног колског саобраћаја, а попречни профил саобраћајнице је димензионисан тако да омогући одвијање аутобуског саобраћаја као и кретања пешака и бициклиста.

2. ОСНОВ ЗА ИЗРАДУ ПЛАНА

Основ за израду плана је Генерални план који је утврдио основну намену простора, смернице и критеријуме за уређење и грађење, и обавезу доношења плана детаљне регулације као основа за реализацију у овој зони. Основ је такође и победничко решење спроведеног међународног конкурса за идејно решење, идејни пројекат, студију оправданости за изградњу новог моста преко Дунава у Новом Саду (у даљем тексту: конкурс) који је расписало Јавно предузеће "Завод за изградњу Града" Нови Сад у септембру месецу 2008. године.

План је израђен на основу Одлуке о изради плана детаљне регулације моста на траси бившег моста Франц Јозефа у Новом Саду ("Службени лист Града Новог Сада", број 31/2010)

3. ГРАНИЦА ПЛАНА И ОБУХВАТ ГРАЂЕВИНСКОГ ПОДРУЧЈА

Грађевинско подручје обухваћено планом налази се у Катастарској општини (у даљем тексту: КО) Нови Сад II и КО Петроварадин, унутар описане границе.

За почетну тачку описа границе грађевинског подручја утврђена је тачка на пресеку западне регулационе линије Кеја жртва рације и правца који је паралелан осовини Радничке улице на растојању од 70,00 m, у КО Нови Сад II. Од ове тачке, граница се пружа у правцу североистока, прати претходно описани паралелан правац, прелази у КО Петроварадин и долази до десне обале Дунава. Даље граница скреће у правцу југоистока, прати десну обалу Дунава до пресека са правцем који је паралелан осовини Радничке улице повучен из преломне тачке на граници парцела бр. 7847/2 (насип) и 3660/1. Од ове тачке граница прати претходно описани паралелан правац, прелази у КО Нови Сад II, прати јужну регулациону линију планираног прикључка на мост до пресека са западном границом парцеле број 3660/3. Даље граница скреће у правцу северозапада, пресеца парцелу број 7815 (Булевар цара Лазара) и долази до тачке на пресеку источне регулационе линије Улице Стевана Мусића и северне регулационе линије Булевара цара Лазара. Од ове тачке граница скреће у правцу североистока, прати северну регулациону линију Булевара цара Лазара и западну регулациону линију Кеја жртва рације и долази до тачке која је утврђена за почетну тачку описа границе грађевинског подручја.

Површина која је обухваћена планом је 10,49 ha.

4. ПОДЕЛА ПРОСТОРА НА ПОСЕБНЕ ЦЕЛИНЕ И ЗОНЕ

Подела простора је условљена пројектом моста који подразумева мост, и приступне саобраћајнице.

Конструкција моста је подељена на мање секције готово једнаког распона које су унапред одређене распоредом постојећих стубова некадашњег моста Франц Јозефа, који се задржавају. Средњи део моста има дупло шири распон, па је конструкција додатно окрућена плитким луком.

Приступне саобраћајнице се могу поделити на оне денивелисане које чине приступне рампе на мост, и оне на нивоу терена.

5. ПЛАНИРАНА НАМЕНА ЗЕМЉИШТА

5.1. Концепт уређења простора

Концепција уређења овог простора проистекла је из услова и намене утврђених Генералним планом, а условљена је карактером постојећег стања и постојећом уличном мрежом.

Мост је намењен кретању аутомобила, возила јавног превоза, пешака и бициклиста, и треба да омогући прелаз све планиране и постојеће инфраструктуре преко реке Дунав.

Почетак планиране саобраћајнице је на раскрсници Булевара цара Лазара и Улице Стевана Мусића која се планира за потпуну реконструкцију.

Планира се пешачка веза моста са шетном стазом на Кеју жртва рације.

Дуж шетне стазе на Кеју жртва рације планира се изградња бицикличке и трим стазе.

Начин озелењавања овог простора заснива се на партерном уређењу слободних површина у оквиру планиране саобраћајне петље и уклапања са парковском површином.

5.2. Биланс површина

Редни број	Опис површине	Количина ha
1.	САОБРАЋАЈНЕ ПОВРШИНЕ	3,92
1.1.	Коловоз	0,86
1.2.	Тротоари са ивичњацима и трим стазом	0,30
1.3.	Бицикличке стазе	0,15
1.4.	Саобраћајни насип	0,37
1.5.	Друмски објекат (мост)	1,10
1.7.	Зеленило	1,14
2.	РЕКА ДУНАВ	6,97
3.	ОДБРАМБЕНИ НАСИП	0,74
4.	УКУПНО	11,63

Напомена: овако изражена површина се разликује од површине обухвата плана због моста преко Дунава и денивелације појединих делова саобраћајне петље.

6. ПЛАН РЕГУЛАЦИЈЕ ПОВРШИНА ЈАВНЕ НАМЕНЕ СА НИВЕЛАЦИЈОМ

6.1. План регулације

Грађевинско подручје обухваћено планом у потпуности је површина јавне намене. Од целих и делова постојећих катастарских парцела образоваће се парцеле површина јавне намене, према графичком приказу "План регулације површина јавне намене" у Р 1 : 1000.

Површине јавне намене су:

- саобраћајнице: целе парцеле бр. 754, 755, 756 у КО Нови Сад II, и делови парцела бр. 743, 745, 753, 757, 3660/1, 7754/1, 7815, 7847/2, у КО Нови Сад II;

- река Дунав: део парцеле број 7792 у КО Нови Сад II, и део парцеле број 3005 у КО Петроварадин;

- насип: део парцеле број 7847/2 у КО Нови Сад II.

У случају неусаглашености бројева наведених парцела и бројева парцела на графичком приказу "План регулације површина јавне намене" у Р 1:1000, 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.

6.2. План нивелације

На графичком приказу "План намене земљишта, саобраћаја, регулације и нивелације" Р 1 : 1000 приказано је планирано нивелационо решење.

7. ТРАСЕ, КОРИДОРИ И КАПАЦИТЕТИ ИНФРАСТРУКТУРЕ

7.1. Капацитети и потребно земљиште за инфраструктуру

Табела: Капацитети и потребно земљиште за инфраструктуру

Бруто површина простора	10,49 ha
1. Површина јавне намене:	10,49 ha
- саобраћајне површине	2,79 ha
- Дунав	6,97 ha
- насип	0,74 ha
2. Површина земљишта остале намене	0,00 ha

7.2. Саобраћајна инфраструктура

У систему основне уличне мреже Новог Сада реконструисана саобраћајница је ранга главне саобраћајнице (ранг одмах после градске магистрале).

Сагласно Генералном плану, траса реконструисане саобраћајнице започиње са новосадске стране дуж Булевара цара Лазара од раскрснице са Улицом Стевана Мусића и остваривањем саобраћајне везе са Кејом жртвава рације, а затим наставља трасом старе железничке пруге преко Дунава и даље тунелом испод Петроварадинске тврђаве.

Раскрсницу Булевара цара Лазара и Улице Стевана Мусића потребно је потпуно реконструисати, као и део Булевара цара Лазара и део Кеја жртвава рације који се налазе у обухвату плана. Реконструкција наведених улица подразумева изградњу четири саобраћајне траке са разделним острвом, изградњу приступних рампи на мост,

изградњу тротоара и двосмерних бициклических стаза дуж ових улица, као и изградњу трим стазе на делу Кеја жртва рације од моста ка југу.

Попречни профил моста, Булевара цара Лазара и приступних рампи приказани су на графичким приказима који су саставни део овог плана у Р 1:100 и Р 1:200.

Графички приказ "План намене земљишта саобраћаја, регулације и нивелације" дат је у Р 1:1000.

7.3. Водна инфраструктура Снабдевање водом

Снабдевање водом вршиће се преко постојеће и планиране водоводне мреже у оквиру водоводног система Града Новог Сада.

Дуж Београдског кеја постоје примарни правци сирове воде профила Ø 600 mm (тренутно није у функцији) и Ø 900 mm (веза изворишта „Ратно острво“ и фабрике за прераду воде „Штранд“), као и примарни водовод санитарне воде профила Ø 600 mm (снабдева водом сремску страну и насеља Каћ и Ковиљ).

Секундарна водоводна мрежа постоји на Булевару цара Лазара и профила је Ø 100 mm.

Постојећи водозхвати-бушени бунари са припадајућом мрежом, који функционишу у склопу изворишта „Штранд“, налазе се унутар зелене површине и планом се задржавају уз могућност реконструкције.

Евентуалне потребе за водом корисника простора (чесма и слично) решиће се преко постојеће секундарне водоводне мреже, са могућношћу њене реконструкције или изградње нових деоница.

Планира се изградња примарног водовода санитарне воде профила Ø 800 mm, који ће повезати постојећи локалитет за прераду воде „Штранд“ са резервоаром „Транцамент“. Планирани цевовод реализоваће се у конструкцији моста.

Планира се реконструкција постојећег примарног цевовода чисте воде профила Ø 600 mm који се налази у продужетку Београдског кеја, као и постојећег секундарног водовода профила Ø 100 mm који се налази на Булевару цара Лазара.

Приликом пројектовања конструкције моста потребно је посебну пажњу обратити на постојеће инсталације водоводне мреже с обзиром да се планирана траса моста и приступних саобраћајница налази изнад примарних водоводних инсталација.

Положај постојеће и планиране водоводне мреже и бушених бунара дат је у графичком приказу "План водне инфраструктуре" у Р 1:1000.

Одвођење отпадних и атмосферских вода

Одвођење отпадних и атмосферских вода вршиће се преко постојеће и планиране канализационе мреже заједничког типа у оквиру канализационог система Града Новог Сада.

Примарна канализациона мрежа профила Ø 420/240 cm постоји на Булевару цара Лазара.

Секундарна канализациона мрежа профила Ø 250 mm постоји на Булевару цара Лазара и на Београдском кеју.

Планом се предвиђа изградња атмосферске канализације на мосту и приступним саобраћајницама. Планирана атмосферска канализација биће оријентисана делом на постојећу примарну канализациону мрежу на Булевару цара Лазара, а делом на канализациони систем Петроварадина, а све у складу са нивелационим условима.

Приликом пројектовања конструкције моста потребно је посебну пажњу обратити на постојеће инсталације канализационе мреже с обзиром да се планирана траса моста и приступних саобраћајница, налази изнад канализационог колектора.

Положај постојеће и планиране канализационе мреже дат је у графичком приказу "План водне инфраструктуре" Р 1:1000.

Одбрана од поплава

Одбрамбена линија уз Дунав реализована је до нивоа одбране од високих вода Дунава вероватноће појаве једном у сто година. Одбрана од поплава обавља се делом преко земљаног насипа, а делом преко кејског зида.

Планом се предвиђа надвишење постојеће одбрамбене линије до нивоа одбране од високих вода Дунава вероватноће појаве једном у хиљаду година, а како је то дефинисано Генералним планом и условима ЈВП "Воде Војводине" из Новог Сада.

На деоници која се брани преко кејског зида реализоваће се одбрана од хиљадугодишњих вода преко сталне и мобилне одбране.

Стална одбрана реализована је као зидић са котом 80.60 m н.в. што је 0,8 m више од стогодишње високе воде Дунава $H_{1\%}=79,80$ m н.в..

Зидић садржи техничке елементе за надоградњу мобилне одбране.

Мобилна одбрана реализоваће се са котом 81,60 m н.в. што је 1,0 m више од коте сталне одбране за стогодишњу велику воду. Мобилна одбрана постављаће се по потреби, а у зависности од висине поплавног таласа.

На деоници која се брани преко земљаног насипа реализоваће се одбрана од хиљадугодишњих вода преко мобилне одбране или изградњом зидића на круни насипа.

Карактеристични водостаји односе се на водомерну станицу "Нови Сад" на стационачи Дунава km 1255+80 (код Варадинског моста) са котом "0" на 71,73 m н.в.

Планира се заштитни појас према брањеном подручју уз насип у ширини од 50 m, као и уз кејски зид у ширини од 25 m. У овом појасу забрањена је изградња објеката високоградње и садња дрвећа. У заштитном појасу могуће је градити саобраћајнице, паркинге, травњак и сл.

Приликом пројектовања конструкције моста и приступних саобраћајница, потребно је посебну пажњу обратити на постојећу и планирану одбрамбену линију, односно мора се омогућити њено несметано функционисање.

Положај постојеће и планиране линије одбране од високих вода Дунава дат је у графичком приказу "План водне инфраструктуре" у Р 1:1000, као и у попречном профилу улице.

7.4. Енергетска инфраструктура

Снабдевање електричном енергијом

Подручје у обухвату плана снабдеваће се електричном енергијом из електроенергетског система града. Преко подручја пролази електроенергетска мрежа 35 kV, 20 kV и 0.4 kV напонског нивоа. Ова мрежа повезује конзумна подручја Лимана и Кеја и каблирана је.

Ради бољег повезивања и обезбеђења веће сигурности у напајању ужег градског подручја и Петроварадина електричном енергијом, потребно је кроз мост обезбедити коридор за пролаз електроенергетских кабловских водова. Такође је потребно предвидети постављање инсталације за саобраћајну сигнализацију, као и јавну и декоративну расвету за осветљење прилазних саобраћајница, моста и тунела.

Ове инсталације ће се снабдевати делом са постојеће мреже на новосадској страни обале, а делом из трансформаторске станице 20/0.4 kV која ће се градити на петроварадинској страни у обухвату Тврђаве. Део постојеће мреже која прелази преко планираних саобраћајница потребно је изместити.

Снабдевање топлотном енергијом

Подручје у обухвату плана биће опремљено термоенергетском инфраструктуром. Преко овог подручја пролазе веома битне инсталације за снабдевање града топлотном енергијом: повезни вреловод 2x Ø600mm који полази од Главне разделне станице (ГРС) топлификационог система на Подбари до топлане (ТО) „Југ“ на Лиману и гасоводна инсталација средњег притиска пречника Ø219mm који снабдева гасом ТО "Југ". Гасовод је у једном делу трасе потребно изместити због изградње саобраћајне петље за мост. 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.

Кроз мост је потребно обезбедити коридор за пролаз термоенергетске инфраструктуре која ће омогућити боље снабдевање Петроварадина топлотном енергијом.

7.5. Телекомуникације

Подручје у обухвату плана биће опремљено телекомуникационом инфраструктуром. Преко подручја пролазе телекомуникациони водови за конзумно подручје Лимана.

Кроз мост је потребно обезбедити 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 Петроварадину.

8. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА

8.1. Мост

Изградња и обликовање моста је директно условљено првонаграђеним решењем по спроведеном конкурс. Најважнији услови при конструисању и обликовању диспозиције моста су били: употреба постојећих стубова срушеног моста Франц Јозефа и очување просторне и визуелне доминације Петроварадинске тврђаве. Основни облик моста је условљен конструктивним системом победничког решења које је предложило континуалну греду. Греду моста чини челична кутија с конзолама које су подупрте благо закривљеним дијагоналним косницима. На месту највећег распона пропиње се у подужној оси моста, изнад коловоза, крива надвишења греде моста, а изнад ње плитки лук са зракасто распоређеним вешаљкама кружног пресека.

На месту где је распон скоро 200 m због недостајућег стуба, конструкција је додатно ојачана већом висином греде и обешена на изузетно низак и стешњен лук висине 12 m.

Осветљење моста биће решено ниским светиљкама скривеним у полицама ограде, које осветљавају пешачку и бицикличку стазу, односно у одбојној огради где осветљавају коловозе у смеру вожње.

Приступ мосту пешацима и бицикличким непосредно са Кеја жртва рације омогућиће се степеништем и лифтом.

8.2. Уређење слободних и зелених површина

Начин озелењавања овог простора заснива се на партерном уређењу слободних површина у оквиру планиране петље, и уклапања са парковском површином која је у непосредном окружењу.

Постојеће квалитетно дрвеће потребно је сачувати и уклопити у предложено решење, што ће допринети очувању и наглашавању датог амбијента.

Зелена острва у оквиру петље треба прекрити најдекоративнијом партерном вегетацијом. Атрактивност овог простора постићи ће се декоративним травњаком, цветним партером који сезонски мења свој изглед и мноштвом обликованих форми патуљасте, полегле зимзелене вегетације и перена (које не прелазе висину од 70 - 75 cm). Шкарпе као делове петље потребно је покрити травњаком, покривачима тла и полеглом декоративном вегетацијом.

При садњи дрвећа и шибља неопходно је водити рачуна о подземним инсталацијама, о удаљености стабала од ивичњака коловоза, као и обезбеђењу довољне видљивости за возаче. Овде је зеленило подређено безбедности пешака и саобраћаја

У делу петље према Универзитетском парку уклапање се може постићи вертикално озелењеним зидовима, пирамидалним листопадним и четинарским стаблима дрвећа и обликованим шибљем. При томе је потребно оставити отворене визуре према Петроварадинској тврђави, мосту и деловима петље.

8.3. Заштита градитељског наслеђа

На основу документације надлежних установа и ранијих археолошких истраживања, заштитним археолошким истраживањима биће обухваћени:

- корито Дунава (приликом вађења остатака срушеног моста Франц Јозефа), и
- на новосадској страни – простор будуће петље у целокупном габариту пројектоване трасе до раскрснице са Улицом Стевана Мусића, а пошто је ово одувек била дунавска ада или део старе високе обале, овде се може очекивати насељавање од праисторије до постојања тзв. остатка хрватског села (Croatendorf).

Простор будуће саобраћајнице који није "а приори" обухваћен заштитним систематским археолошким истраживањима има статус потенцијалног археолошког налазишта. На том простору биће неопходан стални археолошко конзерваторски надзор и контрола свих земљаних радова.

У случају да се на овом простору пронађу остаци материјалне културе из старијих периода, у складу са Законом о културним добрима („Службени гласник РС“, број 71/94), биће извршено заштитно систематско археолошко ископавање.

8.4. Заштита животне средине

На подручју плана заштита животне средине подразумева изградњу и модернизацију саобраћајне инфраструктуре.

У циљу смањења негативних утицаја који могу настати у току изградње, а касније и експлоатације будуће саобраћајнице 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.

Подручје плана обухвата две целине - новосадску и петроварадинску.

Новосадски део у границама плана и шире, представљају углавном уређене зелене површине (травнате површине у оквиру којих расту високи лишћари, четинари и жбунасто зеленило).

Петроварадински део обухвата споменик културе Петроварадинску тврђаву, али она није у обухвату плана већ је у његовој непосредној близини. Петроварадинска тврђава са својим географским положајем на Дунаву, геолошком подлогом, геоморфологијом, земљиштем и климом има специфично обележје природног,

делимично култивисаног, али и очуваног простора. Река Дунав је еколошки коридор међународног значаја. Еколошки коридори омогућују одвијање сезонских миграција и размену генетског материјала између просторно удаљених станишта. Очување проходности овог коридора је од приоритетног значаја за дугорочни опстанак биодиверзитета подручја. У складу са Правилником о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива ("Службени гласник Републике Србије", бр. 5/2010), на њиховим стаништима прописан је I степен заштите. Коришћење простора у близини ових микролокалитета треба ускладити са потребама опстанка природних вредности.

Обавезе везане за Дунав заснивају се и на Закону о потврђивању Конвенције о сарадњи на заштити и одрживом коришћењу реке Дунав („Службени лист СРЈ-Међународни уговори", број 2/2003), (Danube River Protection Convention), која подразумева одрживо и интегрално управљање водама, укључујући и заштиту, побољшање и рационалну употребу вода, побољшање еколошког и хемијског састава воде, превенцију акцидентних догађаја који би могли да доведу до загађења и слично.

На подручју плана нису регистрована заштићена природна добра, као ни природне вредности које су у поступку разматрања за стављање под заштиту.

Пронађена геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др.) која би могла представљати заштићену природну вредност налазач је дужан да пријави надлежном министарству у року од осам дана од дана проналаска, и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе, у складу са чланом 99. Закона о заштити природе ("Службени гласник РС" број 36/09).

Простор који обухвата планирани коридор на десној обали Дунава (петроварадинска страна) налази се у границама заштитне зоне Националног парка "Фрушка гора".

Са становишта сигурности вожње и стабилности коловозне конструкције моста одвођење површинских вода са коловоза и трупа моста један је од основних захтева. Атмосферске воде са коловоза треба одводити и испуштати у атмосферску канализацију.

При избору врста за заштитно линеарно зеленило мора се посебна пажња 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, рефлексивне и изолације појединих биљних врста (у односу на буку, аерозагађење и таложне материје) подразумева коришћења зеленила као баријере, али и формирање аутентичног пејзажа као естетске и функционалне целине.

Апсорпциона и рефлексивна баријера од зеленила мора бити довољно дуга и висока, са врстама које имају довољну или већу способност изолације и апсорпције сва три облика штетности (по могућству целе године) , при чему је основни предуслов отпорност врста.

На делу овог простора дефинисана су и правила за уређење која су прописана Регулационим планом парковске површине око Петроварадинске тврђаве ("Службени лист Града Новог Сада", бр. 4/2003 и 12/2003), Планом детаљне регулације блокова између улица Радничке, Стражиловске и Булевара цара Лазара у Новом Саду ("Службени лист Града Новог Сада", бр. 15/2007 и 27/2009), а утврдиће се и планом детаљне регулације Универзитетског парка у Новом Саду, који је у поступку доношења. На планираним наменама обезбедиће се уређење и одржавање простора на начин који неће изазивати повећани садржај аерозагађења и буке.

На простору плана, у складу са Законом о заштити од буке у животној средини ("Службени гласник РС", број 36/09) и Правилником о дозвољеном нивоу буке животној средини ("Службени гласник РС", број 54/92) треба обезбедити услове у којима интензитет буке неће прелазити дозвољене вредности.

Праћење квалитета, односно степена загађености ваздуха указаће на поступке и мере у складу са законским прописима, који ће омогућити да се степен загађености сведе у границе предвиђене прописима о загађености ваздуха.

8.5. Стратешка процена утицаја плана на животну средину

С обзиром да план обухвата објекте инфраструктуре који могу да угрозе животну средину, израђена је Стратешка процена утицаја плана детаљне регулације моста на траси бившег моста Франц Јозефа у Новом Саду на животну средину, којом је извршена провера утицаја планских решења на животну средину и предложене су мере за спречавање негативних захвата у природној и створеној животној средини, а посебно спречавање настајања еколошких конфликта и планирање озелењавања простора око моста на левој и десној обали Дунава.

8.6. Заштита од елементарних непогода, несрећа и ратних дејстава

Објекат моста је од изузетног значаја за одржавање комуникације свих делова града као целине, али и добре комуникације Новог Сада са ширим залеђем. Мост је такође значајан и као алтернативни правац Варадинском и Мосту слободе у случају ратних дејстава, али и других елементарних непогода и несрећа.

У циљу заштите грађевинских објеката у простору обухваћеном планом, потребно је узети у обзир меродавне параметре који се односе на заштиту од елементарних непогода у складу са важећим прописима.

Објекте пројектовати и градити у складу са чланом 4. Правилника о техничким нормативима за изградњу објеката високоградње у сеизмичким подручјима ("Службени лист СФРЈ", бр. 31/81, 49/82, 29/83, 21/88 и 52/90).

Заштиту од пожара треба обезбедити коришћењем незапаљивих материјала за градњу објеката и другим правилима у складу са Законом о заштити од пожара ("Службени гласник РС", број 111/2009) и другим прописима који уређују ову област.

Мере заштите у случају земљотреса подразумевају пре свега мере сеизмичког пројектовања конструкције моста, приступних саобраћајница и других објеката у обухвату плана на таква напрезања која ће задовољити услове јачине земљотреса од 8° MCS. Обезбеђење од других, посредних утицаја земљотреса као што је обрушавање петроварадинске стене, потребно је решити одговарајућом заштитом зоне испред улазног тунелског портала додатним објектима (надстрешница), заштитним мрежама и другим елементима на самој стени које ће додатно осигурати безбедност моста и приступних саобраћајница.

8.7. Услови за уређење и изградњу саобраћајних површина

Ширина моста је 24 m.

Почетак планиране саобраћајнице је на раскрсници Булевара цара Лазара и Улице Стевана Мусића. У самој раскрсници улазно грло планиране саобраћајнице има четири саобраћајне траке од којих је једна посебна трака за лева скретања. Излазно грло има три саобраћајне траке. Све ово условљава потпуну реконструкцију раскрснице Булевара цара Лазара и Улице Стевана Мусића.

Између коловозних трака нове саобраћајнице планира се разделно острво. Прилазећи Дунаву, оса планиране саобраћајнице се уклапа у осу некадашњег железничког моста. Мост целом дужином задржава правац.

Изнад реке Дунав, коловозне траке (по смеровима кретања) удаљавају се међу собом са размаком од 5m. Мост ће имати четири саобраћајне траке (по две за сваки смер кретања) ширине по 3m. Са сваке стране моста планира се пешачка и бицикличка стаза, укупне ширине 3,5m.

Дужина планиране саобраћајнице у обухвату плана је оријентационо 685m.

Веза моста са новосадском страном, односно са Булеваром цара Лазара и Кејом жртва рације биће преко петљи у свим правцима, односно са укрштањем саобраћајних токова ван нивоа. Ово је најкомфорнији и најбезбеднији начин укрштања саобраћајних токова, али и просторно најзахтевнији. Максимални подужни нагиб за савладавање висинске разлике је 4,5%, а минимална ширина коловоза на петљама за један смер кретања возила је 5m. На местима денivelисаних укрштања висина слободног профила саобраћајнице мора износити минимално 4,5m.

Планира се изградња пешачке везе моста са шетном стазом на Кеју жртва рације. Минимална ширина пешачке везе биће 1,6m.

Доња ивица моста планира се на коти једнакој или већој од коте 87,23m н.в., односно 9,5m изнад високог пловног нивоа који на предметној локацији износи 77,72m н.в. или 15,50m у односу на 71,73 m н.в што је ката "0" на водомерној станици "Нови Сад".

Корисна ширина пловног распона (отвора моста) не може бити мања од 150 m па се у складу са тим планира задржавање постојећих стубова између којих је ширина више од 180 m.

Максимални подужни нагиби пешачких веза на мосту и на прилазима мосту могу бити 5%, а изузетно 8,3% што је у складу са Правилником о условима за планирање и пројектовање објеката у вези са несметаним кретањем деце, старих, хендикепираних и инвалидних лица („Службени гласник РС“, број 18/97).

8.8. Услови за несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама

Приликом пројектовања објеката саобраћајних и пешачких површина применити Правилник о условима за планирање и пројектовање објеката у вези са несметаним кретањем деце, старих, хендикепираних и инвалидних лица ("Службени гласник РС", број 18/97).

9. ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА

9.1. Услови за формирање грађевинске парцеле

Услови за формирање грађевинске парцеле су дефинисани у графичком приказу "План регулације површина јавне намене" у Р 1:1000.

9.2. Правила грађења саобраћајних површина

Коловоз и бицикличке стазе завршно обрадити асфалтним застором, а ивичњаци морају бити беле боје.

Тротоаре извести постављањем монтажних бетонских елемената или плоча, који могу бити и у боји, све у функцији вођења, раздвајања и обележавања различитих намена саобраћајних површина. Ово, поред обликовног и визуелног ефекта, има и практичну сврху при изградњи и реконструкцији комуналних водова (инсталација).

Трим стазу извести од тартана.

На прелазу тротоара преко коловоза и дуж тротоара извршити типско партерно уређење тротоара у складу са графичким приказом "Типско решење партерног уређења тротоара на прилазу пешачком прелазу, у вези са несметаним кретањем лица са посебним потребама", који је саставни део овог плана, а у складу са СРПС У.А9.202 који се односи на несметано кретање лица са посебним потребама у простору.

9.3. Правила грађења моста са приступним саобраћајницама

Правила грађења моста преузета су из техничког описа првонаграђеног решења за мост и идејног пројекта моста.

Мост је дужине 424 m и ширине 24,0 m са осовинским распонима $56 + 92 + 188 + 84 = 420$ m на постојећим стубовима. Статички систем је спрегнута континуална греда са додатним укрућењем у облику лука у главном распону до 12 m изнад

коловозне плоче. Попречни пресек греде је сандучаста челична конструкција висине од 3,50 m са армиранобетонском плочом дебљине 25 cm, односно 4,00 m без АБ плоче у средњем делу.

У попречном профилу моста морају бити задовољене следеће ширине:

- коловоз 2 x 2 саобраћајне траке	2 x 6,00= 12,00 m
- 2 x пешачка и бицикличка стаза	2 x 3,5 m= 7,00 m
- простор између коловоза	5,00 m
Укупна ширина моста	24,00 m.

Горњи строј

Распонска конструкција горњег строја састављена је из челичне сандучасте конструкције и армирано-бетонске коловозне плоче. Челични сандук ширине је 9,00 m, а висине 3,50 m. Греда има четири вертикална ребра, тако да сандук има три ћелије, од којих је унутрашња ширина 2,00 m издигнута ван бетонске плоче.

Исти конструктивни систем искоришћен је на читавој дужини моста, на малим распонима са константним пресеком, а великом распону са подигнутом средњом ћелијом (промена крутости) и са луком који је израстао из средње ћелије.

Лук има ширину 2,00 m и висину 1,60 m. Стрела лука износи приближно 13 m од осе лука до осе греде ($L/f= 188/13=14,5$), што је прихватљиво због наведеног укрућења греде.

Спој између спрегнуте греде и лука чине челичне цеви пречника 500 mm. Округле цеви имају две функције, као вешалке за греду и као еластични елементи за придржавање лука против извијања лука ван његове равни.

Коловозна плоча

Армиранобетонска плоча дебљине 25 cm, спрегнута је челичним сандуком, а на конзолама може бити израђена као полумонтажна (са издубљеном АБ плочастом оплатом) или као монолитна АБ коловозна плоча, односно спрегнута конструкција.

Доњи строј и фундарање

Мост је ослоњен на постојеће стубове некадашњег моста Франц Јозефа. Димензије стубова су од 11,3- 13,0 m у смеру тока Дунава и 4,3- 5,5 m у попречном правцу. Масивни стубови немају класичну арматуру, па их је потребно ојачати на начин и према потребама како покажу релевантне анализе.

Нова конструкција моста захтева додатно плитко фундарање. Фундирање уз стуб на десној обали извршити на дијабазну стену, односно за стубове на левој обали и у Дунаву, фундарање извршити на алувијално песковитим и шљунковитим седиментима, дубоким фундарањем на шиповима. У случају да се укаже потреба за додатним ојачавањем постојећих стубова, неопходно је стабилизовање стубова техником која буде била најсврхисходнија.

9.4. Услови за прикључење на електроенергетску мрежу

Прикључење на електроенергетску мрежу извести кабловским водом од постојеће електроенергетске мреже или из планиране трансформаторске станице, у складу са условима Електродистрибуције "Нови Сад".

9.5. Услови за прикључење на телекомуникациону мрежу

Прикључак на телекомуникациону мрежу извести у складу са условима надлежног дистрибутера.

10. ЕКОНОМСКА АНАЛИЗА И ПРОЦЕНА УЛАГАЊА ИЗ ЈАВНОГ СЕКТОРА

У циљу обезбеђења одговарајућих саобраћајних и инфраструктурних услова за функционисање садржаја на простору који је обухваћен планом потребно је извршити радове на уређивању грађевинског земљишта. У табели која следи дат је оквирни приказ планираних радова и потребних количина, као и појединачних и укупних трошкова планираних радова на уређивању грађевинског земљишта.

Табела: Процена улагања из јавног сектора

Редни број	Опис радова	Јед. мере	Количина	Цена по јед. мере у дин.	Укупна цена
1.	САОБРАЋАЈНЕ ПОВРШИНЕ				1.446.585.000
1.1.	Коловоз 1-СТВ	m ²	9.000	7.350	66.150.000
1.2.	Тротоари са ивичњацима и трим стазом	m ²	3.000	3.675	11.025.000
1.3.	Бицикличке стазе	m ²	1.200	3.675	4.410.000
1.4.	Друмски објекти (мост)	m ²	11.000	105.000	1.155.000.000
2.	ХИДРОТЕХНИКА				27.450.000
2.1.	Канализациони вод Ø 800 mm	m	610	45.000	27.450.000
3.	ЕНЕРГЕТИКА				16.250.000
3.1.	Електроенергетска мрежа 20 кV	m	250	9.000	2.250.000
3.2.	Вреловодна мрежа	m	250	50.000	12.500.000
3.3.	Гасоводна мрежа	m	250	6.000	1.500.000
4.	ЗЕЛЕНИЛО				13.864.000
4.1.	Партерно озелењавање	m ²	8.665	1.600	13.864.000

5. УКУПНО				1.294.149.000
------------------	--	--	--	----------------------

Процена средстава дата је по ценама за август 2010. године

Финансирање уређивања грађевинског земљишта обезбедиће се из средстава остварених од:

- накнаде за уређивање грађевинског земљишта,
- закупнине за грађевинско земљиште,
- отуђења грађевинског земљишта,
- конверзије права коришћења, односно права закупа у складу са Законом,
- других извора у складу са законом.

11. ПРИМЕНА ПЛАНА

Доношење овог плана омогућава издавање информације о локацији и локацијске дозволе која садржи правила уређења и грађења, услове за прикључење на инфраструктуру, податке о постојећим објектима које је потребно уклонити и друге услове у вези са посебним законима.

Саставни део плана су следећи графички прикази:

1. Извод из Генералног плана града Новог Сада до 2021. године
2. План намене земљишта, саобраћаја, регулације и нивелације..... Р 1 : 1000
3. План регулације површина јавне намене Р 1 : 1000
4. План водне инфраструктуре Р 1 : 1000
5. План енергетске инфраструктуре Р 1 : 1000
6. План зеленила Р 1 : 1000
- Попречни профили
- 7.1. Попречни профил моста Р 1 : 100
- 7.2. Попречни профил Булевара цара Лазара (пресек 1-1) Р 1 : 100
- 7.3. Попречни профил Булевара цара Лазара (пресек 2-2) Р 1 : 200
- 7.4. Попречни профил рампе Р3 и Р4 (пресек 3-3) Р 1 : 100
- 7.5. Попречни профил рампе РС (пресек 4-4) Р 1 : 100
- 7.6. Попречни профил рампе РС (пресек 5-5) Р 1 : 100
- 7.7. Попречни профил рампе Р1 (пресек 6-6) Р 1 : 100
8. Типско решење партерног уређења тротоара на прилазу пешачком прелазу, у вези са несметаним кретањем лица са посебним потребама.

План детаљне регулације моста на траси бившег моста Франц Јозефа у Новом Саду израђен је у четири примерка у аналогном и у пет примерака у дигиталном облику, који ће се, после потписивања и овере, чувати у Скупштини Града Новог Сада, Градској управи за урбанизам и стамбене послове, министарству надлежном за послове урбанизма, и у Јавном предузећу "Урбанизам" Завод за урбанизам Нови Сад.

План ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном листу Града Новог Сада".

Образложење

Законом о планирању и изградњи прописано је да урбанистички план доноси Скупштина јединице локалне самоуправе.

Статутом Града Новог Сада утврђено је да урбанистичке планове доноси Скупштина Града.

Овлашћења за доношење урбанистичког плана садржана су у члану 35. став 10. Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник Републике Србије" бр. 72/2009, 81/2009 - исправка и 64/2010 - одлука УС) и у члану 24. тачка 6. Статута Града Новог Сада – пречишћен текст ("Службени лист Града Новог Сада", бр. 43/2008).

Одлуку о изради Плана детаљне регулације моста на траси бившег моста Франц Јозефа у Новом Саду донела је Скупштина Града Новог Сада на XXVIII седници 25. јуна 2010. године, а објављена је у "Службеном листу Града Новог Сада", бр. 31/2010.

Генералним планом града Новог Сада до 2021. године – пречишћен текст ("Службени лист Града Новог Сада", број 39/2006) планира се изградња друмског моста на траси бившег моста Франц Јозефа. Изградњом овог моста омогућиће се измештање транзитног моторног саобраћаја из подграђа Петроварадинске тврђаве и тиме ће се стећи услови да се овај део града сачува од пропадања, реконструише и оживи различитим садржајима и манифестацијама.

Планом су утврђени услови за изградњу приступа мосту на левој обали Дунава, самог моста и силаска са моста испод Петроварадинске тврђаве.

Оспособљавањем овог коридора извршиће се растерећење примарне градске мреже у њеним најоптерећенијим деловима.

Планом су утврђени услови који обезбеђују да се оспособи овај саобраћајни правац за одвијање двосмерног колског саобраћаја, а попречни профил саобраћајнице треба да је димензионисан тако да омогући одвијање аутобуског саобраћаја, као и кретање пешака и бициклиста.

Циљ израде плана је да планирани мост, заједно са саобраћајницама дуж напуштених железничких пруга, чини део саобраћајног система града, што ће решити изражене саобраћајне проблеме на овом и централним деловима града. Њиховом изградњом обезбедиће се повољни услови за реализацију програма ревитализације Петроварадинске тврђаве, посебно њеног подграђа, јер би се тиме створили услови да се транзитни моторни саобраћај, тунелом испод тврђаве, одведе изван подграђа.

Изградњом планиране саобраћајнице очекују се и одређене промене саобраћајних токова на примарној мрежи. Очекује се прерасподела моторизованог саобраћаја са критичних деоница на планирану саобраћајницу. Саобраћајне анализе несумњиво показују да, са становишта будућег функционисања система саобраћаја на подручју града Новог Сада, изградња ове саобраћајнице има пуну оправданост.

Пре приступања изради плана спроведен је међународни урбанистичко-архитектонски конкурс ради добијања најповољнијег решења. Првонаграђени рад на спроведеном конкурс уграђен је у планско решење.

Посебне услове за израду плана доставили су: Министарство одбране, Управа за инфраструктуру; Завод за заштиту природе Србије; ЈВП "Воде Војводине" Нови Сад; Дирекција за унутрашње пловне путеве "Пловпут"; Завод за заштиту споменика културе Града Новог Сада; ЈКП "Водовод и канализација" Нови Сад и ЈКП "Чистоћа" Нови Сад.

НАЧЕЛНИК
Златибор ПАУНОВ