



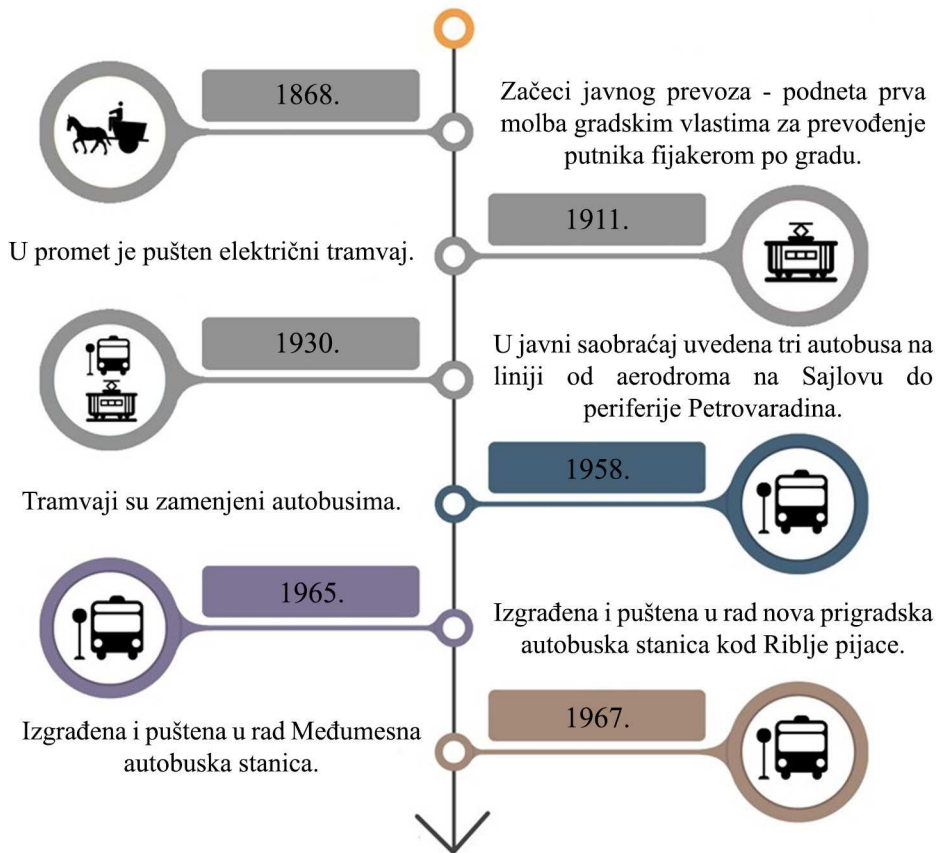
Anica Đurđević
Nataša Jovanović
Marko Stajić



UTICAJ RAZVOJA JAVNOG GRADSKOG PREVOZA



Važni datumi u razvoju javnog prevoza putnika Novog Sada



STANJE SAOBRAĆAJA POSLERATNOG PERIODA

Novi Sad je 23. oktobar 1944. dočeka sa velikim materijalnim i ljudskim gubicima. Saobraćajnice su prekinute.

Povodom toga, u avgustu 1946. godine, odlučeno je da se grad premeri i donese novi plan o urbanizaciji. Bilo je malo asfaltiranih ulica i ulica sa trotoarom. Jedino su ulice u centru grada bile popločane kaldrmom, dok su putevi na periferiji bili utabana zemlja.

1955. godine se ulažu velika sredstva za obnovu kolovoza, nastaju bulevari i novi trgovi. Urbanisti su podjednako razmatrali privatni i javni saobraćaj, s tim da bude više stimulisan javni.

Od većih saobraćajnica plan je predviđao prosecanje bulevara pravcem sever-jug.

U to vreme, primarni vid javnog prevoza bili su tramvaji.

„ТЕХНОГВОЖБАР“

ЈЕ ОТВОРИО

ВЕЛИКУ САВРЕМЕНО
ОПРЕМЉЕНУ ПРОДАВНИЦУ

Техничка роба, електро уређаји и уређаји за домаћинство

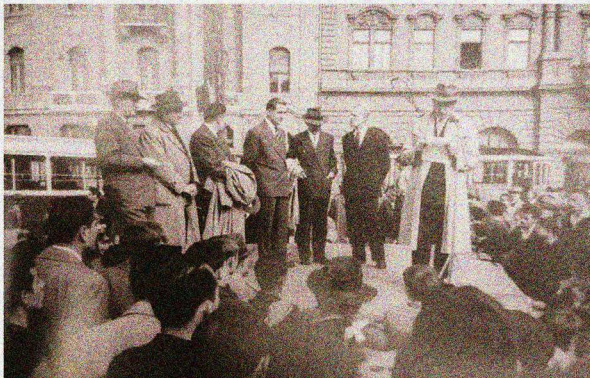
Продавница се налази у Новом Саду, Топерница 12.

Трамваји су замењени аутобусима.

Протекле године, Раднички савет Градског саобраћајног превоза је формирао комисију за ревизију инвестиционог програма, са задатком да спроведе замену трамваја аутобусима.

Трамваји су, током рата и у годинама после њега, изгубили свој пун сјај. Спори су и дотрајали, но суграђани су се пак радије одређивали за трамвај, не за аутобус, тврдећи - због цене.

Упркос везаности за тај вид превоза, за тако нешто није постојала будућност.



ТРАМВАЈИ СУ ЗАМЕЊЕНИ АУТОБУСИМА



Резервни делови за модел трамваја какав познајемо - не постоје.

С тога је комисија донела одлуку о вршењу етапне замене.

Како се уводила нова аутобуска линија - тако се гасила једна трамвајска, до данас.

Данас је последњи трамвај одвезао своју последњу возњу на линији Дунавска улица - Железничка станица.

Присуствовали смо историјском дану.

RAZVOJ JAVNOG GRADSKOG PREVOZA

U prvim godinama posle rata, javni gradski prevoz je otežano funkcionisao. Usled porasta broja stanovnika u roku od tri godine, tramvajski prevoz je zadovoljavao 30% potreba Novosađana.

Tramvaj postaje spor, dotrajao i neekonomičan, dok istovremeno vlada opšta nestašica rezervnih delova. Novosađani su ipak pre koristili tramvaj nego autobus, zbog cene vozne karte.

1957. godine radnički savet GSP-a je formirao komisiju za reviziju investicionog programa sa zadatkom da sprovede zamenu tramvaja autobusima. Odlučeno je da se vrši etapna zamena - kako se uvede nova autobuska linija, tako se gasi jedna tramvajska.

1958. godine je odvozana poslednja tramvajska vožnja na liniji Dunavska ulica - Železnička stanica.

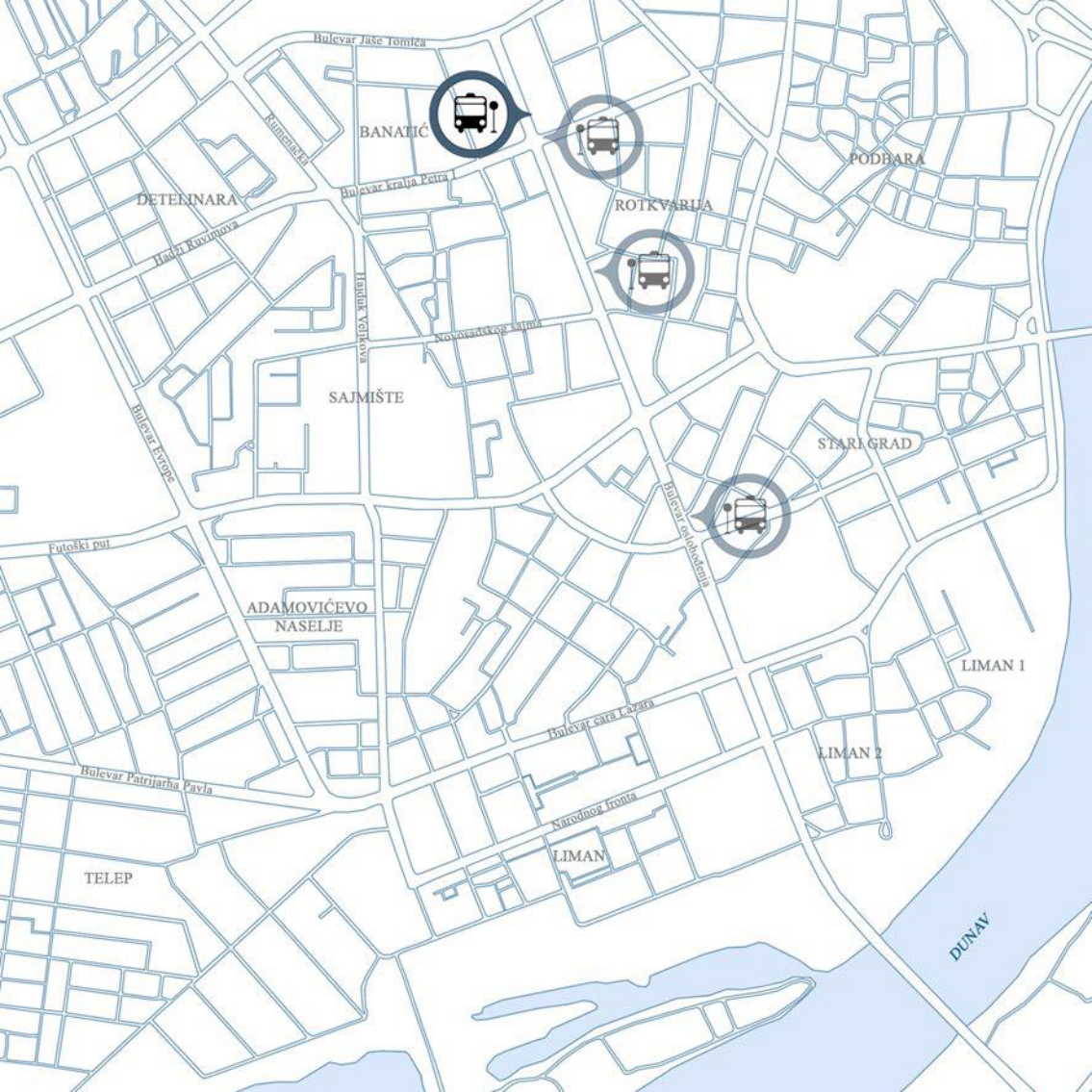
LINIJA 7

Autobus postaje primaran vid javnog gradskog saobraćaja. Linija koja spaja tadašnji i sadašnji period je linija 7.

Od prelaska sa tramvaja na autobuse, pa do danas, linija 7 se kreće sličnom rutom koja obuhvata Bulevar Oslobođenja (Bulevar 23. Oktobra).

Pratila je njegov razvoj od utabanog puta do jedne od najvažnijih saobraćajnica u Novom Sadu.





Bulevar Jase Tomića



BANATIĆ



ROTKVARIJA

PODBARA

DETELINARA

Bulevar kralja Petra

Hrvatska Kuvinska

Jadranska Vojna

Novoselačeva ulica

SAJMIŠTE



STARIGRAD

Bulevar Evrope

Bulevar slobodna



Putoski put

ADAMOVIĆEVO
NASELJE

LIMAN 1

Bulevar cara Lazara

LIMAN 2

Bulevar Patrijarha Pavla

Narodnog fronta

LIMAN

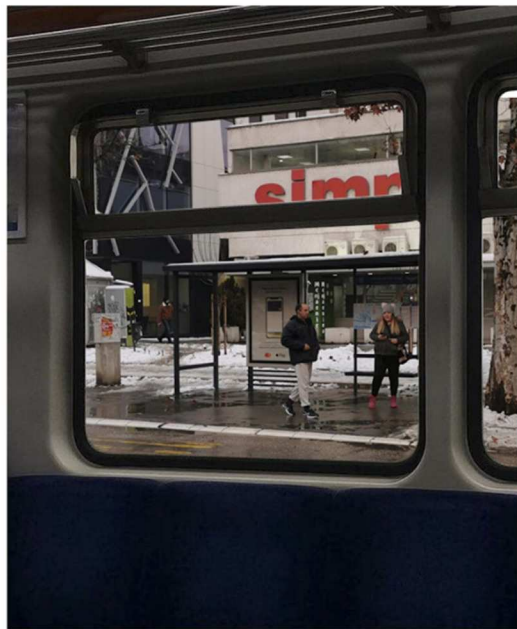
TELEP

DUNAV

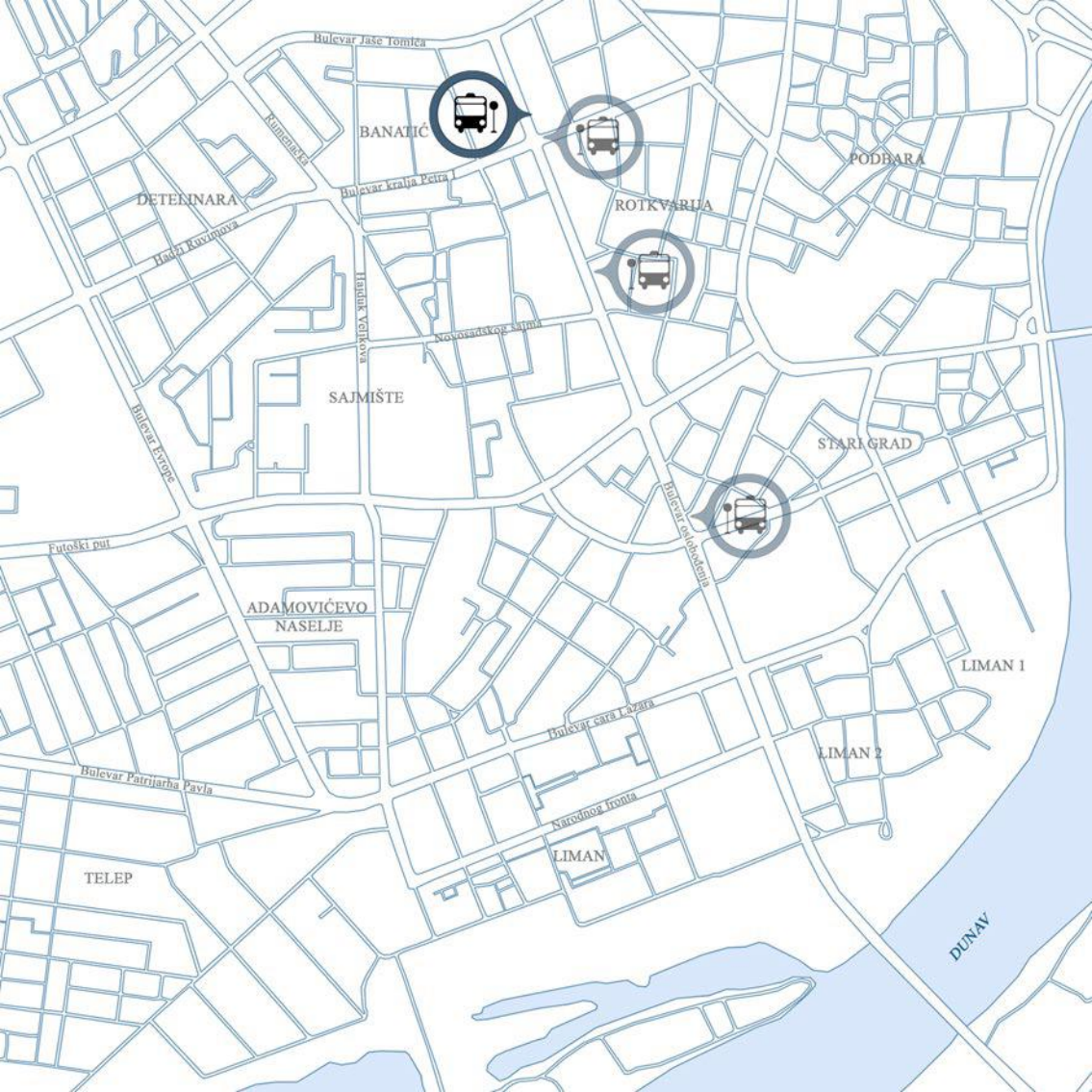
AUTOBUSKO STAJALIŠTE



1970.



2021.



Bulevar Jase Tomića



BANATIĆ



ROTKVARIJA



PODBARA

DETELINARA

Bulevar kralja Petra

Ulica Kuvajnova

Ulica Vojkova

Novoselačeva ulica

SAJMIŠTE

STARIGRAD

Bulevar slobodna



Putoški put

ADAMOVIĆEVO
NASELJE

LIMAN 1

Bulevar cara Lazara

LIMAN 2

Bulevar Patrijarha Pavla

Narodnog fronta

LIMAN

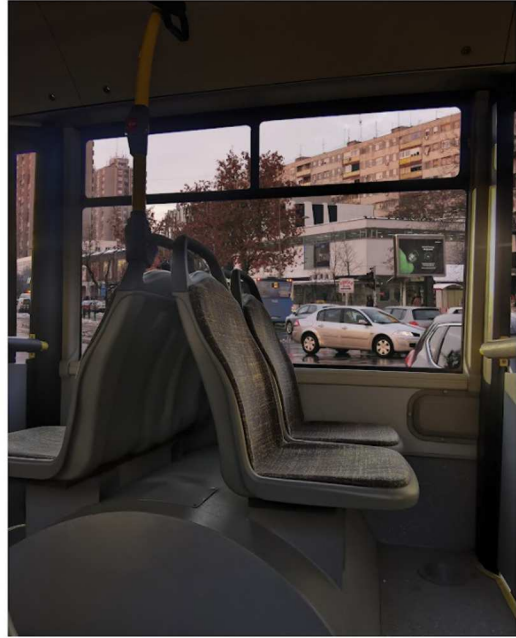
TELEP

DUNAV

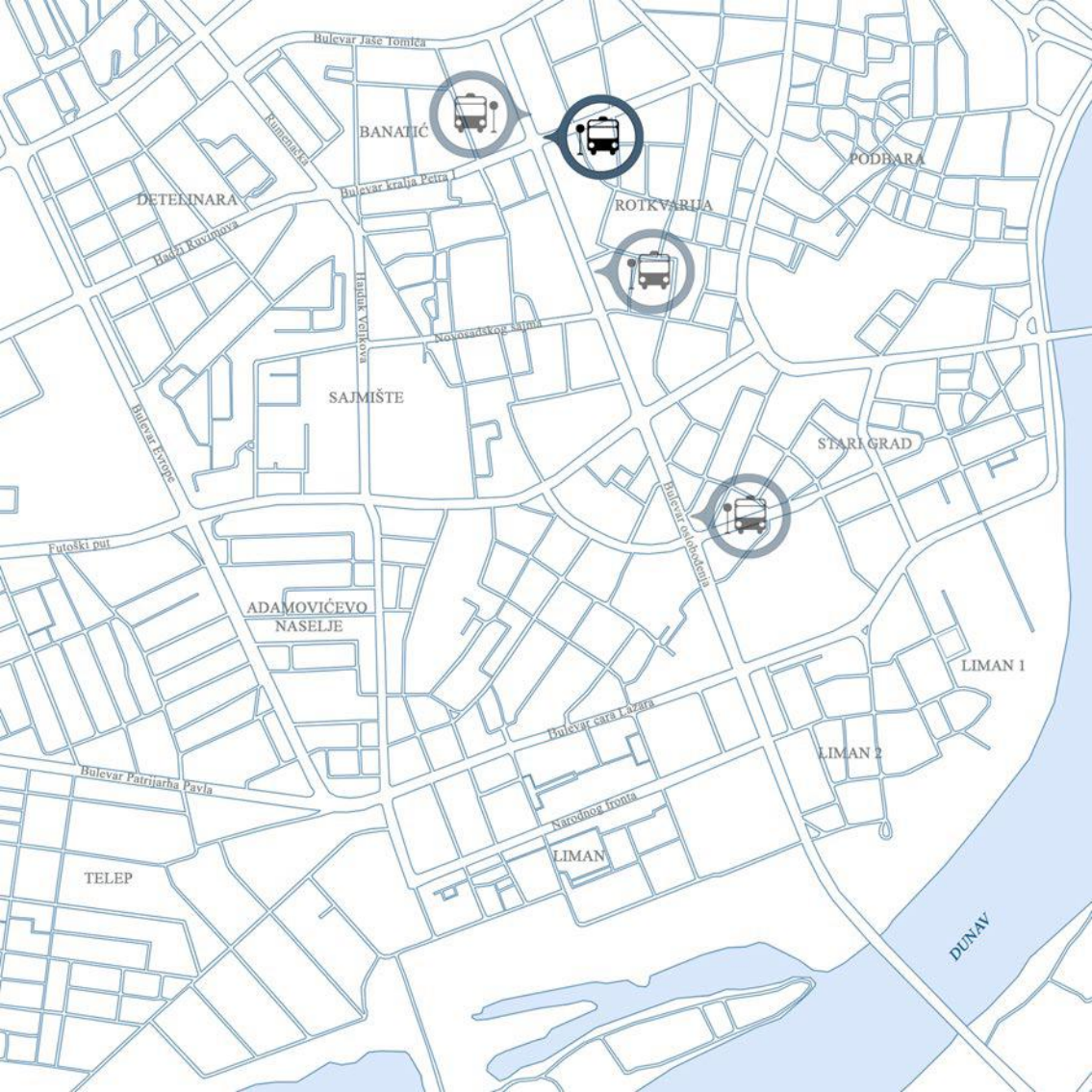
“SIMPO”



1974.



2021.



Bulevar Jase Tomića

Muntevašte

BANATIĆ

Bulevar kralja Petra

DETELINARA

Hrvatski put

Bulevar
Vojkova

Novoselačeva ulica

ROTKVARIJA

SAJMIŠTE

PODBARA

Bulevar Evrope

STARIGRAD

Putoski put

ADAMOVIĆEVO
NASELJE

Bulevar slobodna

LIMAN 1

Bulevar Patrijarha Pavla

Bulevar cara Lazara

LIMAN 2

TELEP

Narodnog fronta

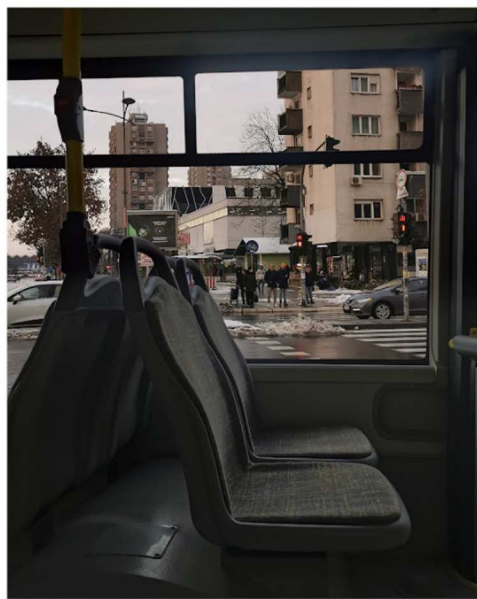
LIMAN

DUNAV

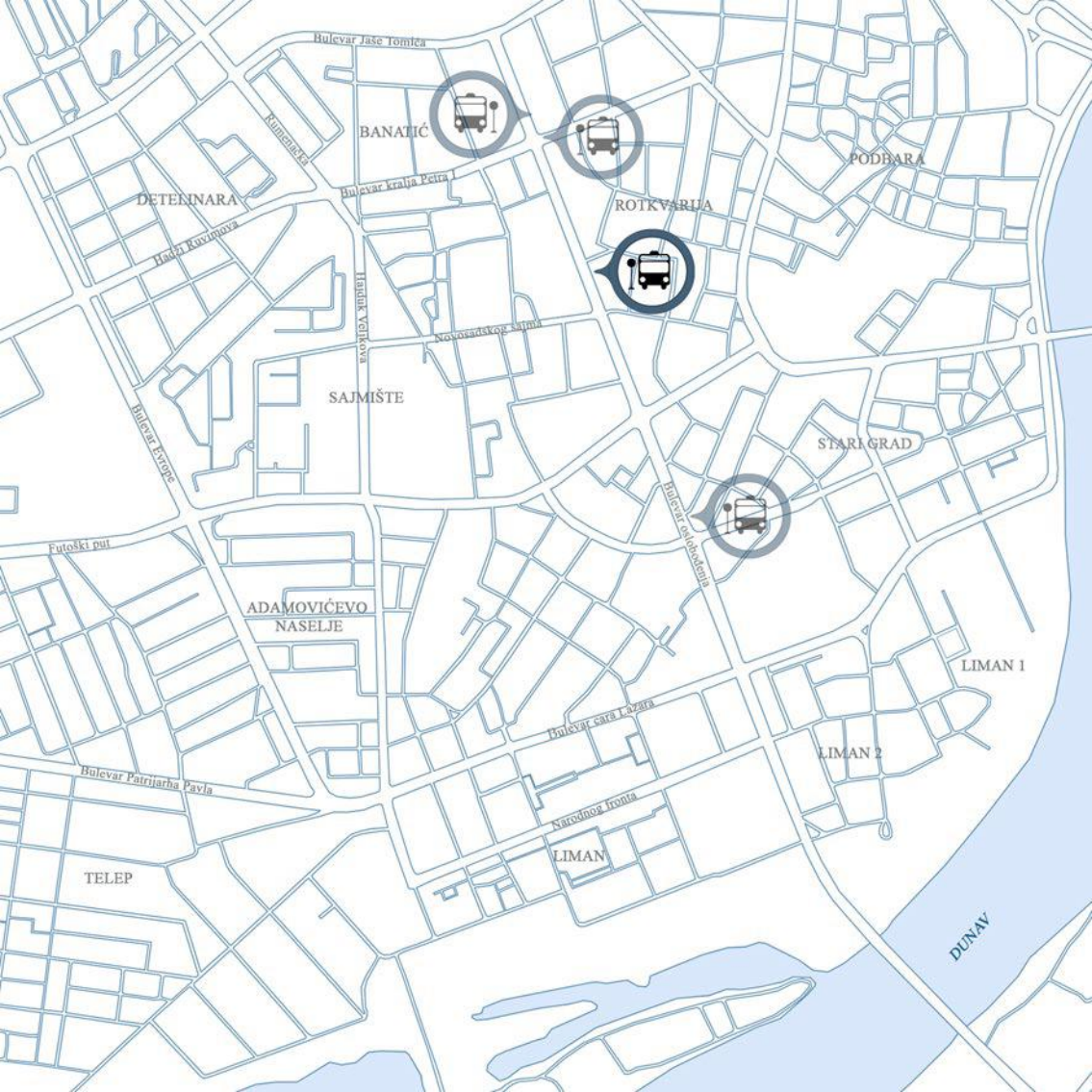
RASKRSNICA BULEVARA OSLOBOĐENJA I BULEVARA KRALJA PETRA I



1972.



2021.



Bulevar Jase Tomića

Muntevate

BANATIĆ

Bulevar kralja Petra

DETELINARA

Hrvatski put

Bulevar Evrope

SAJMIŠTE

Novoselačeva ulica

ROTKVARIJA

PODBARA

STARIGRAD

Bulevar slobodna

ADAMOVIĆEVO
NASELJE

LIMAN 1

Putovski put

Bulevar cara Lazara

LIMAN 2

Bulevar Patrijarha Pavla

Narodnog fronta

LIMAN

TELEP

DUNAV

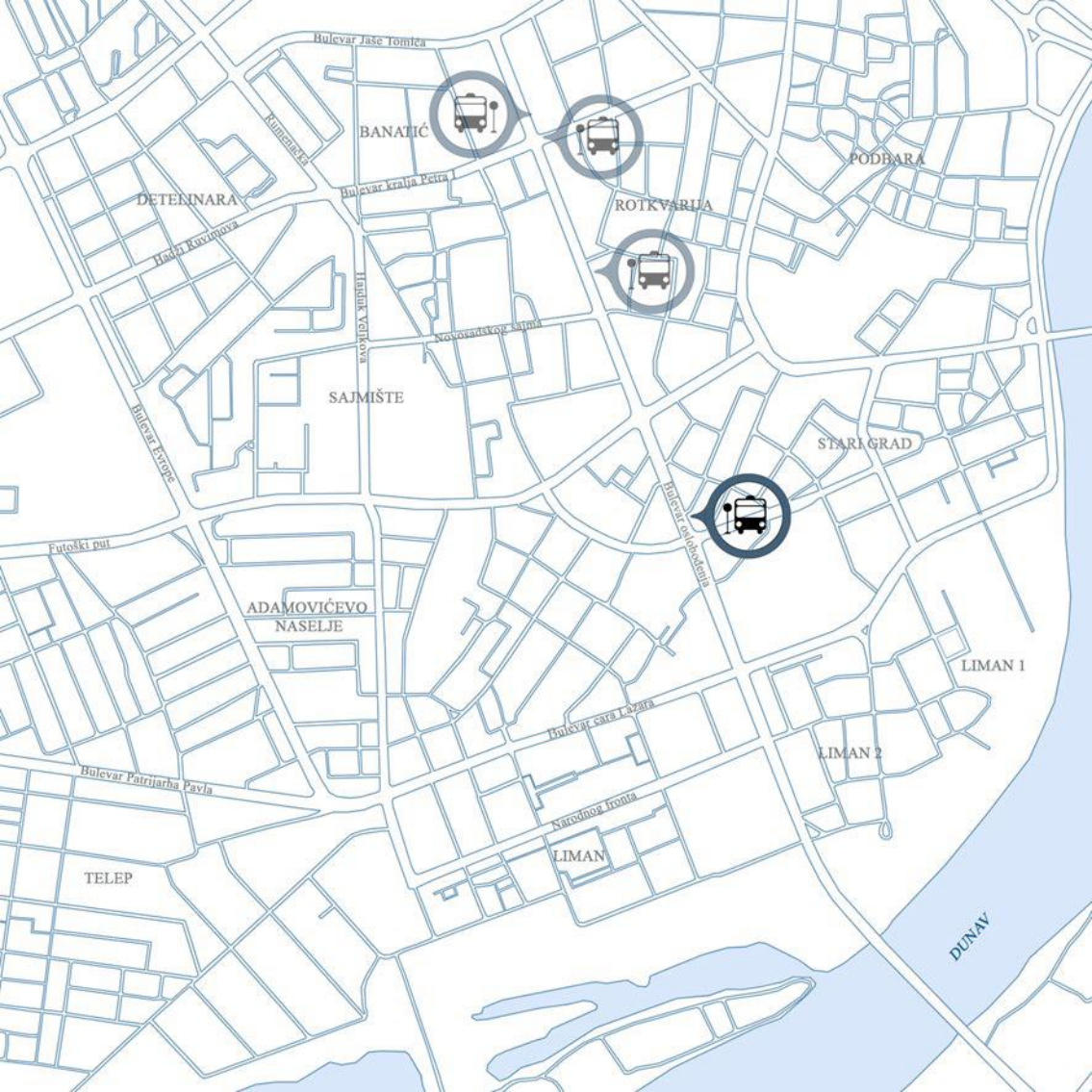
ZGRADA "SRBIJAGAS"



1967.



2021.



Bulevar Jase Tomica

Muntenaste

BANATIC

Bulevar kralja Petra

PODBARA

ROTKVARIJA

DETELINARA

Imra Kuvempova

Imra Kuvempova

Novomirnovog salina

SAJMIŠTE

STARIGRAD

Bulevar Evrope

Bulevar Golobobdenja

Putoški put

ADAMOVIĆEVO
NASELJE

LIMAN 1

Bulevar cara Lazara

LIMAN 2

Bulevar Patrijarha Pavla

Narodnog fronta

LIMAN

TELEP

DUNAV

KULA KOD STADIONA “KARADORĐE”



1963.



2021.

VREDNOSTI DANAŠNJEG BULEVARA

Današnji Bulevar Oslobođenja povezuje železničku stanicu i most Slobode, a građani ga nazivaju i samo „Bulevar” misleći na širu okolinu ovog bulevara. On danas, u žargonu, predstavlja jedno naselje.

- „Gde stanuješ?”

- „Na Bulevaru.”



IZVORI I LITERATURA

1. Agneš Ozer, Ljubo Marković, Radojko Milićević, Osamdeset godina gradskog saobraćaja Novog Sada, Novi Sad, 1998.
2. Gag-Deč, Enciklopedija Novog Sada - sveska6, Novi Sad, 1996.
3. JGSP, Novi Sad, www.gspns.co.rs
4. Jovan Mirosavljević, Brevijar ulica Novog Sada 1745-2001. Novi Sad, 2002.