

Скупштина Града Београда на седници одржаној 25. септембра 2018. године, на основу члана 35. став 5. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09, 64/10 – одлука УС, 24/11, 121/12, 42/13 – одлука УС, 50/13 – одлука УС, 98/13 – одлука УС, 132/14 и 145/14) и члана 31. Статута Града Београда („Службени лист Града Београда”, бр. 39/08, 6/10, 23/13 и 17/16 – одлука УС), донела је

ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ

РЕГИОНАЛНОГ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА АДМИНИСТРАТИВНОГ ПОДРУЧЈА ГРАДА БЕОГРАДА

И. ПОВОД И ЦИЉ ИЗМЕНА И ДОПУНА

Измена и допуна Регионалног просторног плана административног подручја града Београда („Службени лист Града Београда”, број 30/15) (у даљем тексту: Измена и допуна РПП) је део поступка одржавања и обнављања урбанистичких и просторних планова у Београду у складу са Законом о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09, 64/10, 24/11, 121/12, 42/13, 50/13, 98/13, 132/14 и 145/14) (као поступак континуалног унапређења донетих планова) условљених актуелним потребама Републике, Града, активних субјеката привредног развоја и градских општина.

Повод за нову измену и допуну РПП су:

– Формирање информационе основе потребне за системско праћење и унапређење саобраћајног система Града Београда;

– Имплементација резултата Саобраћајног мастер плана (у даљем тексту: СМАРТ план) у одређене текстуалне и графичке делове Регионалног просторног плана административног подручја Града Београда;

– Стварање могућности да се коришћењем СМАРТ плана и Транспортног модела Београда као базног „алата”, врше провере стања саобраћајног система града у односу на промене настале као последица планских решења.

II. ПРЕДМЕТ ИЗМЕНА

Предмет измена и допуна РПП су:

Текстуални део плана, поглавље IV „Просторни развој региона Београда”, подпоглавље 1.2. „Заштита животне средине, предела, природних и културних добара”;

1.2.1 „Заштита животне средине”, подпоглавље 4. „Техничка инфраструктура”;

4.1. „Саобраћај и саобраћајна инфраструктура”;

Текстуални део Плана, поглавље V, „Имплементација”, подпоглавље 5. Приоритети, мере и инструменти имплементације”;

Графички део РППАПБ, реферална карта бр 2. „Мрежа насеља и инфраструктурних система”;

Допуне документационе основе РППАПБ резултатима СМАРТ плана (зонски систем, социо-економски показатељи) као и израда посебних графичких прилога по потреби.

III. ПРАВНИ И ПЛАНСКИ ОСНОВ

Правни основ за израду Измена и допуна РПП је Закон о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09, 64/10, 24/11, 121/12, 42/13, 50/13, 98/13, 132/14 и 145/14); Одлука о изради измена и допуна Регионалног про-

сторног плана административног подручја града Београда („Службени лист Града Београда”, број 30/15) и Правилник о садржини, начину и поступку израде планских докумената („Службени гласник РС”, број 64/15).

Плански основ за израду Измена и допуна РПП је Закон о просторном плану Републике Србије („Службени гласник РС”, број 88/10)

IV. ИЗМЕНЕ У ТЕКСТУ РЕГИОНАЛНОГ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА АДМИНИСТРАТИВНОГ ПОДРУЧЈА ГРАДА БЕОГРАДА

У текстуалном делу Измена и допуна Регионалног просторног плана административног подручја града Београда („Службени лист Града Београда”, број 38/11) уносе се следеће измене:

001

„У поглављу „IV Просторни развој региона Београда”, подпоглавље” 1. Природа, еколошки развој и заштита”, тачка „1.2. Заштита животне средине, предела, природних и културних добара”, тачка „1.2.1. Заштита животне средине” у делу у коме се по алинејама набрајају оперативни циљеви заштите животне средине, додаје се још једна алинеја која гласи:”

– смањење притиска на чиниоце животне средине применом приступа одрживог развоја саобраћаја ;

002

„У поглављу „IV Просторни развој региона Београда”, подпоглавље” 1. Природа, еколошки развој и заштита”, тачка „1.2. Заштита животне средине, предела, природних и културних добара”, тачка „1.2.1. Заштита животне средине”, „Мере за заштиту животне средине” – „Заштита ваздуха” – четврти пасус се допуњује и гласи:

„Смањење загађења ваздуха пореклом од саобраћаја обезбедити изградњом аутопутске обилазнице, преусперењем транспортног и свог транзитног саобраћаја изван ужег градског подручја. Значајније редукције емисија су могуће фокусирањем на мерама управљања транспортним захтевима чији један од примарних циљева треба да буде смањење путовања путничким возилима и модална прерасподела на видове јавног превоза са тежиштем на подсистеме са електро напајањем и немоторизоване начине кретања. Смањење загушења и повећање ефикасности коришћења расположиве инфраструктуре се постиже мерама којима се утиче на временско, просторно и количинско прераспоређивање путовања. Унутар градског језгра афирмисати коришћење биогорива, и других видова погона који не угрожавају квалитет ваздуха у граду. Реконструкција и изградња нових саобраћајница мора бити заснована на строгим еколошким принципима према европским стандардима.”

003

У поглављу „IV Техничка инфраструктура”, подпоглавље 4.1. Саобраћај и саобраћајна инфраструктура у делу у коме се по алинејама набраја основни циљ развоја саобраћаја додаје се још једна алинеја која гласи:

– имплементација приступа одрживог развоја саобраћаја у складу са дугорочним циљевима развоја Града Београда 004

У поглављу „IV Техничка инфраструктура”, подпоглавље 4.1. Саобраћај и саобраћајна инфраструктура, четврти пасус се мења и гласи:

„Активности које се односе на дефинисање путних праваца, односно промене правца државних путева, који пролазе кроз насељена места, повезивање са путним правцима нижег ранга, урбанизацију коридора државних путева, потребно је ускладити са Законом о јавним путевима („Службени гласник РС”, број 41/18)”.

005

У поглављу „IV Техничка инфраструктура”, подпоглавље 4.1. Саобраћај и саобраћајна инфраструктура, после осмог пасуса додаје се нови пасус који гласи:

„Према прогнозама урађеним у SMART плану очекује се да број становника у Београду до 2033. године порасте на око 1.9 милиона, а број запослених на око 720 хиљада. Пораст броја становника и радних места у наредном периоду, генерисаће већи број захтева за путовањем и утицати на стање у саобраћајној инфраструктури Града. Поред наведеног, у поменутом периоду транспортни систем града треба да одговори и на промене настале у просторном размештају активности, које ће као последицу имати промене у дистрибуцији кретања. Град Београд се постепено мења из традиционално моноцентричног, у град са још једним градским центром на Новом Београду.

Све ово мора да прати одржив и енергетски ефикасан транспортни систем базиран на расположивим ресурсима и прогнозираним трендовима раста и развоја друштва у целини.

Пораст Бруто друштвеног производа (БДП) условиће раст броја путничких аутомобила у приватном власништву као и повећање коришћења постојећег броја возила односно и број путовања уопште. Процена годишњег пораста БДП-а је 3% између 2015. и 2021. године, 2,5% од 2021. до 2027. године, и 2% од 2027. до 2033. године. Према овим прогнозама датим у SMART плану прогнозира се и пораст степена моторизације који би у 2033. години требало да износи 429 путничких возила на 1.000 становника, што би значило да ће око 19% домаћинстава у граду бити без путничког аутомобила у власништву, што је готово упола мање него што је то било у 2015. години.”

006

У поглављу „IV Техничка инфраструктура”, подпоглавље 4.1. Саобраћај и саобраћајна инфраструктура, пасус у оквиру кога се врши набрајање Секторских задатака за остваривање основног циља у области саобраћаја, се мења и гласи:

„За остварење основног циља у планском периоду до 2033. године, секторски задаци су“:

У оквиру истог пасуса у делу где се врши набрајање по алинејама додају се нове алинеје:

– промовисање концепта одрживе мобилности кроз промену хијерархије међу видовима саобраћаја у корист пешачког и бициклистичког саобраћаја и јавног градског превоза путника;

– уклањање постојеће железничке инфраструктуре из делова Дорћола, Калемегдана, Косанчићевог и Савског венца и повећање доступности приобаља града, „спуштањем” Београда на реке;

– интензивно коришћење постојећих урбаних структура повећањем квалитета, компактности, густина, трансформацијом превазиђених индустријских и комуналних зона у савремене урбане намене, искоришћавањем недовољно ефикасно коришћеног градског земљишта, рехабилитацијом и урбанизацијом некадашњих индустријских зона и комуналних зона приобаља (brownfields), чиме ће се у односу на њихову просторну дистрибуцију, утицати и на превозне захтеве корисника;

– развој свих подсистема јавног превоза путника, а посебно шинског подсистема и реализација примарних градских саобраћајних праваца уз узимање у обзир економских, финансијских, техничких, социјалних као и свих аспеката заштите животне средине;

– израда инвестиционог и акционог плана који ће јасно поставити приоритете између капиталних пројеката, узимајући у обзир финансијске могућности Града и укључујући алтернативне изворе финансирања.

У поглављу „IV Техничка инфраструктура”, подпоглавље 4.1. Саобраћај и саобраћајна инфраструктура, Развојна концепција, (а) мрежа путева, део у оквиру набрајања по алинејама који гласи:

– израда одговарајуће планске и техничке документације као и изградња Спољне магистралне тангенте од чвора „Ласта” на постојећем ауто-путу, са мостом преко Дунава, до Панчевачког пута и везе са Северном тангентом, мења се и гласи:

– израда одговарајуће планске и техничке документације као и изградња Спољне магистралне тангенте од чвора „Ласта” на постојећем ауто-путу, са мостом преко Дунава, до Панчевачког пута и везе са Северном тангентом (Пројекат „DS 5” +8 у Смарт плану) са циљем ободног вођења саобраћаја у односу на централну градску зону;

008

У поглављу „IV Техничка инфраструктура”, подпоглавље 4.1. Саобраћај и саобраћајна инфраструктура, део Развојна концепција, (а) мрежа путева, додају се два нова пасуса који гласе:

„Поред наведеног на подручју града неопходно је започети и наставити реализацију примарних градских саобраћајних праваца који би омогућили бољу сегрегацију транспортних захтева како на ужем градском подручју тако и на подручју Метрополитена Београда. Са тим у вези значајна је реализација активности за следеће делове уличне мреже:

– тунелска веза Савске и Дунавске падине (Пројекат „DS 2” у Смарт плану) са реконструкцијом Старог Савског моста;

– унутрашњи магистрални полупрстен, брза градска саобраћајница, на делу од Цареве ћуприје до Панчевачког моста (Пројекат „DS 4” у Смарт плану)”

009

У поглављу „IV Техничка инфраструктура”, подпоглавље 4.1. Саобраћај и саобраћајна инфраструктура, део Развојна концепција, (б) железничке пруге и објекти. после пасуса који гласи:

– израда планске, инвестиционе и техничке документације за изградњу пруга:

– техничко-путничка станица Земун – Аеродром „Никола Тесла” – станица Сурчин;

– на деоници између Раковице и Топчидера (распутнице „Г”), изградња још два колосека, уз усаглашавање развојне концепције са заштитом културних добара;

– једноколосечна пруга Бели Поток – Винча – Панчево

– једноколосечна пруга Вреоци – Обреновац (уз постојећу индустријску пругу) са могућношћу преласка преко реке Саве (у коридору аутопута Јужни Јадран) и њено укључивање у станицу Сурчин, планиране железничке коридоре према аеродрому „Никола Тесла” и ТПС Земун;

– у складу са Условима ЈП Железнице Србије приступити изради техничке и планске документације за крак пруге који би по траси (деловима трасе) укинута ускоколосечне пруге, повезивао Обреновац са Београдом;

– Младеновац–Аранђеловац, са краком Аранђеловац–Топола–Горњи Милановац–Чачак;

– још два колосека на правцу Батајница–станица Центар;

– у функцији постојеће и нове локације за луку на левој обали Дунава;

– израда планске инвестиционе и техничке документације за изградњу робних станица (локотеретне станице) на локацијама Макиш и Батајница;

– за изградњу другог колосека од Ресника до Ваљева на железничкој прузи (Београд) Ресник–Пожега–Врбница–државна граница–(Бијело поље) што је у складу са Просторним планом Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10);

– за реконструкцију и модернизацију железничке пруге Београд–Ниш, на којој је планирана изградња двоколосечне пруге између станица (Ресник) Клење–Велика Плана;

– наставак изградње београдског железничког чвора.

Додају се нове алинеје која гласе:

– од „врачарских тунела” кроз постојеће тунелске цеви ка станици „Карабурма на Ада Хуји.

– прошрење система БГ воза, са могућношћу већег удела овог подсистема у систему јавног градско – приградског превоза путника

010

У поглављу „IV Техничка инфраструктура”, подпоглавље 4.1. Саобраћај и саобраћајна инфраструктура, део Развојна концепција, наслов који гласи

(д) бициклически саобраћај, се мења и гласи:

(д) пешачки и бициклически саобраћај

У оквиру истог дела додаје се следећи текст:

– четвртина свих кретања у граду обави се пешице. У том смислу, плановима развоја центара појединих градских општина и уже централне градске зоне Београда планирано је даље ширење постојећих и формирање нових пешачких зона. У овим деловима градске територије остали видови саобраћаја одвијаће се према посебном режиму;

– ширење пешачких зона повећаће значај пешачког саобраћаја као једног од важних вида одрживог саобраћаја. Поред тога, анализом у оквиру СМАРТ плана утврђено је да би пешачке коридоре требало планирати и реализовати на правцима преко река, јер данас за немоторизоване видове саобраћаја не постоје посебни мостови преко Саве и Дунава;

– редефинисање односа и значаја међу појединим видовима саобраћаја, посебно у централној градској зони захтеваће сагледавање проблематике и стварање услова за дефинисање концепцијских решења и израду студијске, планске и пројектне документације логистике града („city” логистика), а у циљу раста одрживости, мобилности, квалитета живота, конкурентности и атрактивности града;

– прерасподела јавних саобраћајних површина у корист немоторизованих видова кретања условиће концепцијски нова решења у погледу функционисања саобраћајног система у централној градској зони. Планирање потребних паркинг површина и њихове просторне дистрибуције са циљем оптималне опслуге централних градских простора као и конекција ка станицама висококапацитетних видова превоза значајни су предуслови за одржив развој пешачких зона и централних градских простора у целини;

После последњег пасуса у овом делу додаје се још један пасус који гласи:

– бицикл се као превозно средство данас у највећој мери користи у рекреативне сврхе, те је у складу са тим потребно повећати потенцијале за коришћење бицикала и за све друге сврхе кретања (посао, куповина....). Да би се за то створиле могућности, потребно је планирати одговарајућу инфраструктуру која ће допринети да се бицикл посматра као озбиљно превозно средство, посебно ако се узме у обзир и еколошки аспект овог вида саобраћаја.

011

У поглављу „IV Техничка инфраструктура”, подпоглавље 4.1. Саобраћај и саобраћајна инфраструктура, део Развојна концепција, додаје се нови део

е) Јавни превоз, и текст у оквиру њега који гласи:

Јавни превоз има кључну улогу за мобилност у Београду са учешћем различитих видова до 50% у укупној расподели по средствима превоза. У складу са тенденцијама разво-

ја Београда које претпостављају задржавање високог удела јавног превоза у укупном обиму кретања у граду потребно је следеће:

- ширити систем БГ: воза (Пројекат „DS 3” у Смарт плану), са унапређењем система приградске железнице у складу са прогнозируним захтевима за превозом у приградским деловима Београда;

- интензивирати активности на увођењу капацитетног шинског система типа метро у систем јавног превоза путника (Пројекат – Београдски метро – „DS 1” у Смарт плану);

- извршити координацију и синхронизацију свих видова јавног превоза, а у складу са развојем наведених шинских система. Посебно је значајно развијати и повезати системе БГ: воза и метроа преко заједничких преседачких станица. Такође значајно је развијати и остале видове јавног саобраћаја који ће имати и улогу „напојних” система за капацитетне шинске системе у оквиру система јавног превоза путника, посебно на почетно завршним станицама БГ: воза или метро система;

- Трамвајски подсистем јавног превоза путника и даље остаје у функцији на појединим коридорима, али се његов даљи развој у потпуности мора ускладити са примарним системом јавног превоза путника – БГ: возом и метро системом.

012

У поглављу „IV Техничка инфраструктура”, подпоглавље 4.1. Саобраћај и саобраћајна инфраструктура, део Развој саобраћајног система унутар Метрополитенског подручја оствариће се кроз:

трећи став се мења и гласи:

- Изградња капацитетних шинских система, метроа и градско-приградске железнице што захтева израду одговарајуће планско-техничке документације као и непосредне активности ка оспособљавању пруга и објеката на подручју АП Београда за укључење железнице у градско приградски саобраћај, боље повезивање насеља са железничким станицама и увођење тзв. напојног, система јавног превоза. Пројекат реализације метроа у Београду заједно са БГ:возом може да утиче на уздизање Града Београда на виши ниво међу метрополитенским градовима и престоницама централне, источне и југоисточне Европе, а према мерилима одрживе економије и напредне технологије, веће територијалне кохезије Града, вишег нивоа приступачности, саобраћајној и другој инфраструктури, учвршћене полицентричности и децентрализације и развијеног урбаног идентитета.

додају се ставови који гласе:

- синхронизацију у реализацији пројеката који су од значаја за побољшање функционисања саобраћаја у граду;

- развој система „Park & Ride” као део системског приступа у правцу јачања улоге система јавног превоза путника;

- проширење система БГ: воза којим ће се у великој мери повећати доступност и квалитет живота у насељима на појединим деловима градске територије који се налазе на правцима ширења железнице или у њеној гравитационој зони;

- могућности и развојни капацитети које има Аеродром „Никола Тесла” биће значајно унапређени повезивањем на капацитетни шински систем БГ:воз и метро. То такође отвара могућности за интензивнији развој простора на правцу Сурчин, Добановци, Угриновци, али и за простор у окружењу ван границе РПП-а;

- реализација још једног прикључка на аутопутски правац Е-763, у зони насеља Јаково, на делу између Обилазнице и чеоне наплатне рампе, по принципу уливно – изливних трака са циљем сегрегације саобраћајних токова и побољшања чинилаца животне средине на подручју центра ГО Сурчин.

013

У поглављу „V Имплементација” текст у првом пасусу који гласи:

„Примена овог плана, односно остварење планских решења, нарочито оних која представљају стретшке приоритете које треба остварити до 2015. године, налаже прецизирање мера и инструмената који ће се применити након усвајања Плана.”

се мења и гласи:

„Примена овог плана, односно остварење планских решења, нарочито оних која представљају стретшке приоритете које треба остварити до 2033. године, налаже прецизирање мера и инструмената који ће се применити након усвајања плана.”

014

У поглављу „V Имплементација”, подпоглавље 2. Обавезе и смернице за планку разраду:

Регионални просторни план се разрађује израдом планске документације у складу са Законом о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 – исправка и 64/10 – УС) и то:

- Генералним урбанистичким планом за уже (грађевинско) подручје града Београд;

- просторним плановима градских општина за делове ван обухвата Генералног урбанистичког плана (Сурчин, Обреновац, Лазаревац, Сопот, Барајево, Младеновац и Гроцка);

- просторним плановима инфраструктурних коридора и Просторним плановима подручја посебне намене;

- плановима генералне регулације за подручја ван обухвата Генералног урбанистичког плана и Просторних планова градских општина (делови територије општина Земун, Палилула, Вождовац);

- за подручја ван обухвата Генералног урбанистичког плана, а до доношења просторних планова градских општина (градске општине Гроцка, Младеновац, Сопот и Барајево), односно планова генералне регулације, могуће је директно примењивати Регионални просторни план издавањем локацијске дозволе на основу Правилника о општинама правилима за парцелацију, регулацију и изградњу („Службени гласник РС”, бр. 50/11). За објекте јавне намене и објекте и системе инфраструктуре локацијска дозвола се издаје у складу са Правилником о општим правилима за парцелацију, регулацију и изградњу, док је за објекте других намена потребно пре издавања локацијске дозволе израдити урбанистички пројекат у складу са законом.

Подручја у обухвату наведених планова се разрађују и кроз израду планова генералне регулације и планова детаљне регулације.

Израда свих просторних и урбанистичких планова мора бити у складу са основном концепцијом, пропозијима и планским решењима овог просторног плана.

За подручје у обухвату Регионалног просторног плана израђиваће се и просторни планови подручја посебне намене, а на основу иницијатива и одлука Републике Србије.

Регионални просторни план се разрађује и индиректно кроз израду других развојних докумената, од којих су неки дефинисани у поглављу 6 Приоритети и мере и инструменти имплементације до 2015. године

Регионалним просторним планом намена простора се приказује као основна намена којом су оквирно одређене целине основних категорија земљишта (реферална карта 1), и који се могу кориговати и детаљније одредити кроз израду просторног плана јединице локалне самоуправе и просторног плана подручја посебне намене.

На деловима територије градских општина Земун, Палилула и Вождовац који се налазе изван ГУП Београда могуће је градити привредне објекте уколико:

- задовољавају одредбе Закона о пољопривредном земљишту, Закона о заштити животне средине и других релевантних аката;

- имају неопходну урбанистичку документацију према Закону о планирању и изградњи (план генералне регулације);

- у складу су са Стратегијом развоја пољопривреде Града Београда; и

- задовољавају услове приступачности саобраћајној и другој техничкој инфраструктури.

Исто важи и за територије градских општина Обреновац, Лазаревац, Младеновац, Сопот, Барајево, Гроцка и Сурчин, с тим што ће ближе пропозиције око лоцирања и развоја привредних делатности бити дефинисане просторним плановима тих општина.

Програмом имплементације Регионалног просторног плана утврдиће се мере и активности за спровођење плана за раздобље од пет година, а нарочито:

- приоритетни пројекти за остваривање просторног уређења;

- динамика за уређење појединих просторних целина;

- износи и извори средстава за финансирање;

- одговорности за извршење пројеката и планских решења; и

- критеријуми за праћење промена стања у простору мења се и гласи:

Регионални просторни план се разрађује израдом планске документације у складу са Законом о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09, 64/10, 24/11, 121/12, 42/13 50/13,98/13,132/14 и 145/14) и то:

- генералним урбанистичким планом за уже (грађевинско) подручје града Београд;

- просторним плановима градских општина за делове ван обухвата Генералног урбанистичког плана (Сурчин, Обреновац, Лазаревац, Сопот, Барајево, Младеновац и Гроцка);

- просторним плановима инфраструктурних коридора и Просторним плановима подручја посебне намене;

- плановима генералне регулације за подручја ван обухвата Генералног урбанистичког плана и Просторних планова градских општина (делови територије општина Земун, Палилула, Вождовац), којима ће се прецизно дефинисати намена и просторни размештај.

Подручја у обухвату наведених планова се разрађују и кроз израду планова генералне регулације и планова детаљне регулације.

Израда свих просторних и урбанистичких планова мора бити у складу са основном концепцијом, пропозицијама и планским решењима овог просторног плана. Основна намена простора дефинисана овим планом је индикативног карактера и детаљно се утврђује кроз даљу планску разраду.

За подручје у обухвату Регионалног просторног плана израђиваће се и просторни планови подручја посебне намене, а на основу иницијатива и одлука Владе Републике Србије.

Регионални просторни план се разрађује и индиректно кроз израду других развојних докумената, од којих су неки дефинисани у поглављу 5. Приоритети и мере и инструменти имплементације до 2033. године

Регионалним просторним планом намена простора се приказује као основна намена којом су оквирно одређене целине основних категорија земљишта (реферална карта 1), и који се могу кориговати и детаљније одредити кроз израду просторног плана јединице локалне самоуправе и просторног плана подручја посебне намене.

За пројекте од значаја за Републику Србију, односно за капиталне пројекте у домену, саобраћаја, инфраструктуре, привреде и заштићених подручја (као што су: комплекси Луке, привредни и индустријски паркови, заштићена природна и културна подручја, друмски и железнички коридори итд.), потребно је приступити изради посебних планских докумената којима се уз претходну сарадњу са надлежним институцијама, основна намена простора дефинисана овим планом може другачије дефинисати.

Поједина подручја у оквиру обухвата плана која су од посебног интереса за Републику Србију обрађена су и спроводе се кроз следећа планска документа:

1. Уредба о просторном плану подручја посебне намене пределе изузетних одлика Авала –Космај („Службени гласник РС”, број 146/14);

2. Уредба о просторном плану подручја посебне намене уређења дела приобаља града Београда – подручје приобаља реке Саве за пројекат „Београд на води” („Службени гласник РС”, број 7/15);

3. Уредба о просторном плану подручја посебне намене међународног пловног пута Е-80 – Дунав (Паневропски коридор VII) („Службени гласник РС”, број 14/15);

4. Уредба о утврђивању просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора железничке пруге Београд – Суботица – државна граница (Келебија) („Службени гласник РС”, број 32/17);

5. Уредба о просторном плану подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске – Београд (Добановци) („Службени гласник РС”, бр. 69/03 и 147/14);

6. Уредба о утврђивању просторног плана инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица – Београд („Службени гласник РС”, бр. 69/03, 36/10 и 147/14);

7. Уредба о утврђивању просторног плана инфраструктурног коридора аутопута Е-75 деоница Београд – Ниш („Службени гласник РС”, бр. 69/03, 36/10 и 147/14).

На деловима територије градских општина Земун, Палилула и Вождовац који се налазе изван ГУП Београда могуће је градити привредне објекте уколико:

- задовољавају одредбе Закона о пољопривредном земљишту, Закона о заштити животне средине и других релевантних аката;

- имају неопходну урбанистичку документацију према Закону о планирању и изградњи (план генералне регулације);

- у складу су са Стратегијом развоја пољопривреде града Београда; и

- задовољавају услове приступачности саобраћајној и другој техничкој инфраструктури.

Исто важи и за територије градских општина Обреновац, Лазаревац, Младеновац, Сопот, Барајево, Гроцка и Сурчин, с тим што ће ближе пропозиције око лоцирања и развоја привредних делатности бити дефинисане просторним плановима тих општина.

Програмом имплементације Регионалног просторног плана утврдиће се мере и активности за спровођење плана:

- приоритетни пројекти за остваривање просторног уређења;

- динамика за уређење појединих просторних целина;

- износи и извори средстава за финансирање;

- одговорности за извршење пројеката и планских решења; и

- критеријуми за праћење промена стања у простору. 015

У поглављу „V Имплементација”, подпоглавље 5. Приоритети и мере и инструменти имплементације до 2015. године се мења и гласи:

„Приоритети и мере и инструменти имплементације до 2033. године”.

У поглављу „V Имплементација”, подпоглавље 5. Приоритети и мере и инструменти имплементације до 2033. године, део Саобраћај се у потпуности замењује новим делом који гласи:

Приоритети до 2021. године

– израда планске, техничке и пројектне документације и изградња тунелске везе Савске и Дунавске падине са новим (реконструисаним) мостом преко реке Саве који ће у средњем делу имати простор за кретање капацитетног шинског система (Пројекат „DS 2” Смарт плана)

Рок извршења: 2017–2021. година.

Извор финансирања: Буџет Града и други извори финансирања.

Одговорност: Градска управа Града Београда.

– проширење система БГ: воза;
– линија 2, ка Реснику
– линија 4, ка Аеродрому „Никола Тесла” и Сурчину
– отварање нових станица на линији 1, Батајница – Овча на деоници од Новог Београда до Батајнице
– отварање нове станице „Кошутњак” на линији 2 Београд Центар – Ресник

Рок извршења: 2017– 2021. година

Извор финансирања: Буџет Републике Србије

Одговорност: „Инфраструктура Железнице Србије” АД и „Србијавоз” АД у сарадњи са Градском управом Града Београда (надлежни Секретаријат за јавни превоз)

– израда планске, техничке и пројектне документације и изградња сектора IV и V Унутрашњег магистралног полупрстена на делу од Устаничке улице до Панчевачког моста

Рок извршења: 2017–2021. година.

Извор финансирања: Буџет Града, Европска банка за обнову и развој, Европска инвестициона банка.

Одговорност: Градска управа Града Београда.

– реализација додатних пројеката са ниским улагањима:
– изградња „Park and Ride” паркиралишта;
– изградња вануличних капацитета за паркирање;
– уградња сигналних уређаја на раскрсницама дуж трамвајских кооридора са сврхом предности шинском систему jгс-а;

– израда студије изводљивости коверзије старог железничког моста јужно од моста „Газела” у пешачко – бициклички мост, израда техничке документације и изградња – реконструкција моста.

Рок извршења: 2017–2021. година.

Извор финансирања: Буџет Града.

Одговорност: Градска управа Града Београда.

– израда планске, техничке и пројектне документације за коридор аутопута Београд-Јужни Јадран на административном подручју Београда.

Рок извршења: 2010–2021. година.

Извор финансирања: Буџет Републике Србије.

Одговорност: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије, ЈП Путеви Србије.

– изградња Обилазнице око Београда (деоница Батајница-Добановци и деоница од Ибарске магистрале до Бубањ потока)

– Мост на Сави у Обреновцу тзв. „Сремска газела”, почетак његове изградње (реконструкције) као и изградња приступних саобраћајница.

Рок извршења: 2010–2021. година.

Извор финансирања: Буџет Републике Србије.

Одговорност: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије, ЈП Путеви Србије.

Приоритети до 2027. године

– израда студијске, планске и пројектне документације за линију 1. Београдског метроа и изградња I фазе прве линије на делу од Макишког поља до Панчевачког моста или до Ада хује.

Рок извршења: 2017–2027. година.

Извор финансирања: Буџет Републике Србије, инострани кредити, посебни извори финансирања.

Одговорност: Градска управа Града Београда.

– проширење система БГ воза:
– отварање нове станице „Макензијева” на линији 1 Батајница – Овча;

– отварање линије 3 на потезу Макиш – Карабурма са новим станицама у Макишу, Трговачкој, Церак Виногради – Петлово брдо, Вука Врчевића на Ада Хуји.

Рок извршења: 2021–2027. година.

Извор финансирања: Буџет републике Србије, Иностранни кредити.

Одговорност: Инфраструктура Железнице Србије” АД и „Србијавоз” АД, у сарадњи са Градском управом Града Београда (надлежни Секретаријат за јавни превоз).

– израда планске, техничке и пројектне документације и изградња сектора II и III Унутрашњег магистралног полупрстена на делу од „Цареве ћуприје” до Устаничке улице;

– рок извршења: 2017–2027. година;

– извор финансирања: Буџет Града, Европска банка за обнову и развој, Европска инвестициона банка;

– одговорност: Градска управа Града Београда

– израда планске и пројектне документације и изградња Спољне магистралне тангенте на делу од Петље „Ласта” до Ада Хује;

– Рок извршења: 2017–2027. година.

Извор финансирања: Буџет Града и други извори финансирања.

Одговорност: Градска управа Града Београда.

Приоритети до 2033. године

– Почетак изградње линије 2. Београдског метроа на правцу Устаничка – Земун и реализација II фазе 1. Линије Београдског метроа од Панчевачког моста (Ада Хуја) до Мирлијева, израда студијске, планске и пројектне документације.

Рок извршења: 2027–2033. година.

Извор финансирања: Буџет Републике Србије и Града Београда, инострани кредити, посебни извори финансирања.

Одговорност: Градска управа Града Београда или новоформирано јавно предузеће за реализацију пројекта Београдског метроа и система БГ:воза (суоснивачи Република Србија и Град Београд).

– комплетирање саобраћајнице Унутрашњи магистрални полупрстен на делу од саобраћајнице Т-6 до Панчевачког моста, стављање у функцију целог саобраћајног правца
– рок извршења: 2027–2033. година.

– извор финансирања: Буџет Града, Европска банка за обнову и развој, Европска инвестициона банка.

– одговорност: Градска управа Града Београда.

– наставак изградње Београдског железничког чвора у складу са новонасталим просторним и урбанистичким променама, превозним захтевима и потребама железнице Србије.

Рок извршења: 2010–2033. година.

Извор финансирања: Буџет републике Србије.

Одговорност: „Инфраструктура Железнице Србије” а.д. и „Србијавоз” АД, у сарадњи са Градском управом Града Београда (надлежни Секретаријат за јавни превоз).

015

Део РПП „Документација” се допуњава следећим поглављем:

– Информациона основа за потребе ажурирања Транспортног модела Београда и израду Саобраћајног мастер

плана Београда и стратешке процене утицаја на животну средину са пратећим активностима:

Подпоглавља:

I. Зонски систем

II. Процена социоекономских показатеља и квантификација намене површина

III. СМАРТ План – Извештај о избору сценарија

IV. Смарт план – Коначни извештај

V. Транспортни модел Београда 2015. (у дигиталној форми на CD-у)

Саставни део Документације РПП-а, Транспортни модел Београда 2015. са прогнозним годинама 2021, 2027. и 2033. представља документ који је основа за даље моделовање и анализе саобраћајног система на микро, мезо и макро нивоу у зависности од врсте планског документа који се израђује. Транспортни модел Београда неопходно је редовно ажурирати како би се створила информациона основа за прећење свих промена које се као последице могу јавити на саобраћајном систему града.

Овај план ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном листу Града Београда”.