

# С Е П А Р А Т

## О ТЕХНИЧКИМ УСЛОВИМА ИЗГРАДЊЕ

### - САОБРАЋАЈНА ИНФРАСТРУКТУРА -

#### 1. 1. Правни и законски основ

*Сепарат о техничким условима изградње (у даљем тексту: сепарат) јесте документ који доноси ималац јавних овлашћења у оквиру своје надлежности кад плански документ не садржи услове, односно податке за израду техничке документације, који садржи одговарајуће услове и податке за израду техничке документације, а нарочито капацитете и место прикључења на комуналну и другу инфраструктуру према класама објеката и деловима подручја за које се доноси.*

ЈП Уређење и јавно осветљење, Јагодина, које је правни следбеник ЈП „Дирекција за изградњу“ Јагодина, је ималац јавних овлашћења у области управљања јавним путевима на територији града Јагодина и издавања услова за прикључење на јавну саобраћајну површину и издавања услова за раскопавање јавних површина на територији Града Јагодине због извођења радова на изградњи објекта линијске инфраструктуре, на основу Усклађене Одлуке о оснивачком акту Јавног предузећа „Уређење и јавно осветљење“ Јагодина (Службени гласник града Јагодина, бр.18/16, 19/16-исправка 4/17) и Одлуке о поверавању послова управљања јавним и некатегорисаним путевима на територији града Јагодина и одређивања управљача јавних и некатегорисаних путева (Службени гласник града Јагодина, бр.18/16).

Сепарат се израђује у складу са:

- Законом о планирању и изградњи ("Сл. гласник РС", бр. 72/2009, 81/2009 - испр. 64/2010 - одлука УС, 24/2011, 121/2012, 42/2013 - одлука УС, 50/2013 - одлука УС, 98/2013 - одлука УС 132/2014 и 145/2014, 83/2018, 31/2019, 37/2019 - др. Закон, 9/2020, 52/2021 и 62/2023),
- Правилником о садржини, начину, поступку и роковима израде и објављивање сепарата („Сл.гласник РС“, бр. 33/2015 од 9. априла 2015.).
- Законом о путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2018 и 95/2018 - др. закон),
- Уредбом о локацијским условима („Службени гласник РС", број 115/2020),
- Одлука о улицама, општинским и некатегорисаним путевима ("Сл.гласник Града Јагодина" бр. 18/2022)
- Одлука о техничком регулисању саобраћаја ("Сл.гласник Града Јагодина" бр.18/2022), и у складу са другим важећим актима и правилима струке.

### 1.1.1. Сврха израде спарата

Сепарат о техничким условима изградње прикључака на саобраћајну мрежу и изградње подземне и надземне линијске инфраструктуре (укрштање и/или паралелно вођење) се доноси кад плански документ не садржи **услове за прикључење** на саобраћајну мрежу грађевинске парцеле/комплекса и **услове за укрштање и паралелно вођење линијске инфраструктуре** са саобраћајном мрежом, односно податке за израду техничке документације.

Сепарат садржи одговарајуће услове и податке за израду техничке документације, нарочито место прикључења на саобраћајну инфраструктуру, место укрштања или положај у габариту/у односу на габарит саобраћајнице линијске инфраструктуре, у складу са рангом саобраћајнице према класама објеката у деловима подручја за које се доноси.

Сепарат се примењује као допуна планског документа за дефинисање услова за израду техничке документације у процедури издавања **локацијских услова** или за потребе израде **урбанистичког пројекта**.

## 1.2. Подручје за које се доноси сепарат

Сепарат се доноси као **општи документ** за саобраћајну мрежу **на територији града Јагодина** која је одређена важећим планским документима:

- Просторни план града Јагодине (бр.350-20/13-01-1)
- Генерални урбанистички план града Јагодине („Сл. града Јагодина., бр:10-1/2015).
- 

Граница подручја за које се доноси Сепарат поклапа се са подручјем обухваћеним Генералним урбанистичким планом и укључује грађевинско подручје и земљиште изван граница грађевинског подручја на територији града Јагодине. Поред КО Јагодина подручје обухваћено ГУП-ом обухвата и 15 катастарских општина које тангирају КО Јагодина.

Границе обухвата ГУП-а се поклапају са катастарским општинама ивичних насеља и то:

- **на северу** је граница села Рибник према селу Доњи Рачник, граница села Ланиште према селу Доњи Рачник, Багрдан село, Општини Свилајнац, селу Рајкинац и селу Дубока, граница Кочиног села према селу Дубока и Мали Поповић и граница села Рибаре према селу Глоговац.
- **на истоку** је граница села Рибаре, Ракитово, Кончарево, Мајур, према Општини Ћуприја.
- **на југу** је граница села Главинци према Општини Ћуприја, селу Коларе и Шуљковац и Ковачевац.
- **на западу** је граница села Драгоцвет и Винораче према селу Међуреч, граница села Деонице према селу Међуреч, Сиоковац и Црнче, граница села Вољавче према селу Црнче и Доње Штипље и граница села Рибник према селу Доње Штипље и Врановац.

Границу обухвата Генералног урбанистичког плана града чине град Јагодина и 15 села и то:

1. КО Јагодина	П = 1793,73 Ха
2. КО Рибаре	П = 1222,77 Ха
3. КО Ракитово	П = 384,95 Ха
4. КО Кончарево	П = 1002,76 Ха
5. КО Мајур	П = 1319,41 Ха
6. КО Бресје	П = 657,81 Ха
7. КО Главинци	П = 707,82 Ха
8. КО Драгоцвет	П = 985,28 Ха
9. КО Трнава	П = 365,12 Ха
10. КО Винорача	П = 664,56 Ха

11. КО Деоница	П = 801,28 Ха
12. КО Вољавче	П = 547,36 Ха
13. КО Буковче	П = 595,19 Ха
14. КО Рибник	П = 621,64 Ха
15. КО Кочино село	П = 1038,20 Ха
16. КО Ланиште	П = 1852,05 Ха

**Укупна површина обухвата у Генералном урбанистичком плану је 14.559,98 ха.**

*\*Грађевинско подручје јесте уређени и изграђени део насељеног места, као и неизграђени део подручја одређен планским документом за заштиту, уређење или изградњу објекта.*

Грађевинско подручје обухвата насељено место града Јагодине и 15 сеоских насеља.

У обухват границе грађевинског подручја улази **цела КО Јагодина и делови 15 КО села:** Рибаре, Ракитово, Кончарево, Мајур, Бресје, Главинци, Драгоцвет, Трнава, Винорача, Деоница, Вољавче, Буковче, Рибник, Кочино село, Ланиште.

<b>Грађевинско подручје</b>	<b>7.402,03 ха</b>
<b>Површина ван грађевинског подручја</b>	<b>7157,95 ха</b>
<b>Површина обухвата ГУП-а</b>	<b>14.559,98 ха</b>

**табела : Подела обухвата ГУП-а на грађевинско подручје и површину ван грађевинског подручја**

Граница грађевинског подручја дефинисана је и описана у Генералном урбанистичком плану града Јагодине.

## **1.1. Подаци о фактичком стању доступности капацитета и фактичког стања у простору**

### **1.1.1. Саобраћајна мрежа на територији града Јагодина**

Јагодина се локацијски налази у моравској долини, природном коридору изузетног саобраћајног значаја. Северно од градског ткива протеже се ауто пут Београд-Ниш, деоница међународног пута Е-75 као најважније друмске саобраћајнице Србије на потезу север-југ. Нешто јужније, паралелно са ауто-путем пролази магистрална железничка пруга Београд-Ниш која има међународни карактер.

Географски положај Јагодине у једном од главних инфраструктурних коридора правца север - југ, један је од главних потенцијала развоја Јагодине и ширег окружења. На основу повољног географског положаја Јагодина је Просторним планом Републике Србије дефинисана као регионални центар-подручје под посебним притиском развоја. Генералним планом је заснована глобална концепција уређења грађевинског реона Јагодине и околних насеља.

Слободне зоне су као један од потенцијално најдинамичнијих форми агломирања и генерисања развоја у просторно урбаној структури Јагодине и ширег окружења планиране су на територији града Јагодина. Главни саобраћајни коридори утицали су и на утврђивање граница грађевинског реона тј. његово проширење.

Спољни саобраћај, изворно-циљни и транзитни, због положаја основних саобраћајница, има радијалну оријентацију према центру града. на тај начин у центру, у коме је највећа концентрација становања, терцијалних активности и пословања долази до преоптерећења мреже (појаве засићеног тока) неповољне структуре саобраћаја (високо учешће теретних возила) и неповољног утицаја саобраћаја на животну средину.

Ради повећања брзине транзита и смањења утицаја транзитног саобраћаја на град неопходно је раздвајање токова овог саобраћаја од локалног. Формирање посебне мреже теретног и транзитног саобраћаја као и изградња робно-транспортног центра побољшаће услове одвијања транзитног саобраћаја а задовољиће се делимично и захтеви градског локалног саобраћаја.

Планом се постојећи, у основи радијални систем градских саобраћајница са слабо изграђеним попречним везама, планираном изградњом мостова преко реке Белице, претвара у радијално-прстенести. Планирани саобраћајни систем усаглашен је са основним концепцијама намене површина, пратећи и допуњавајући реализацију основних циљева израде плана. Саобраћајни систем на подручју Генералног плана представља јединствену целину у којој се поједини видови саобраћаја развијају као посебни подсистеми.

Генералним планом Јагодине трасе Државних саобраћајница у потпуности се придржавају траса предвиђених плановима вишег реда, тј. Просторним планом Републике Србије и Просторним планом ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75, ДЕОНИЦА БЕОГРАД - НИШ ("Сл. гласник РС", бр.69/03).

Развојне особине, које иду коридором државног пута првог реда, државних путева другог реда и трасом магистралне пруге Београд - Ниш треба да представљају функционалну везу и основу развоја Републике. У периоду после 2014. године, у правцу остваривања циљева просторног развоја Србије, планско решење у области путног саобраћаја је активност на реконструкцији државног пута I реда. Коридори свих државних путева се задржавају, а у наредном периоду тежиште је на њиховом унапређењу (рехабилитација, доградња неизграђених путних праваца и допуна постојећих праваца, везаних за нове услове и стратешка одређења развоја Републике).

Основна саобраћајна мрежа постављена је тако да магистрални и регионални токови пролазе кроз централни део град, самим тим је остварено повезивање свих градских зона и града као целине са мрежом Државних путева Републике Србије а са друге стране, пружање државних путева II реда кроз насељену зону има за последицу повећање буке и аерозагађења и смањење безбедности саобраћаја услед мешања транзитних и локалних саобраћајних токова.

## ДРЖАВНИ ПУТЕВИ I и II РЕДА

Мрежу ванградских и градских деоница државних путева у обухвату плана чине:

- **Државни пут првог реда број 1**, деонице број 0018/1161 и 0019/1160, и то од почетног чвора број 0009 Баточина код км 692+318 до чвора број 0112 Ћуприја код км 727+009 у складу са референтним системом ЈП „Путеви Србије“.
- **Државни пут II А реда број 184** у складу са референтним системом ЈП „Путеви Србије“.
- **Државни пут II А реда број 185** у складу са референтним системом ЈП „Путеви Србије“.
- **Државни пут II А реда број 158**, у складу са референтним системом ЈП „Путеви Србије“.
- **Државни пут II А реда број 189**, у складу са референтним системом ЈП „Путеви Србије“.

У границама плана предвиђена изградња нове петље „Јагодина југ“ на државном путу првог реда-аутопуту број 1 (Е-75) код км 722+068, и за изградњу исте је резервисан простор. Планирана петља „Јагодина југ“ је условљена реализацијом планираног РТЦ Јагодина у функцији растерећења насеља Јагодина од транзитног саобраћаја из РТЦ и повезивања јужног дела подручја општине Јагодина, општинског центра Јагодина, индустријске зоне и осталих насеља у јужном делу општине, као и везе постојећих саобраћајница и државног пута II А реда број 158.

## ПРИМАРНА САОБРАЋАЈНА МРЕЖА

Примарну мрежу саобраћајница у обухвату плана чине прилазне и ободне примарне саобраћајнице и примарне саобраћајнице градске мреже на ужем подручју града.

Категорију прилазних и ободних примарних саобраћајница чине следеће саобраћајнице - правци:

- Државни пут другог А реда број 158 (Багрдан-Јагодина) - градска деоница државног пута другог А реда број 158 ул. Багрданска - Словенски пут(саобраћајница за прилаз ауто-путу).

- Државни пут другог А реда број 158 (Ћуприја-Јагодина)-нова саобраћајница до примарне саобраћајнице Кабловске улице-Кабловска улица до Словенског пута

- Државни пут другог А реда број 184 (Крагујевац-Јагодина) - улица Др. Светислава Шохаје до градске саобраћајнице Томе Милошевића преко планираног моста на реци Белици, и преко саобраћајнице ул. Томе Милошевића до Државног пута другог А реда број 158 (Ћуприја-Јагодина).

- Државни пут другог А реда број 184 (Крагујевац-Јагодина)- нова саобраћајница до општинског пута ОП-110-11 - општински пут ОП-110-0 "Штипљанског пут"- нова саобраћајница- Државни пут другог А реда број 158 (Багрдан-Јагодина).

Делови простора дуж главних прилазних путних праваца граду, градској деоници државних путевева ПА реда 158,184,185 и 189 укључени су у простор грађевинског реона Јагодине и намењени за стамбено-комерцијалне садржаје и индустрију - првенствено робно-тржне и снабдевачке садржаје и објекте производног занатства и мале привреде. Изградњом комерцијалних објеката на потезу зоне између Јагодине и Ћуприје уз државни пут другог реда 158, остварило би се функционално и просторно повезивање Јагодине и Ћуприје у јединствену целину (усаглашен урбо-систем као део трограђа Јагодина-Ћуприја-Параћин).

Примарне саобраћајнице су углавном градске деонице Државних путева и карактеристичне су по интензивним токовима возила као и већем учешћу транзитних и теретних токова.Примарну мрежу градских улица на ужем подручју града овим планом сачињавају саобраћајнице на потесу улица Кнеза Лазара - Књегиње Милице и Кнеза Милоша - Кнеза Милете које се пружају упоредо са магистралном железничком пругом и Државним путем првог реда- аутопут Е-75 и попречне везе на потезу улица: Доситејева - Косте Абрашевића, Капетана Коче - Стевана Синђелића - Сутјеске - 7. јула, Краљевића Марка-Краља Петра Првог и Радмила Ђорђевића-Чочетова-Јухорска, као везе са Државним путем другог реда бр. 184 Јагодина - Крагујевац.

Оваквим системом обилазница, регионалних, локалних и примарних саобраћајница формирани су са западне и источне стране градске агломерације и централног градског простора концентрични полупрстенови.

Спољни полупрстени треба да омогући дистрибуцију спољног изворно-циљног саобраћаја на мрежу градских магистрала и да истовремено повеже правце најинтензивнијег транзитног саобраћаја као и да обезбеди добре везе индустријских зона "Север" и "Југ" са путном мрежом Јагодине.

## ОПШТИНСКИ ПУТЕВИ

Од локалних путних праваца новим Генералним планом планира се правац Бресје - Трнава и правац од Штипљанског пута ОП-110-0 до Државног пута другог реда број 158 (Багрдан-Јагодина)

Остали локални путеви на подручју Генералног плана се задржавају, и то:

- општински пут ОП-110-0, Штипљански пут,
- општински пут ОП -110-1, Бресје-Трнава,
- општински пут ОП -110-2, Трнава- Винорача,
- општински пут ОП -110-11, Јагодина- Винорача,
- општински пут ОП -214-1, Јагодина-Ланиште- Рибник-Буковче,
- општински пут ОП -214-2, Вољавче,
- општински пут ОП -214-7, Ракиново- Кончарево,
- општински пут ОП -214-8, Ракиново- Рибаре- Кочино Село,
- општински пут ОП -214-9, Мајур,
- општински пут ОП -218-1,

## СЕКУНДАРНА МРЕЖА ГРАДСКИХ САОБРАЋАЈНИЦА

Ова мрежа би требала да задовољи путовања са извором и циљем у оквиру блокова и радних зона или за повезивање истих са саобраћајницама вишег реда. На ширем градском подручју ове саобраћајнице представљају, за стамбене и индустријске блокове и приградска насеља, ободне и сабирне улице као на графичком прилогу и служе повезивању.

1) Категорију саобраћајница првог реда секундарне мреже чине следеће улице-правци:

- Браће Дирак,
- Новосадска-Бавичка-Вукашина Стефановића,
- Бранка Радичевића - Живорада Костића,
- Милана Мијалковића,

2) Категорију саобраћајница другог реда чине следеће улице-правци:

- Краља Петра Првог - Ружице Милановић- Лабуда Ђукића - Јагодинска,
- Првомајска - Масарикова,
- Војвођанска,
- Славке Ђурђевић Никчевићева,
- Козарачка - Народног фронта,
- Максима Горког - Вука Карахића,
- Танаска Рајића,
- Доситејева - Нова улица до улице Животе Станисављевића,
- Животе Станисављевића - Софије Младеновић,
- Иве Андрића,
- Иве Андрића,
- Нова саобраћајница - продужетак Јухорске,
- Пут кроз Трnavу од државног пута другог реда број 184 до продужетка Јухорске улице.

## ТЕРЦИЈАЛНЕ И ПРИСТУПНЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ

Задржавају се сходно потребама повезивања појединих зона и локација са путном мрежом вишег реда. Ближом разрадом појединих зона и блокова биће детаљније дефинисане, уз могућност да где просторне могућности и регулациони елементи дозвољавају, пређу у виши саобраћајни ранг.

## СТАЦИОНАРНИ САОБРАЋАЈ

Стационарни саобраћај, односно паркирање, дуго година није нашло своје место у саобраћајном систему града. Последица таквог третмана у саобраћајном систему града је та што су градске саобраћајнице (ионако сиромашних геометријских карактеристика) закрчене паркираним аутомобилима чиме се смањује проточност саобраћаја на њима. Аутомобили се паркирају и на другим површинама (пешачким стазама, тротоарима, зеленим површинама и слично), све због недовољног броја паркинг простора.

Ова појава је најизраженија у зонама са већом концентracијом становања у центру града, где се због повећане атрактивности повећава и потреба за паркирањем аутомобила.

Поред недостатка паркинг простора за путничке аутомобиле, Јагодина до данас није решила нити изградила паркинг простор за теретна возила, што има за последицу да нам теретна возила улазе и у сами центар града чиме отежавају и овако тешку ситуацију. Такође, у стамбеним блоковима намењеним искључиво за становање честа је појава паркирања теретних возила преко зелених и сличних површина, што изазива оправдани револт грађана због угрожене животне средине.

Анализирајући постојеће стање, а ради омогућавања правилног, брзог и јефтиног организовања и регулисања стационарног саобраћаја, дефинисани су следећи критеријуми које треба применити при одређивању режима уличног паркирања у складу са могућностима посматране саобраћајнице и њеним особинама:

- Снимањем и анализом токова динамичког саобраћаја и обима стационарног саобраћаја, а у циљу организације стационарног саобраћаја, град је подељен у две зоне и то:
  - I зона обухвата простор омеђен улицама: Краља Петра I, Кнеза

Милоша, Гине Пајевић, Капетана Коче, Синђелићева, Сутјеска и Браће Дирак до Краља Петра I.

- II зона је унутар простора који омеђавају улице: Кабловска, Рибарска, Капетана Коче, Кнеза Милете, Деспота Стефана, Живадина Кошутећа, Бранка Радичевића, Вукашина Стефановића, Бањичка, Новосадска, Чочетова, Радмиле Ђорђевић, Кнеза Милоша и Краљевића Марка до раскрснице Кабловске и Јеврема Поповића, а изван простора прве зоне.

- дефинисање начина уличног паркирања и обележавање вертикалном и хоризонталном сигнализацијом по ЈУС-у;
- уређивање површина на којима се већ врши паркирање, а саме површине су неуређене (земљана подлога);
- уређивање површина погодних по својој локацији и величини за отворена паркиралишта на којима се тренутно не врши паркирање и изградња јавних паркинг гаража;
- дефинисање улаза и излаза са новоуређених паркинг простора у складу са потребама и могућностима уличне мреже.

Сви наведени критеријуми представљају неопходне интервенције у дефинисаној утицајној зони који треба да дају позитивне ефекте у предложеном решењу. У првој фази омогућавање брзог, ефикасног и релативно јефтиног решења пружиће још и предложене интервенције, којима ће улично паркирање биће сведено на најмању могућу меру из разлога промене ранга саобраћајница и режима саобраћаја у истим.

Детаљнијом разрадом Генералног плана, нарочито у централном градском подручју и у контакту са евентуалном пешачком зоном, треба предвидети потребан број паркинг места за становнике, запослене и посетиоце. Потребан број паркинг места утврдити на основу норматива и препорука.

Табела: Број места за паркирање за садржаје градског центра

ВРСТА САДРЖАЈА	1 место за паркирање на
Управно административни објекти	60 м <sup>3</sup> етажне површине
Банке, поште	30-45 м <sup>2</sup> 5-7 запослених
Трговине, самоуслуге, супермаркети	50 м <sup>2</sup> продајног простора
Ресторани, гостионице, кафане и кафеи	10 места (седишта)
Хотели	2-10 кревета у зависности од категорије
Спортски објекти	8 гледалаца, према максималном капацитету
Позоришта, биоскопи, концертне дворане	7 седишта
Основне школе	1 учионица
Средње (стручне) школе	15 ученика
Библиотеке	30-45 м <sup>2</sup>
Универзитети	5-10 студената
Индустријски објекти	3 запослена
Магацини и складишта	4 запослена
Болнице	40-100 м <sup>2</sup> 7-20 кревета, 5 до 10 запослених

На новим локацијама на којима се планира становање, стамбено-пословни простор или јавне функције неопходно је обезбедити довољно паркинг простора како за потребе становника и запослених тако и за потребе осталих корисника зоне.

Табела: Планерски нормативи

ВРСТА САДРЖАЈА	Степен моторизације (воз/становник)			
	1:5	1:3.5	1:2.5	1:2
Једнопородичне зграде (на 100 зграда)	200	200	300	300
Вишепородичне зграде (на 100 станова)	80	120	160	200
Управне зграде, банке и сл. (на 1000м <sup>2</sup> нето етажне површине)	13	20	25	33
Трговине, робне куће и сл. (на 1000м <sup>2</sup> пословног простора)	11	17	22	28
Индустријски објекти (на 100 радника)	25	40	50	65
Ресторани, кафане (на 100 седишта)				
• у центру	5	8	10	13
• ван центра	10	15	20	25
Хотели (на 100 соба)				
• у центру	40	60	80	100
• ван центра	50	70	90	110
Биоскопи (на 100 седишта)	7	11	14	18
Спортски објекти на 100 гледалаца)	10	15	20	25

### ПЕШАЧКИ САОБРАЋАЈ

Пешачење је најобимнији облик кретања у граду и најинтезивнији су у централној зони града из разлога концентрације административних, пословних, културних, трговачких и сличних објеката. У циљу хуманизације градског простора, један од примарних задатака је решавање пешачког саобраћаја и то да се за пешачки саобраћај осигурају најквалитетнији градски амбијенти: шеталишта, улице и тргови ужег центра, паркови и историјска језгра за које влада и највећи интерес. Као најпогоднији за ову сврху намеће се централни градски простор као и пешачка улица Бошко Ђуричић, а сви детаљи биће дефинисани кроз планове нижег реда.

У новопланираним стамбеним зонама могу се формирати пешачке стазе независно од саобраћајница што је предмет детаљне разраде плана. Пешачки саобраћај одвијаће се и тротоарима поред свих саобраћајница примарне, секундарне и терцијарне уличне мреже.

### БИЦИКЛИСТИЧКИ САОБРАЋАЈ

Град Јагодина се налази на просечној надморској висини од 116 метара и као такав сврстава се у категорију градова са погодном надморском висином. Просечан нагиб терена је испод 1% па и по овом критеријуму Јагодина спада у градове са повољним условима за бициклички саобраћај. Такође на основу климатских параметара, Јагодина спада у погодне градове за бициклички саобраћај. Планом се за релативно мали број бицикличких кретања (5%) са релативно скромним захтевима предвиђају одређене акције у циљу повећања броја корисника у апсолутном и процентуалном смислу.

Јагодина има изграђену мрежу бицикличких стаза на прилазним градским деоницама државним путевима другог реда број 184, 185, 158 и 189. Бицикличке стазе су такође изграђене у профилу градске саобраћајнице Словенски пут (прилазна саобраћајница наплатној рампи) и улици Краљевића Марка.

Овим планом се предвиђа изградња бицикличких стаза у профилу Кабловске улице, на општинском путу ОП 214-1 ( прилаз новој индустријској зони у зони 47), општинском путу ОП 110-11 Јагодина-Винорача.



Бициклическе стазе водити истим коридорима са пешачким.

Изградњом нових бициклических стаза, реконструкцијом постојећих и стварању бициклических стаза где је то могуће унутар новоформираних стамбених блокова независно од градских саобраћајница, извршиће се повезивање бициклическим стазама већих индустријских зона у целокупну градску мрежу и спајање са стамбеним зонама.

Дуж свих коридора где се предвиђа бициклически саобраћај обезбедити простор и услове за стационарање (паркирање) бицикала.

## **1.4. Услови и подаци за израду техничке документације, у складу са фактичким стањем на терену**

### **1.4.1. Општи услови за саобраћајну мрежу на територији града Јагодина**

#### **Правила за уређење и грађење за државне путеве I и II реда:**

- Уколико постоје или се планирају поједине зоне са великом фреквенцијом саобраћаја уз државне путеве првог или другог реда, планирати даљу разраду планова нижег реда ради ближег дефинисања прикључења тих зона.

- Саобраћајни прикључак објекта (бензинске станице, пословни, комерцијални комплекси и др.) на државни пут првог реда подразумева примену трака за успорење/убрзање, срачунатих према рачунској брзини пута. Услови се формирају узимајући у обзир сваку локацију понаособ као и просторне и урбанистичке карактеристике ширег подручја.

- Код државних путева другог реда не условљавају се прикључци са тракама за успорење/убрзање, већ је довољно да буде у режиму улив/излив, осим ако постоје посебни захтеви просторних и урбанистичких карактеристика ширег окружења, а прикључци се могу планирати на растојању од 400м до 600м (за зоне које се налазе у неизграђеном подручју).

- Предвидети проширење државних путева првог и другог реда на законом пројектовану ширину у складу са важећим прописима и правилницима из ове области.

- Предвидети реконструкцију, односно проширење државних путева другог реда на 7,10м (без издигнутих ивичњака), односно 6,50м (са издигнутим ивичњацима) и државног пута првог реда на 7,70м (7,00 са издигнутим или упуштеним ивичњацима).

- Приликом планирања и пројектовања саобраћајних прикључака водити рачуна о следећем:

- обезбедити зоне потребне прегледности,
- ширина коловоза приступног пута мора бити минималне ширине 6,60м (са ивичном траком) 6,00 (са ивичњаком) и дужине 40,00 м,
- сагледати евентуалну могућност за додатном саобраћајном траком за лева скретања са предметних државних путева
- са даљином прегледности од минимално 120,00м (у односу на „СТОП“ линију на саобраћајном прикључку на предметни пут),
- са коловозном конструкцијом за тежак саобраћај (осовинско оптерећење од најмање 11,50т по осовини), коловоз прикључене саобраћајнице мора бити пројектован сходно члану 41. и 42. Закона о путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2018 и 95/2018 - др. закон).

- При повезивању стамбене зоне, стамбено-пословне зоне, индустријске зоне и др. на државне путеве потребно је предвидети паралелну сервисну саобраћајницу која ће повезивати целокупну локацију дуж путних праваца, у циљу безбеднијег одвијања саобраћаја на предметним путевима.

- Планом предвидети и обезбедити заштитни појас и појас контролисаних градње, на основу члана 33 и 34. Закона о путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2018 и 95/2018 - др. закон) тако да први садржај објекта високоградње морају бити удаљени минимално 40,00м (плус 40,00м појас контролисаних изградње) од државног пута првог реда-аутопута и 10,00м од ивице земљишног појаса предметних државних путева другог реда, уз обезбеђење приоритета безбедног одвијања саобраћаја на предметним државним путним правцима. Изградњу објеката у коридору аутопута Е-75 планирати у складу са Просторним планом инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница: Београд – Ниш („Сл.гл. РС“, бр. 69/2003).

- Планском документацијом нижег реда мора бити адекватно решено прихватање и одводњавање површинских вода, уз усклађивање са системом одводњавања предметних државних путева.

- Сходно члану 37. Закона о путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2018 и 95/2018 - др. закон), ограде и дрвеће поред јавних путева подижу се тако да не ометају прегледност јавног пута и не угрожавају безбедност саобраћаја.

Потребно је планирати и пројектовати евентуалну изградњу **бицикличких и пешачких стаза** поред предметног пута:

- са адекватном – стандардима утврђеном грађевинском конструкцијом;
- која задовољава одредбе утврђене Правилником о основним условима које јавни путеви изван насеља и њихови елементи морају да испуњавају са гледишта безбедности саобраћаја;
- са удаљењем слободног профила бицикличке и пешачке стазе од ивице коловоза предметног пута од 1,50 м. (ширина банке предметног пута);
- са размотреним и пројектно разрешеним свим аспектима коришћења и несметаног приступа бицикличкој и пешачкој стази од стране инвалидних-хендикепираних особа;
- са обезбеђеним приступима бицикличке и пешачке стазе до постојећих или пројектом утврђених бицикличких и пешачких прелаза на предметном путу;
- са саобраћајном анализом постојећег и перспективног бицикличког и пешачког саобраћаја и саобраћаја возила на предметном путу, у циљу утврђивања постојећих перспективних пешачких прелаза на којима је потребно обезбедити позивне пешачке семафоре, или упозорављућу светлосну сигнализацију.

Аутобуска стајалишта планирати саобраћајно безбедно у складу са саобраћајно безбедносним карактеристикама и просторним потребама, у складу са чланом 84. и 85. Закона о путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2018 и 95/2018 - др. закон), и уз поштовање следећих услова:

- Почетак, односно крај аутобуских стајалишта мора бити удаљен минимално 20,00 м. од почетка односно краја леза прикључног пута у зони раскрснице.
- Дужина прегледности на деоници предметног пута на којој се пројектује и гради аутобуско стајалиште мора бити најмање 1,50 м. дужине зауставног пута возила у најнеповољнијим временским условима (снег на путу) за рачунску брзину кретања возила од 50,00 км/х.
- Насправна (упарена) аутобуска стајалишта поред јавног пута пројектују се и граде тако да се гледајући у смеру вожње, прво наилази на стајалиште са леве стране пута и тада подужно растојање два насправна аутобуска стајалишта (од краја левог до почетка десног) мора износити минимално 30,00 м.
- Изузетно, аутобуска стајалишта се могу пројектовати и градити тако да се прво аутобуско стајалиште поставља у смеру вожње са десне стране пута и тада међусобни размак крајњих тачака аутобуских стајалишта (од краја десног до почетка левог) не сме бити од 50,00 м.
- Ширина коловоза аутобуских стајалишта поред предметног пута мора износити 3,50 м.
- Дужина укључне траке са предметног пута на аутобуска стајалишта мора износити 30,50 м.
- Дужина ниша аутобуских стајалишта мора износити 13,00 м за један аутобус, односно 26,00 м за два или зглобни аутобус.
- Попречни пад коловоза аутобуских стајалишта мора бити минимум 2% од ивице коловоза пута.
- Коловозна конструкција аутобуских стајалишта мора бити једнаке носивости као и коловозна конструкција предметног пута.

#### **Правила за уређење и грађење саобраћајних површина:**

- Регулационе линије и осовине саобраћајница представљају основне елементе за дефинисање мреже саобраћајница. Приликом дефинисања регулационих линија у плановима нижег реда, користити постојећу регулацију и парцелацију као почетну матрицу;

- Градске саобраћајнице пројектовати са елементима који су предвиђени за рачунске брзине од 60 км/х. Изузетно рачунска брзина за коју се пројектују саобраћајнице може се, на краћем потезу, ограничити на 40 км/х ако просторни елементи не дозвољавају повољније решење.

- Све саобраћајнице пројектовати са савременим коловозним конструкцијама изузев на местима где плановима нижег реда је предвиђена друга врста материјала ради очувања амбијенталних или градитељских и историјских целина.

- доњи строј коловозне конструкције димензионисати према меродавном саобраћајном оптерећењу, али тако да коловозна конструкција јавних путева може да прихвати осовинско оптерећење од најмање 11,5 т по осовини а за општинске путеве и улице оптерећење од најмање 6 т по осовини;
- слободни простор изнад коловоза (светли профил) за друмске саобраћајнице износи мин. 4,5м;
- у насељеним местима на правцима пешачких токова реализовати рампе за лица са посебним потребама у простору;

**Тачна ширина регулационих профила биће дефинисана ПГР и ПДР у зависности од категорије саобраћајница, при чему ширину коловоза, пешачких и бицикличких површина дефинисати према меродавном саобраћајном оптерећењу;**

- Оријентациона ширина појаса регулације износи за јавне путеве:
  - градска деоница државног пута II реда ширине око 20 m
  - општински пут ширине око 15 m;
- Обилазнице, прилазне саобраћајнице и примарне саобраћајнице пројектовати са 4 саобраћајне траке у ширини мин 12 метара са двостраним попречним нагибом и носивошћу за тежак саобраћај са обезбеђењем свих припадајућих елемената (траке за престојавање у зони раскрснице, аутобуске нише, обостране бицикличке стазе, ивичњаци, тротоаре и зеленило).
- Саобраћајнице I реда пројектовати са коловозом од 7 метара и једностраним попречним нагибом. Коловоз димензионисати за средње тежак саобраћај. У попречном профилу потребно је предвидети све потребне елементе (тротоаре, обостране бицикличке стазе, аутобуске нише, ивичњаци, траке за престојавање и зеленило).
- Саобраћајнице II реда пројектовати са коловозом ширине 7 метара и са једносмерним попречним нагибом. Коловозну конструкцију димензионисати за средње тежак саобраћај. У Попречном профилу предвидети све потребне елементе (тротоаре, бицикличке стазе, аутобуске нише, траке за престојавање, ивичњаци и зеленило). Изузетно у попречном профилу може се предвидети бицикличка стаза са једне стране коловоза уз одговарује могућности кретања бицикла у два смера.
- Сабирне градске саобраћајнице пројектовати са коловозом ширине 6 метара са једностраним попречним нагибом и димензионисане за лакши саобраћај. У Попречном профилу предвидети све потребне елементе (тротоаре, аутобуске нише, ивичњаци, траке за престојавање и зеленило). Изузетно у попречном профилу може се предвидети бицикличка стаза са једне стране коловоза уз одговарује могућности кретања бицикла у два смера.
- Коловозе у стамбеним улицама предвидети са ширином 5 метара са једностраним попречним нагибом. У Попречном профилу предвидети све потребне елементе (тротоаре, ивичњаке на нижој страни коловоза и зеленило). У деловима града где је регулација улица успостављена и не постоје услови за повећање (историјски део града и слично) може се одступити у сладу са просторним условима. У том случају строго водити рачуна о саобраћаним потребама и елементима који гарантују безбедност саобраћаја (једносмерне улице, паркирање ван коловоза и сл).
- Колске пешачке прилазе пројектовати са коловозном конструкцијом за кретање возила, бицикла и пешака, димензионисане за лак саобраћај, минималне ширине 3,5 метра са једностраним попречним нагибом. У попречном профилу није потребно предвидети посебне тротоаре.
- Паркинге за путничка возила изводити у складу са ЈУС стандардима а избор поплочања ускладити са околним садржајима.
- Аутобуска стајалишта (БУС нише) по правилу планирати после раскрснице а димензије ускладити са важећим правилником.
- све саобраћајнице пројектовати са одговарајућом саобраћајном сигнализацијом.
- пешачке стазе и тротоаре димензионисати са минималном ширином од 1,6м;
- на деоницама у насељу уз коловоз државних путева изводи се аутобуско стајалиште најмање ширине 3 m, обострани тротоари са ивичњацима најмање ширине по 1,6 m, а само изузетно једнострани тротоар ширине два и више метара са прикупљањем и каналисањем атмосферских вода са коловоза, док се ван изграђеног простора насеља изводе обостране банке ширине по 1,5 m;
- бицикличка стаза је минималне ширине 1,5 m или се у слободном профилу саобраћајнице смешта бицикличка стаза ширине 1,5 m за једносмеран или 2,5 m за двосмеран саобраћај;

- саобраћајни прикључци на државни пут утврђују се на основу услова и сагласности управљача државним путевима, преко реконструисаних постојећих саобраћајних прикључака општинских путева или преко сервисне саобраћајнице;
- уколико постоји потреба у изграђеном простору насеља између тротоара и границе појаса регулације подиже се дрворед, тако да не омета прегледност јавног пута и не угрожава безбедност саобраћаја.
- појас заштите утврђује се према Закону о јавним путевима и износи:
  - државни путеви I реда - аутопутеви 40,0м
  - остали државни путеви I реда 20,0м.
  - државни путеви II реда 10,0м.
  - општински путеви 5,0м

У непосредном појасу заштите трасе и објеката постојећих и планираних инфраструктурних система – државних и општинских путева, као и некатегорисаних путева који чине саобраћајну мрежу насеља успоставља се режим ограничене и строго контролисане изградње и уређења простора тако да се забрањује изградња објеката који нису у функцији инфраструктурног система који се штити, тј. легализација, реконструкција и доградња постојећих објеката и изградња нових привредних, стамбених и других објеката док се дозвољава изградња функционалних и пратећих садржаја, објеката, постројења и уређаја у функцији инфраструктурног система као и постављање планиране паралелно вођене трасе осталих инфраструктурних система, објеката и постројења на минималном међусобном растојању на основу закона и прописа донетих на основу закона, а под условима и на начин који утврди надлежно јавно предузеће, односно управљач јавног инфраструктурног система.

Озакоњење и реконструкција постојећих објеката у изграђеном простору насеља у непосредном појасу заштите пута може се одобрити само изузетно на основу одговарајуће техничке документације за доградњу, реконструкцију и/или рехабилитацију постојећег пута, односно техничке документације за изградњу нове деонице пута и на основу одговарајућег урбанистичког плана.

## 1.5. Општи услови за постављање инсталација

• У заштитном појасу јавног пута на основу члана 32 и 33 Закона о путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2018 и 95/2018 - др. закон), може да се гради, односно поставља, водовод, канализације, топловод, железничка пруга и други сличан објекат, као и телекомуникационе и електро водове, инсталације, постројења и сл. **по претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута која садржи саобраћајно-техничке услове.**

• Инсталације се могу планирати на катастарским парцелама које се воде као јавно добро путевисвојина Републике Србије и на којима се ЈП „Путеви Србије“, Београд води као корисник, или је ЈП „Путеви Србије“, Београд правни слобденик корисника.

• предвидети двострано проширење предметних државних путева на пројектовану ширину и изградњу додатних саобраћајних трака у потезу евентуалне реконструкције постојећих и изградње додатних раскрсница,

• траса предметних инсталација мора се пројектно усагласити са постојећим инсталацијама поред и испод предметног пута.

### Услови за укрштање предметних инсталација са предметним путевима:

• да се укрштање са путем предвиди искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, управно на пут, у прописаној заштитној цеви,

• заштитна цев мора бити пројектована на целој дужини између крајних тачака попречног профила пута (изузетно спољња ивица реконструисаног коловоза), увећана за по 3,00 м. са сваке стране,

• минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви од најниже коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35 м,

• минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви испод путног канала за одводњавање (постојећег или планираног) од коте канала до горње коте заштитне цеви износи 1,00 м.

**Услови за паралелно вођење предметних инсталација са предметним путем:**

- предметне инсталације морају бити постављене минимално 3,00 м од крајње тачке попречног профила пута (ножице насипа трупa пута или спољње ивице путног канала за одводњавање) изузетно ивице реконструисаног коловоза уколико се тиме не ремети режим одводњавања коловоза,
- на местима где није могуће задовољити услове из претходног става мора се испројектовати и извести адекватна заштита трупa предметног пута.

**1.6. Техничко упутство о начину извођења грађевинских радова на раскопавању и враћању јавних површина у претходно стање**

Раскопавање јавних путева, улица и тротоара са завршним слојем од савременог коловозног застора (асфалта или бетона)

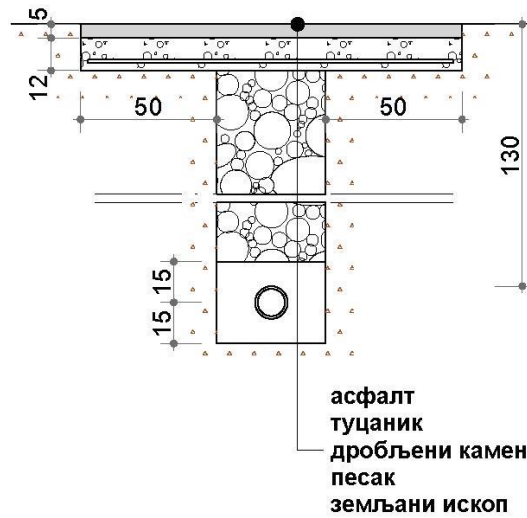
1. Сечење асфалта-бетона се мора извршити тестером у правим линијама које су са сваке стране за 0,5m шире од ивице рова;
2. Минимална дубина укопавања врха инсталације је 1,30m од завршне коте асфалта- бетона;
3. Сав ископани материјал уговорити и одвести надепонију;
4. Након полагања инсталације комплетан ров изнад инсталације до коте -17cm од завршне коте асфалта, затрпати природним шљунковито песковитим материјалом са машинским набијањем вибронабијачима у слојевима од  $d_{max}=30cm$ ;
5. На асфалтном делу коловоза, у проширеном делу рова, изградити слој од бетона МБ25 армиран у доњем слоју мрежом **Q 188**, дебљине слоја  $d=12cm$  са завршним слојем од асфалта типа АБ I 1 минимално  $d=5 cm$  (према детаљу - тип 1);
6. Бетонске коловозе бетонирати до врха нивелете слојем од бетона МБ30 армираним у доњем слоју мрежом Q 188, дебљине слоја  $d=16cm$  (према детаљу-тип 2);
7. Тротоаре вратити у првобитно стање (према детаљу- тип 3);
8. Саставе између новог асфалта и старе коловозне или тротоарске асфалтне конструкције заливати специјалном масом за заливање спојница;
9. Збијеност ровова вршити до постизања следећих модула стишљивости Ms уз контролу збијености од стране овлашћене организације;

**ПОТРЕБНА ЗБИЈЕНОСТ РОВОВА НА МЕСТУ ПОДЗЕМНИХ ИНСТАЛАЦИЈА**

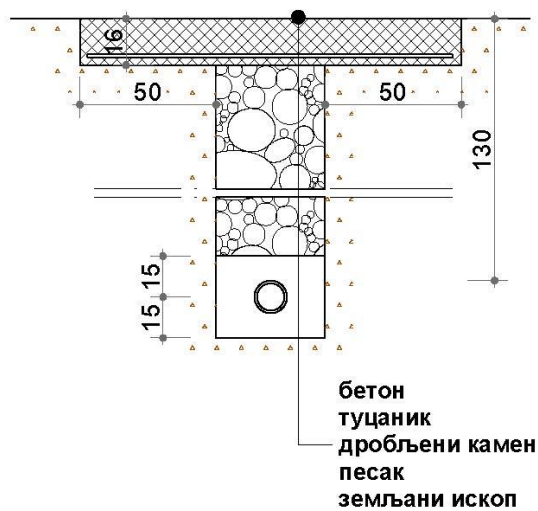
Рб.	Опис позиције	Потребан Ms
1.	Слојеви од шљунковито песковитог материјала $d_{max}=30cm$ у рову	30 МПа
2.	Слојеви од шљунковито песковитог материјала у рову на коти постелице	35 МПа
3.	Завршни слој од шљунковито песковитог материјала испод слоја бетона	50 МПа

**ТИП 1**

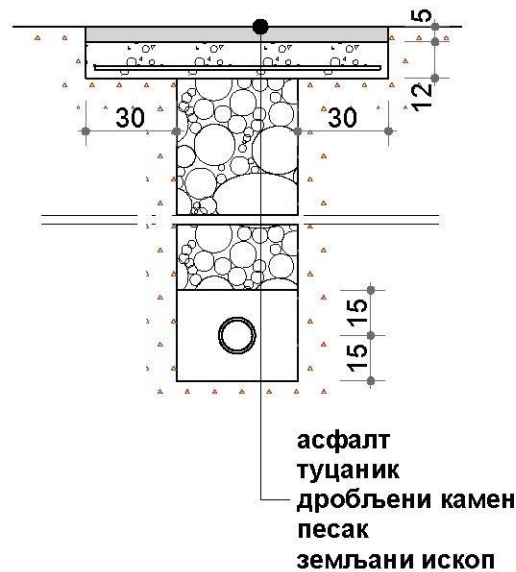
ДЕТАЉ РАСКОПАВАЊА КОЛОВОЗНЕ КОНСТРУКЦИЈЕ СА ЗАВРШНИМ СЛОЈЕМ ОД АСФАЛТА

**ТИП 2**

ДЕТАЉ РАСКОПАВАЊА КОЛОВОЗНЕ КОНСТРУКЦИЈЕ СА ЗАВРШНИМ СЛОЈЕМ ОД БЕТОНА



## ТИП 3

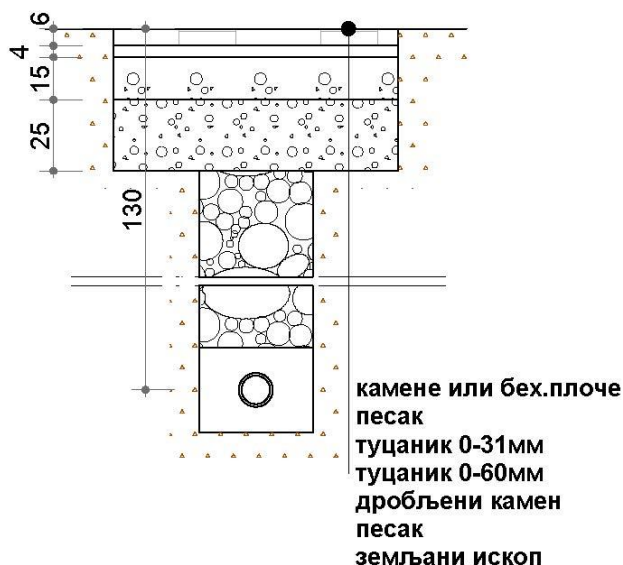
ДЕТАЉ РАСКОПАВАЊА КОЛОВОЗНЕ КОНСТРУКЦИЈЕ СА ЗАВРШНИМ СЛОЈЕМ ОД АСФАЛТАРаскопавање јавних путева, улица и тротоара са завршним слојем од камене коцке

1. Минимална дубина укопавања врха инсталације је 1,30m од завршне коте асфалта- бетона;
2. Сав ископани материјал утоварити и одвести на депонију, а камену коцку одложити на страну ради поновне уградње;
3. Након полагања инсталације комплетан ров изнад инсталације до коте -54cm од завршне коте терена, затрпати природним шљунковито песковитим материјалом са машинским набијањем вибронабијачима у слојевима од  $d_{max}=30\text{cm}$ ;
4. У проширеном делу рова, израдити следеће слојеве (са машинским вибронабијачима): од шљунковитог материјала дебљине  $d=25\text{cm}$ , од каменог материјала 0-30 дебљине  $d=15\text{cm}$ , од песковитог материјала дебљине  $d=4\text{cm}$  и завршни слој од камене коцке  $d=10\text{cm}$  (према детаљу-тип 4);
5. Збијеност ровова вршити до постизања следећих модула стишљивости  $M_s$  уз контролу збијености од стране овлашћене организације;

**ПОТРЕБНА ЗБИЈЕНОСТ РОВОВА НА МЕСТУ ПОДЗЕМНИХ ИНСТАЛАЦИЈА**

Рб.	Опис позиције	Потребан $M_s$
1.	Слојеви од шљунковито песковитог материјала $d_{max}=30\text{cm}$ у рову	30MPa
2.	Слојеви од шљунковито песковитог материјала у рову на коти постелице	35MPa
3.	Завршни слој од каменог материјала 0-30 испод камене коцке	50MPa

## ТИП 4

ДЕТАЉ РАСКОПАВАЊА КОЛОВОЗНЕ КОНСТРУКЦИЈЕ СА ЗАВРШНИМ СЛОЈЕМ ОД КАМЕНЕ КОЦКЕРаскопавање јавних путева, улица и тротоара са завршним слојем, од турске калдрме и вибропресованих плоча

1. Минимална дубина укопавања врха инсталације је 1,30m од завршне коте асфалта- бетона;
2. Сав ископани материјал уговорити и одвести на депонију, а камену коцку одложити на страну ради поновне уградње;
3. Након полагања инсталације комплетан ров изнад инсталације до коте -40cm од завршне коте терена, затрпати природним шљунковито песковитим материјалом са машинским набијањем вибронабијачима у слојевима од  $d_{max}= 30\text{cm}$ ;
4. У проширеном делу рова израдити слој од шљунковитог материјала дебљине  $d=20\text{cm}$ , са машинским набијањем вибронабијачима и завршни слој од турске калдрме на коловозу  $d=20\text{cm}$  (према детаљу - тип 5), односно, завршни слој од плоча на тротоару  $d=6\text{cm}$  (према детаљу - тип б)
5. Збијеност ровова вршити до постизања следећих модула стишљивости  $M_s$  уз контролу збијености од стране овлашћене организације;

**ПОТРЕБНА ЗБИЈЕНОСТ РОВОВА НА МЕСТУ ПОДЗЕМНИХ ИНСТАЛАЦИЈА**

Рб.	Опис позиције	Потребан $M_s$
1.	Слојеви од шљунковито песковитог материјала $d_{max}=30\text{cm}$ у рову	30MPa
2.	Завршни слоје од шљунковито песковитог материјала испод калдрме на коловозу	40MPa
3.	Завршни слој од шљунковито песковитог материјала испод слоја бетона на тротоару	40MPa

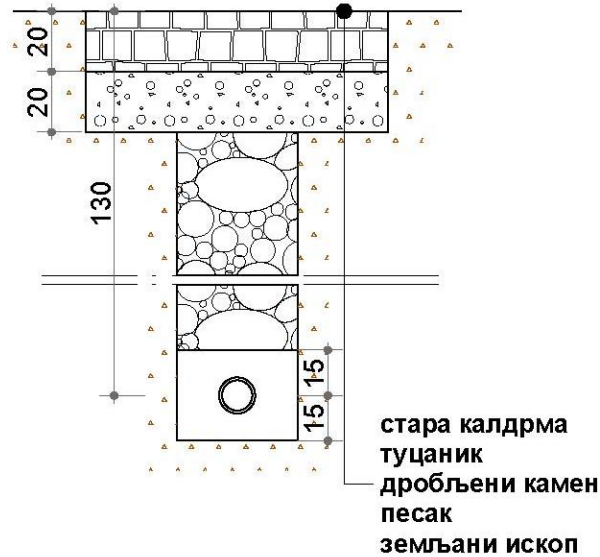
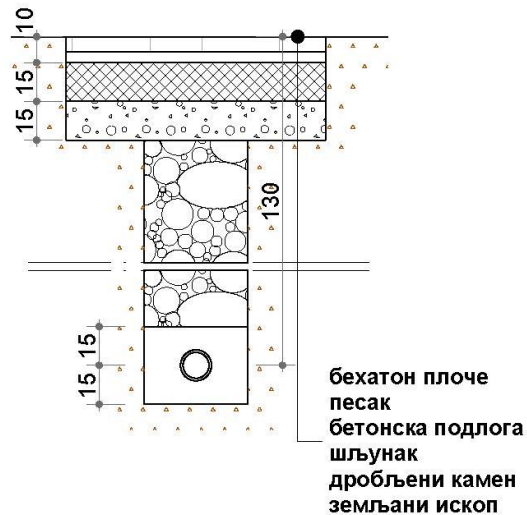


Раскопавање јавних путева, улица и тротоара са завршним слојем од уваљано камених материјала - шљунковито песковити, камена дробина

1. Минимална дубина укопавања врха инсталације је 1,3 m од коте терена;
2. Сав ископани материјал материјал уговорити и одвести на депонију;
3. Након полагања инсталације комплетан ров изнад инсталације до коте -10 cm од завршне коте терена затрпати природним шљунковито песковитим материјалом са машинским набијањем вибронабијачима у слојевима од  $d_{max} = 30\text{cm}$ ;
4. Завршни слој на рову урадити од камене дробине 0-30 mm  $d=10\text{ cm}$ ;
5. Збијеност ровова вршити до постизања следећих модула стишљивости  $M_s$  уз контролу збијености од стране овлашћене организације;

**ПОТРЕБНА ЗБИЈЕНОСТ РОВОВА НА МЕСТУ ПОДЗЕМНИХ ИНСТАЛАЦИЈА**

Рб.	Опис позиције	Потребан $M_s$
1.	Слојеви од шљунковито песковитог материјала $d_{max}=30\text{cm}$ у рову	30MPa
2.	Завршни слој од шљунковито песковитог материјала испод слоја камене дробине	40MPa

**ТИП 5**ДЕТАЉ РАСКОПАВАЊА КОЛОВОЗНЕ КОНСТРУКЦИЈЕ СА ЗАВРШНИМ СЛОЈЕМ ОД КАЛДРМЕ**ТИП 6**ДЕТАЉ  
КОНСТРУКЦИЈЕ  
БЕТОНСКИХРАСКОПАВАЊА КОЛОВОЗНЕ  
СА ЗАВРШНИМ СЛОЈЕМ ОД  
ПЛОЧАРаскопавање  
површина, улицеосталих - земљаних  
без коловозних застора

1. Минимална инсталације је
2. Након затрлати збијањем у
3. Преостали одвести на депонију.

дубина укопавања врха 1,30 m од коте терена; полагања инсталација рова земљом из ископа са слојевима; материјал утоварити и

### 1.7. Услови на основу пројектованог стања саобраћајне инфраструктуре

Уколико се саобраћајница налази у Програму уређења грађевинског земљишта за текућу годину услови се могу издати на основу пројектованог стања, ако у тренутку издавања услова постоји израђена техничка документација и решени имовинско-правни односи на траси саобраћајнице. Управљач пута уступа израђену техничку документацију за ове потребе надлежном одељењу на његов захтев.

### 1.8. Прелазне и завршне одредбе

За остале саобраћајнице примарне градске мреже територије ГУП-а Јагодине, саобраћајнице секундарне саобраћајне мреже ППР-ова и ПДР-ова ГУП-а Јагодине, саобраћајница у ППР-овима и ПДР-овима за подручје Просторног плана (ван подручја ГУП-а Јагодине), за општинске и остале путеве, саобраћајнице секундарне мреже у насељеним местима за која не постоји израђен урбанистички план вршиће се **сукцасивна допуна сепарата** детаљним условима.

ПРЕДСЕДНИК НАДЗОРНОГ ОДБОРА  
ЈАВНОГ ПРЕДУЗЕЋА “УРЕЂЕЊЕ И ЈАВНО ОСВЕТЉЕЊЕ“ ЈАГОДИНА

Златко Јеремић, дипл. инж. ел. с. р.