

Spremnost preduzeća za održavanje puteva na reakciju prilikom vanrednih događaja

Igor Jakanović^a, Dragana Zeljić^{b*}

^a Univerzitet u Novom Sadu, Građevinski fakultet, Subotica

^b Univerzitet u Banjoj Luci, Arhitektonsko-građevinsko-geodetski fakultet, Banja Luka

PODACI O RADU

DOI: 10.31075/PIS.65.02.02

Stručni rad

Primljen: 04/04/2019

Prihvaćen: 12/06/2019

*Korespondent autor:

dragana.zeljic@aggf.unibl.org

Ključne reči:

Opasnost (hazard)

Održavanje

Preduzeće za održavanje,

Spremnost na reakciju

REZIME

Većina klimatskih i prirodnih opasnosti (hazarda) je usko povezana sa projektovanjem, izgradnjom i održavanjem, te se na efikasan način pretočiti u praksu upravljačkih agencija i preduzeća za održavanje. U radu je izvršena opšta ocena upravljačkih i organizacionih osnova za provođenje akcija prilikom vanrednih događaja kod subjekata u regionu koji su upravo i najvažnija karika u čitavom lancu - preduzeća za održavanje puteva.

1. Uvod

Infrastruktura, a posebno saobraćajna, je generalno pod uticajem različitih tipova klimatskih i prirodnih (hazarda) koji mogu ugroziti život, nivo usluge, budžet za održavanje, itd. Zatvaranje puta/železničke pruge i zastoji u saobraćaju, skraćanje životnog veka infrastrukture zbog bržeg propadanja, gubitak alternativnih pravaca i nemogućnost evakuacije, nemogućnost snabdevanja energijom, gubitak komunikacije, ograničenja u kretanju ljudi, roba i snabdevanja i slične posledice imaju štetan društveni i ekonomski uticaj na države. Većina ovih hazarda je usko povezana sa građevinarstvom, uključujući projektovanje, izgradnju i održavanje kompletnog trupa saobraćajne infrastrukture (tj. donjeg i gornjeg stroja).

U prirodne hazarde koji se smatraju najvažnijim za saobraćajnu infrastrukturu spadaju:

- poplave kao rezultat intenzivnih padavina i/ili topljenja snega, sa posledicom prekida saobraćajnih veza, blokiranja tunela, uništavanja mostova, odnošenja tehničke infrastrukture, prekida napajanja električnom energijom;
- jake padavine ili zemljotresi koji utiču na stabilnost kosina, što dovodi do klizišta i/ili odrona, blokiranja i oštećenja infrastrukture i izazivanja saobraćajnih udesa;

- erozija rečnih obala što za posledicu ima oštećenja trupa infrastrukture;
- ledene i snežne padavine koji uzrokuje blokade i kašnjenja u saobraćaju, smrzavanje vodova za snabdevanje strujom, vodom i sl;
- požari koji utiču na zatvaranje određenih deonica za saobraćaj i oštećenja gornjeg stroja ili povećan broj udesa;
- magla koja usporava saobraćaj i negativno utiče na broj udesa;
- peščane oluje koje uzrokuju blokade i kašnjenja u saobraćaju;
- visoke temperature, sa uticajem na promenu karakteristika materijala i ubrzanje oštećenja na gornjem stroju, što dovodi do prekida saobraćaja.

Sa evidentnim klimatskim promenama se povećavaju i problemi kod saobraćajne infrastrukture [1]:

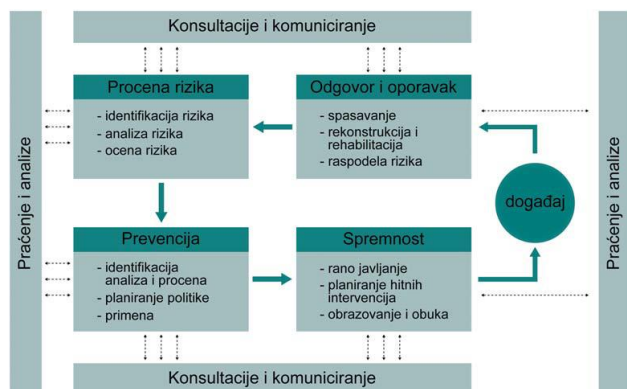
- više problema u već pogođenim područjima;
- novi problemi na lokacijama koje ranije nisu bile zahvaćene;
- manje predvidljivi događaji, različiti od prethodnog iskustva;
- manje vremena za oporavak između događaja.

Rastuća svest da klimatske promene mogu uticati na saobraćaj još uvek nije rezultirala široko rasprostranjenim aktivnostima kojima bi se identifikovale i realizovale strategije za rešavanje problema sa klimatskim promenama [2]. Neke od upravljačkih agencija su počele da procenjuju ranjivost/povredljivost. Mali broj se pomerio od procene ranjivosti ka planiranju adaptacije (prilagođavanja). Još manje ih je provelo strategije prilagođavanja i počelo da procenjuje njihovu efikasnost. Takođe, do sada je veći naglasak bio na uticaju klimatskih promena na planiranje, projektovanje i izgradnju saobraćajne infrastrukture, a manji na sistemsko upravljanje, eksploataciju i održavanje.

U smislu napred navedenog, veliku ulogu u rešavanju problema sa vanrednim događajima imaju određeni institucionalni aranžmani, procedure i postupci intervencije, a naročito spremnost organizacija koje su praktično neprekidno prisutne na mreži. Te organizacije u svim državama na svetu imaju isti naziv i fizički su odgovorne za obezbeđenje prohodnosti i nesmetan saobraćaj na putevima bez obzira da li se radi o privatnim ili državnim organizacijama, odnosno internim ili eksternim kapacitetima. Kratko, radi se o preduzećima za održavanje puteva [3-4].

2. UPRAVLJANJE RIZICIMA OD VANREDNIH DOGAĐAJA

Veliki značaj na globalnom i evropskom nivou se pridaje provođenju sveobuhvatnog, integrisanog pristupa rizicima uzimajući u obzir potpuni ciklus upravljanja akcijama tokom vanrednih događaja koji uzima u obzir i važnost klimatskih promena kao pokretača rizika [5]. Upravljanje rizikom od vanrednih događaja je složen proces koji zahteva niz metoda i alata usklađenih sa svim komponentama koje se mogu pojaviti u ciklusu (Slika 1):



Slika 1. Ciklus upravljanja rizicima od vanrednih događaja [5]

- procena rizika-pronalaženje, prepoznavanje i opisivanje rizika, procena verovatnoće njegovog nastanka i ozbiljnosti potencijalnih uticaja, te upoređivanje nivoa rizika sa određenim kriterijumima kako bi se utvrdilo da li je rizik i/ili njegova jačina prihvatljiva;

- prevencija - potpuno izbegavanje štetnih uticaja od hazarda i srodnih katastrofa;
- spremnost - znanje i kapaciteti koji su razvijeni od strane vlasti, stručnih organizacija za hitne intervencije i rekonstrukcije, zajednica i pojedinaca kako bi se uticaj verovatnih, neposrednih ili trenutnih opasnih događaja ili uslova efikasno predvideo, na njih odgovorilo i oporavilo od istih;
- odgovor/reakcija - napori koji se čine da bi se smanjile opasnosti i posledice uzrokovane vanrednim događajem;
- oporavak/popravak - obnova i unapređenje, gde je to moguće, objekata, sredstava za život i životnih uslova kod zajednica pogođenih vanrednim događajima, uključujući i napore za smanjenje faktora koji utiču na rizike pojave vanrednih događaja.

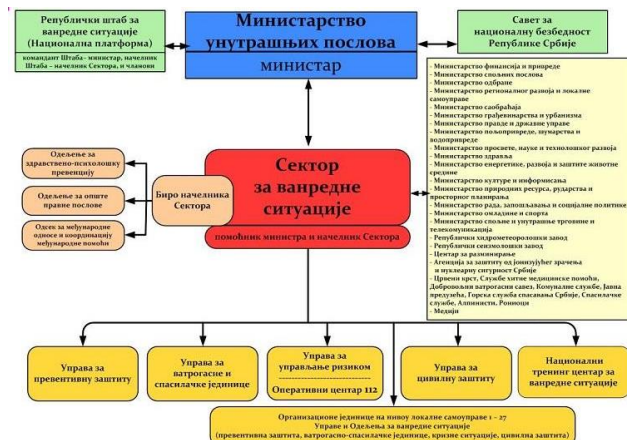
Prevenција od i spremnost infrastrukture na vanredne događaje su najčešće bili u fokusu akcija različitih organizacija i vlada. Razvijen je veliki broj iskustvenih mera kako bi se sprečio ili umanjio uticaj istih. Pravilnim projektovanjem, izgradnjom i održavanjem ovih mera je moguće ostvariti punu zaštitu i fizičku spremnost saobraćajne infrastrukture tokom vanrednih ili ekstremnih događaja.

Kada razmatramo regionalni okvir, u smislu upravljanja rizicima, institucionalni okvir za delovanje je jedan od elemenata koji rukovodi celokupnim aktivnostima, te se u tom smislu ističu organizacije koje su istorijski nasleđene (npr. službe civilne zaštite) ili organizacije stvorene po ugledu na dobru svetsku praksu (npr. sektori za vanredne situacije pri određenom ministarstvu). Bez obzira na tip organizacije i način delovanja, ove institucije predstavljaju okvir za planiranje intervencija, obrazovanje i obučavanje, te rukovođenje prilikom pojave određenih vanrednih događaja.

Kao primer se može navesti zasebna organizacija koja je nadležna za vanredne događaje u Republici Srbiji. Nalazi se u okviru Ministarstva unutrašnjih poslova - Sektor za vanredne situacije. Nadležna je za normativne, upravljačke, organizacione, preventivne, obrazovne, informativne i ostale aktivnosti u vanrednim situacijama (uključujući i elementarne nepogode) [6]. Pored osnovnih vatrogasno-spasilačkih jedinica, Sektor takođe poseduje specijalističke spasilačke timove u slučaju zemljotresa, poplava, saobraćajnih udesa i spašavanje u slučaju tehničkih i tehnoloških akcidenata i akcidenata sa opasnim supstancama.

Organizacija Sektora i povezanost sa različitim subjektima u državi koji se aktiviraju prilikom ostvarenja vanrednog događaja su prikazani na Slici 2. U slučaju ozbiljnog vanrednog događaja, sve relevantne organizacije, uključujući i upravljače putnom infrastrukturom, reaguju u skladu sa zahtevom i naredbama Sektora ispunjavajući unapred definisan niz

dužnosti, kao i konkretne zadatke dobijene od Sektora. Sa druge strane, ako posmatramo manje vanredne događaje, u većini slučajeva se isti rešavaju putem internih procedura ili su regulisani pravilnicima koji važe za određenu oblast, pa tako i za puteve.



Slika 2. Organizaciona šema Sektora za vanredne situacije u Republici Srbiji i povezanih organizacija [4]

Kao jedan od primera uređenih odnosa u oblasti saobraćajne infrastrukture može se navesti srpski Pravilnik o urgentnom održavanju državnog puta [7] kojim se utvrđuju vrste radova, tehnički uslovi i način izvođenja urgentnih radova na održavanju državnih puteva, putnih objekata, saobraćajne signalizacije i opreme. Ovaj Pravilnik se efektivno može posmatrati kao protokol za izvođenje radova na urgentnom održavanju definišući sledeće aktivnosti tokom i neposredno nakon vanrednog događaja:

- tokom vanrednog događaja
 - postavljanje privremene saobraćajne signalizacije
 - uklanjanje materijala koji je nanet na put (materijal iz osulina i klizišta, rasuti materijal iz transportnih sredstava, hemijski i drugi opasni materijali, nanosi snega i leda, havarije, i sl)
 - osposobljavanje sistema za odvodnjavanje puta
 - izrada i postavljanje privremenih oslonaca putnih objekata kada je ugrožena nosivost temelja ili stubova objekta
 - izrada i postavljanje privremenih mostova ili pontona
 - postavljanje privremenih ograda na putnim objektima
 - delimična ili potpuna obnova kolovozne konstrukcije
 - izrada privremenih komunikacija (devijacija, obilaznica) za uspostavljanje saobraćaja kada je saobraćaj u prekidu, a nije moguće izvoditi radove na osnovnoj trasi puta
 - izrada privremenih nasipa za usmeravanje vode
 - izrada privremenih potpornih zidova u cilju sprečavanja ili usporavanja klizišta
 - uklanjanje ograda i drugih prepreka u zemljišnom pojasu

- postavljanje ograda i drugih prepreka na putu
- drugi radovi kojima se otklanjaju nedostaci uzrokovani elementarnim nepogodama i vanrednim okolnostima;
- nakon vanrednog događaja
 - obavljanje vanrednog pregleda državnih puteva, putnih objekata, saobraćajne signalizacije i opreme puta
 - vršenje predistražnih i istražnih radova
 - izvođenje radova kojima se obezbeđuje nesmetan i bezbedan saobraćaj i čuva upotrebna vrednost državnog puta.

Dodatno, u uslovima neposredne opasnosti po život i zdravlje učesnika u saobraćaju, zatvara se deonica državnog puta na kojoj je onemogućena prohodnost i bezbedno odvijanje saobraćaja, i bez odlaganja preduzimaju radovi na otklanjanju posledica prouzrokovanih elementarnim nepogodama i vanrednim okolnostima. Slični pravilnici ili procedure postoje, u većem ili manjem obimu, definisane u svim zemljama regiona.

3. REAKCIJA PRILIKOM VANREDNIH DOGAĐAJA

Kada se radi o eksploataciji puteva, aktivnosti reagovanja u slučaju pojave vanrednih događaja se generalno kroz ugovor prenose na izvođače radova na održavanju puteva. Na taj način upravljačke agencije već ugovaraju i finansiraju aktivnosti hitnog reagovanja duž mreže puteva koja je u njihovoj nadležnosti kroz ugovore za održavanje.

Ovakva praksa je uspostavljena još pre nekoliko decenija širom bivše Jugoslavije u okviru ugovora između specijalizovanih (tada državnih) preduzeća za održavanje i upravljača putnom infrastrukturom (nekadašnje samoupravne interesne zajednice za puteve) u svakoj od bivših republika. Tada uspostavljena i efikasna praksa je preneti i u postojeću praksu, opet u svim državama na ovim prostorima, i ne bi trebalo da zavisi od kapaciteta izvođača (danas većinom u privatnom vlasništvu) - oni moraju imati dovoljno resursa da se uhvate u koštac sa vanrednim događajima na mreži koja je u njihovoj nadležnosti.

Ugovorne odredbe definišu procedure komunikacije između izvođača radova i upravljača, kao i njihov odnos sa zvaničnim strukturama (npr. Sektor za vanredne situacije ili Služba za civilnu zaštitu) tokom događaja. Dodatno, svako od preduzeća je obavezano da poseduje plan intervencija sa razvijenom šemom komunikacije prema upravljaču i drugim institucijama bitnim za sigurnost i bezbednost saobraćaja na putevima. Preko ugovora ili zvaničnih pravilnika je precizno definisano koje se vrste aktivnosti obavljaju tokom i nakon vanrednog događaja.

Kada se radi o reagovanju pri ostvarenju vanrednog događaja, glavno pitanje je pravovremeno preduzimanje akcije u slučaju neposredne opasnosti po život i zdravlje učesnika u saobraćaju, te zatvaranje dela putne infrastrukture na kojoj je ugrožena prohodnost i bezbedan saobraćaj. Nakon toga se, bez odlaganja, obavljaju daljnje aktivnosti (pregledi, ispitivanja, konkretni radovi popravke) sa ciljem otklanjanja posledica uzrokovanih prirodnim katastrofama i vanrednim događajima.

Ovde treba napomenuti i činjenicu koja se često zanemaruje ili podrazumeva. Upravljači pojedinačnom tehničkom infrastrukturom, te njihovi angažovani izvođači, se najčešće mogu nositi sa manjim incidentima, ali je za veće događaje potrebno ostvariti saradnju između više različitih upravljača infrastrukturom (putevi, železničke pruge, gasovod, toplovod i dr) ili više organizacija (npr. agencija za vode, civilna zaštita, policija, ministarstvo poljoprivrede i šumarstva, udruženje autoprevoznika, itd). Npr. klizište koje je ugrozilo trup železničke pruge može dalje ugroziti trup puta ili sistem vodosnabdevanja koji se nalaze u istom koridoru, ali su pozicionirani nešto dalje (npr. nekoliko desetina ili stotina metara) od trenutne lokacije ugrožavanja. U današnjoj postavci odnosa se rešavanju problema najčešće pristupa tako da je to samo briga jedne strane, ali se zajedničkom akcijom mogu postići značajno bolji efekti i veća korist.

4. FIZIČKI KAPACITETI

Opšta analiza organizacije i kapaciteta izvođača radova na putevima u zemljama regiona je pokazala sledeće rezultate:

- sva preduzeća za održavanje puteva poseduju specifično razvijene materijalne kapacitete za radove na putevima (oprema, mehanizacija, punkтови i dr), te specifično obučenu i iskusnu radnu snagu;
- nijedan od izvođača radova na putevima nema rezervisane kapacitete samo za vanredne događaje;
- kapaciteti za intervenciju se angažuju iz redovnog sastava (ljudski i materijalni kapaciteti), uz eventualno dodatno angažovanje podizvođača u slučaju ekstremnih dešavanja kada sopstvena sredstva nisu dovoljna;
- svi izvođači pružaju podršku u realizaciji u slučaju da dođe do takvog događaja;
- izvođači reaguju na osnovu javnog poziva ili naredbe;
- osim javnog poziva ili naredbe, izvođači mogu hitno reagovati i samostalno ako uoče određeno dešavanje na mreži za koju su nadležni, uz naknadno izveštavanje upravljača i drugih službi;
- svaki izvođač poštuje protokol za izveštavanje i delovanje u slučaju bilo kakvog vanrednog događaja.

Uvek je prisutna diskusija o eventualnoj potrebi države ili upravljačke agencije da stvori fizički kapacitet u smislu opreme i mehanizacije za reagovanje u vanrednim okolnostima. Obično, upravljači putevima ne poseduju opremu za izgradnju i/ili održavanje puteva, i ona se nalazi u posedu izvođača radova koji dobiju ugovor o izvođenju radova na bazi nadmetanja ili putem direktnog ugovaranja, kao što je trenutno slučaj u vezi sa redovnim održavanjem u svim zemljama u regionu.

Uspostavljanje konkretnog kapaciteta u pogledu opreme u državnoj svojini za izvođenje urgentnih radova (npr. velike snežne padavine, poplave, zemljotresi, klizišta, odroni, itd) bi moglo biti uzeto u razmatranje. Međutim, ova oprema je skupa i može predstavljati značajnu investiciju za državni budžet. Isto tako, troškovi opreme koja se ne koristi ili ne generiše prihod, na koju se zaračunava amortizacija, i koja mora da se održava i servisira, predstavljaju dodatni problem, uključujući i kontrolu nad korišćenjem opreme.

Potencijalno kreiranje predloženog kapaciteta na uštrb postojeće opreme preduzeća za održavanje puteva bi prouzrokovalo smanjenje vrednosti tih preduzeća, i, što je još gore, takođe i smanjenje njihovog kapaciteta za održavanje puteva - što je njihova glavna dužnost.

U nekim slučajevima postoji i diskusija o eventualnom stvaranju specifičnih kapaciteta, tj. identifikacija i rezervisanje dodatnih/rezervnih izvođača radova u pojedinim regionima u slučaju hitnih akcija. Treba napomenuti da sva preduzeća za puteve imaju svoje resurse u obliku osoblja i opreme koji se angažuju na području intervencije u slučaju hitnosti kada se nešto tako dogodi, i to su upravo oni subjekti koji se prvo aktiviraju. Postoji i mogućnost identifikacije dodatnih preduzeća i potpisivanje okvirnih sporazuma kako bi isti mogli reagovati u slučaju opasnosti. Međutim, to bi zahtevalo značajne napore i troškove za upravljača putevima i tako identifikovana preduzeća (kroz proces javnih nabavki), a da ne napominjemo da svi tako obavezani izvođači svakako imaju svoje osnovne poslove gde im kapaciteti mogu biti angažovani na više gradilišta i daleko od zone u kojoj bi trebalo da budu angažovani prema okvirnom sporazumu. U svakom slučaju, već angažovana preduzeća za puteve, kao što je već navedeno, imaju slobodu da angažuju dodatne kapacitete od bilo kog od raspoloživih izvođača u ovim slučajevima bez zahteva prema upravljaču za takvu aktivnost. Odgovarajuća naknada za takav angažman se automatski obračunava prema ugovornim odredbama i stavkama predračuna.

5. PRILAGOĐAVANJE PUTNE INFRASTRUKTURE

Pored gore pomenute prakse u regionu u pogledu spremnosti i odgovora, moguće je preduzeti i određene akcije kako bi se poboljšala otpornost putne infrastrukture.

Обично се у стручним круговима ово назива прилагођавање климатским променама и подразумева предузимање одговарајућих активности ради приpreme на промену климе. Наčелно, постоје два нивоа приступа [1]:

- holisticки који će се baviti kompletnim infrastrukturnim sistemom (putevi, železnice, elektroenergetski sistem, vodosnabdevanje, itd.) kroz poboljšanje kapaciteta infrastrukture na promene, uspostavljanje sistema praćenja i ranog upozoravanja, te podizanje svesti kod upravljača i korisnika putem širenja znanja - bolje razumevanje;
- prihvatljiv i isplativ pristup koji će primeniti prioritizaciju kao alatku (pristup zasnovan na proceni nivoa rizika, identifikaciji kritične infrastrukture, beleženju podataka) na nivou kompletnog životnog ciklusa i pokušati provođenje mera kroz održavanje infrastrukture (redovni pregledi, postepena zamena, redovno održavanje i popravke, sistemi za rano upozoravanje na najkritičnijim lokacijama u odnosu na eventualni katastrofalni događaj ili značaj u saobraćajnom sistemu).

U domenu prilagođavanja, preduzeća za puteve takođe mogu imati značajnu ulogu. Prvo, preduzeća za puteve su upravo onaj subjekat koji najbolje poznaje mrežu i kritične lokacije na njoj tako da mogu vrlo lako i efikasno pomoći u identifikaciji i proceni rizika i definisanju prioriteta. Kao drugo, ako se prilagođavanju putne infrastrukture priđe kroz gore naveden drugi pristup (prihvatljiv i isplativ), preduzeća za puteve su ta koja će i fizički realizovati to prilagođavanje kroz određeno izvođenje radova i redovno obavljanje poslova za koje su zadužena. Poseban aspekt prilagođavanja je ocena postignutog. Upravljači putnom infrastrukturom, kao i preduzeća za puteve, najčešće ne obave ocenu nakon određenog događaja/intervencije i ne naprave zaključke. Informacije o događajima i preduzetim akcijama se ne evidentiraju te stoga nije moguće proceniti koliko je efikasno rešen određen incident i na osnovu toga formulisati preporuke za poboljšanja. To takođe znači da se naučene lekcije ne dele unutar organizacije, npr. sa drugim inženjerima na terenu, ili se ne koriste za identifikaciju sistemskih problema koji bi se mogli preneti naviše ka rukovodstvu upravljača. Takođe, ne sagledava se mogućnost korišćenja stečenog znanja za formulaciju budućih postupaka i obuku mladih inženjera. Postoji preveliko oslanjanje na individualno iskustvo koje se gubi kada ključno osoblje napusti organizaciju ili se penzioniše.

6. ZAKLJUČAK

Analizom upravljačkih i organizacionih osnova za provođenje akcija prilikom vanrednih događaja kod subjekata u regionu utvrđeno je da postoje dobre osnove za provođenje akcija, i to prvenstveno kroz dugogodišnju pozitivnu praksu i specifično formirane materijalne resurse za radove na putevima. U smislu analize, moguće je doneti i određene zaključke, odnosno preporuke za dalju praksu intervencija tokom vanrednih događaja:

- principijelno ne postoji potreba da se kod upravljača uspostavlja posebni kapaciteti za reagovanje prilikom vanrednih događaja - treba nastaviti primenu upravljačkog okvira;
- iskoristiti preduzeća za održavanje puteve kod utvrđivanja rizičnih mesta na mreži, prilikom procene ranjivosti putne mreže i adaptacije iste;
- nema potrebe da se od izvođača traži da posvete konkretne kapacitete za odgovor tokom vanrednih događaja;
- putem konkretnih ugovornih odredbi i dalje zahtevati od preduzeća za održavanje puteva koja su angažovana od strane upravljača da reaguju u skladu sa uspostavljenim pravilima, pruže podršku (u kadrovima, mehanizaciji, opremi, materijalima) i da se stave pod komandu nadležnih službi u slučaju potrebe.

Emergency response readiness of road maintenance companies

Igor Jakanović, Ph.D., CE.

University of Novi Sad, Faculty of Civil Engineering, Subotica

Dragana Zeljić, M.Sc., CE

University of Banja Luka, Faculty of Architecture, Civil Engineering and Geodesy, Banja Luka

Abstract: *Most of the climate and natural hazards are closely related to design, construction and maintenance, and have to be effectively transferred to practice of management agencies and maintenance companies. The paper presents a general assessment of the management and organizational bases for conducting actions during emergency events for entities in the region that are the most important link in the whole chain - road maintenance companies.*

Keywords: *hazard, maintenance, maintenance company, emergency response*

Literatura

- [1] Mainstreaming climate resilience risk in road management in Bosnia and Herzegovina (2018). Final Workshop, Transportation Research Laboratory, Crowthorne
- [2] Asam, S., Bhat, C., Dix, B., Bauer, J., Gopalakrishna, D. (2015). Climate Change Adaptation Guide for Transportation Systems Management, Operations and Maintenance, Federal Highway Administration, Washington, D.C.
- [3] Climate change adaptation and disaster risk reduction in Europe, Enhancing coherence of the knowledge base, policies and practices (2017). European Environment Agency, Copenhagen
- [4] Glavic, D., Mladenovic, M. N., & Stevanovic, A. (2016). Policy Improvements for Winter Road Maintenance in South-East Europe: Case Study of Serbia. *Public Works Management & Policy*, 21(2), 173-195.
- [5] Glavić, D., Milenković, M., Nikolić, M., & Mladenović, M. N. (2018). Determining the number and location of winter road maintenance depots—a case study of the district road network in Serbia. *Transportation planning and technology*, 41(2), 138-153.
- [6] Dostupno preko: <http://prezentacije.mup.gov.rs/svs/HTML/organizacija.html> (17.06.2019)
- [7] Pravilnik o urgentnom održavanju državnog puta, Službeni glasnik Republike Srbije, br. 74/2014 i 87/2014