

UTVRĐIVANJE BEZBEDNOSNIH KRITERIJUMA I PROCEDURE ZA VOĐENJE DRŽAVNIH PUTEVA KROZ NASELJA

Marija Dotto¹, Nebojša Čubrilo², Ivana Ilić³, Bojana Miljković⁴, Krsto Lipovac⁵

¹ Putevi Srbije, marija.dotto@putevi-srbije.rs.

Rezime: Državni putevi predstavljaju osnovu saobraćajne povezanosti i ekonomskog razvoja, ali njihovo vođenje kroz naselja zahteva posebno pažljivo planiranje i upravljanje. Takva praksa dovodi do povećanog rizika po bezbednost svih učesnika u saobraćaju, narušavanja kvaliteta života stanovništva, kao i do konflikta između potreba lokalne zajednice i zahteva za efikasnim odvijanjem tranzitnog saobraćaja. Iako postojeći zakonski i podzakonski akti definišu razlike između uslova vožnje na putu van naselja i u naselju, nedostatak jasno definisanih kriterijuma i procedure dovodi do neujednačenih rešenja i otežava ulogu jedinica lokalne samouprave u procesu planiranja i upravljanja putnom infrastrukturom. Ovim radom se razmatraju bezbednosni kriterijumi koji moraju biti ispunjeni kako bi se državni put mogao voditi kroz naselje. Posebna pažnja posvećena je analizi postojećeg normativnog okvira, koji formalno omogućava sprovođenje navedenih mera, ali čija primena u praksi ostaje nedovoljno efikasna i često neujednačena. Rad predlaže uspostavljanje jasne i transparentne procedure odlučivanja o trasiranju državnih puteva kroz naselja, koja bi podrazumevala definisane bezbednosne uslove, merljive kriterijume i aktivno uključivanje jedinica lokalne samouprave u proces planiranja i odlučivanja, sa ciljem unapređenja bezbednosti saobraćaja i održivog urbanog razvoja. Cilj dokumenta je da obezbedi doslednu primenu propisa, unapredi bezbednost svih učesnika u saobraćaju, smanji negativne uticaje tranzitnog saobraćaja na naseljena mesta i omogući usklađivanje razvoja putne infrastrukture sa principima održivog i bezbednog urbanog planiranja.

Ključne reči: državni putevi, naselja, zakon, lokalne samouprave, procedura

DETERMINATION OF SAFETY CRITERIA AND PROCEDURES FOR ROUTING STATE ROADS THROUGH SETTLEMENTS

Marija Dotto, Nebojša Čubrilo, Ivana Ilić, Bojana Miljković, Krsto Lipovac

Abstract: State roads represent the backbone of transport connectivity and economic development of the Republic of Serbia; however, routing them through populated areas requires particularly careful planning and management. Such practice leads to an increased safety risk for all road users, deterioration of residents' quality of life, and conflicts between the needs of the local community and the requirements for efficient transit traffic flow. Although the existing laws and by-laws define the differences between driving conditions on roads outside settlements and within settlements, as well as the application of appropriate traffic signage, the lack of clearly defined criteria and procedures results in inconsistent solutions and complicates the role of local self-government units in the process of planning and managing road infrastructure. This paper examines the safety criteria that must be met in order for a state road to be routed through a settlement. Particular attention is devoted to the analysis of the existing regulatory framework, which formally enables the implementation of the prescribed measures, but whose practical application remains insufficiently effective and often inconsistent. The paper proposes the establishment of a clear and transparent decision-making procedure regarding the alignment of state roads through settlements. Such a procedure would include defined safety requirements, measurable criteria, and the active involvement of local self-government units in the planning and decision-making process, with the aim of improving road safety and promoting sustainable urban development.

The objective of the document is to ensure consistent application of regulations, enhance the safety of all road users, reduce the negative impacts of transit traffic on populated areas, and enable the alignment of road infrastructure development with the principles of sustainable and safe urban planning.

Keywords: State roads, Settlements, Law, process, Local self-government units;

¹ Autor zadužen za korespondenciju: marija.dotto@putevi-srbije.rs

1. UVOD

Republika Srbija raspolaže razgranatom putnom mrežom različitog ranga. Upravljanje ovom infrastrukturom povereno je državnim organima i jedinicama lokalne samouprave, pri čemu posebnu specifičnost predstavljaju deonice državnih puteva koje prolaze kroz naselja. Ove deonice čine značajan udeo u ukupnoj dužini državnih puteva i karakterišu ih povećani rizici zbog mešovitog saobraćaja, prisustva pešaka, biciklista i lokalnih saobraćajnih tokova.

S obzirom na stalno unapređenje i izgradnju putne infrastrukture, od izuzetnog je značaja obezbediti visok nivo bezbednosti saobraćaja tokom svih faza – od planiranja i projektovanja, preko izgradnje, do eksploatacije i održavanja puteva. Upravo zbog toga, strateški dokumenti u oblasti bezbednosti saobraćaja prepoznaju putnu infrastrukturu kao jedan od faktora koji utiču na nastanak saobraćajnih nezgoda.

Važeći zakonski okvir predviđa obavezu jedinica lokalne samouprave da donose i sprovode lokalne strategije i akcione planove u skladu sa nacionalnim ciljevima. Ipak, u praksi je primetna nedovoljna zastupljenost ovih dokumenata, kao i nedostatak sistemskog praćenja njihove realizacije. Takođe, nije u potpunosti definisan institucionalni mehanizam koji bi obezbedio koordinaciju između nacionalnog i lokalnog nivoa, kao ni kontinuiranu analizu efekata sprovedenih mera.

U tom kontekstu, posebno je važno definisati jasne bezbednosne kriterijume i procedure za vođenje državnih puteva kroz naselja.

2. ANALIZA POSTOJEĆEG NORMATIVNOG OKVIRA

Zakonski okvir koji uređuje oblast putne infrastrukture i bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji obuhvata više međusobno povezanih propisa. Najznačajniji među njima su Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, Zakon o putevima, kao i podzakonski akti koji detaljnije razrađuju pojedine procedure i mere. Ovi propisi zajedno uređuju sve faze životnog ciklusa puta – od planiranja i projektovanja, preko izgradnje, do održavanja i upravljanja.

Za potrebe ovog rada, poseban akcenat stavljen je na odredbe koje definišu upravljanje državnim putevima u naseljima, kao i raspodelu nadležnosti između državnih organa i jedinica lokalne samouprave.

2.1. Zakon o putevima

Zakon o putevima predstavlja osnovni pravni akt kojim se uređuje status, podela i način upravljanja javnim putevima. U okviru ovog zakona jasno su definisani pojmovi naselja i puta u naselju, čime se postavlja osnova za dalje regulisanje saobraćaja u urbanim sredinama. Put u naselju definiše se kao deo javnog puta koji se nalazi unutar granica naselja određenih planskim dokumentima, što je od posebnog značaja za analizu bezbednosti saobraćaja u ovim zonama.

Zakonom je takođe utvrđen pravni status puteva, prema kojem su državni putevi u svojini Republike Srbije, dok su opštinski putevi i ulice u nadležnosti jedinica lokalne samouprave. Ovakva podela direktno utiče na organizaciju upravljanja i održavanja, naročito na deonicama gde se prepliću nadležnosti, kao što su državni putevi koji prolaze kroz naselja.

Posebno značajne odredbe odnose se na podelu puteva prema položaju (u naselju i van naselja), kao i na obavezu lokalnih samouprava da definišu pravac i granice puteva u naselju. Takođe, svaka promena trase državnog puta u naselju zahteva saglasnost nadležnog ministarstva, čime se obezbeđuje kontrola nad očuvanjem funkcionalnosti i tehničkih karakteristika puta.

U pogledu održavanja, zakon jasno razdvaja odgovornosti: upravljač državnog puta zadužen je za kolovoz i osnovnu signalizaciju, dok lokalne samouprave održavaju dodatne elemente kao što su trotoari, rasveta, biciklističke i pešačke staze. Ova podela je ključna za razumevanje problema u praksi, jer zahteva visok nivo koordinacije između različitih subjekata.

Zakon takođe propisuje obavezu izgradnje dodatnih elemenata puta u naseljima (trotoari, stajališta, raskrsnice), pri čemu troškove najčešće snosi jedinica lokalne samouprave. Istovremeno, naglašava se da takve intervencije ne smeju narušiti kontinuitet i funkciju državnog puta.

Sa aspekta bezbednosti, posebno su važni mehanizmi kao što su revizija i provera bezbednosti puteva. Revizija se sprovodi u fazi projektovanja i neposredno nakon izgradnje, dok se provere vrše periodično ili ciljano, na deonicama sa povećanim rizikom. Dodatno, zakon uvodi obavezu sprovođenja nezavisne ocene u slučaju saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom, čime se omogućava identifikacija eventualnih nedostataka infrastrukture.

2.2. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima

Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima detaljnije uređuje način upravljanja saobraćajem i odgovornosti nadležnih subjekata. Tehničko regulisanje saobraćaja na državnim putevima u nadležnosti je ministarstva, dok su za ulice i opštinske puteve odgovorne lokalne samouprave.

Poseban izazov predstavljaju zone dodira državnih i lokalnih puteva, gde je neophodno usklađivanje mera kako bi se obezbedila jedinstvena i bezbedna regulacija saobraćaja. Ova obaveza ukazuje na značaj koordinacije između različitih nivoa upravljanja.

Zakon takođe definiše pravila u vezi sa obeležavanjem naselja, što ima direktan uticaj na ponašanje učesnika u saobraćaju (npr. ograničenje brzine, povećano prisustvo pešaka). Pravilno postavljanje signalizacije na ulazu i izlazu iz naselja predstavlja jedan od osnovnih elemenata bezbednosti.

2.3. Podzakonski akti

Pored zakona, značajnu ulogu imaju i pravilnici koji detaljnije razrađuju postupke i procedure. Pravilnik o sprovođenju revizije i provere bezbednosti definiše uslove i način sprovođenja ovih aktivnosti, naglašavajući njihov značaj u prevenciji saobraćajnih nezgoda.

Revizija se sprovodi u svim fazama projektovanja novih i rekonstruisanih puteva, dok se provere odnose na puteve u eksploataciji. Posebno su važne ciljane provere na deonicama sa povećanim brojem nezgoda, jer omogućavaju pravovremeno preduzimanje mera.

Takođe, pravilnik koji uređuje nezavisnu ocenu doprinosa puta nastanku saobraćajnih nezgoda uvodi dodatni mehanizam kontrole bezbednosti. Ova procedura omogućava objektivnu analizu uticaja infrastrukture na nastanak i posledice nezgoda, kao i donošenje konkretnih mera za unapređenje bezbednosti.

3. PROCEDURA UTVRĐIVANJA PRAVCA DRŽAVNOG PUTA KROZ NASELJE

Utvrdjivanje pravca državnog puta kroz naselje predstavlja složen proces koji zahteva usklađivanje tehničkih, bezbednosnih i urbanističkih zahteva, kao i koordinaciju između nadležnih institucija. Procedura bi imala za cilj da obezbedi funkcionalno i bezbedno vođenje tranzitnog saobraćaja, uz minimalan negativan uticaj na lokalno stanovništvo i učesnike u saobraćaju.

Postupak utvrđivanja pravca državnog puta kroz naselje može se definisati kroz nekoliko osnovnih koraka:

3.1. Prikupljanje i analiza postojećeg stanja

Prvi korak podrazumeva prikupljanje relevantnih podataka o postojećoj deonici puta i njenom okruženju. Ovo uključuje:

- podatke o saobraćajnim tokovima (intenzitet, struktura saobraćaja),
- evidenciju saobraćajnih nezgoda,
- stanje putne infrastrukture i signalizacije,
- prisustvo ranjivih učesnika u saobraćaju,
- postojeću plansku i urbanističku dokumentaciju.

Cilj ove faze je identifikacija problema i ograničenja postojećeg rešenja.

3.2. Definisanje varijantnih rešenja

Na osnovu analize postojećeg stanja, definišu se moguća varijantna rešenja pravca državnog puta kroz naselje. Varijante mogu uključivati:

- zadržavanje postojećeg pravca uz unapređenje bezbednosti,
- izmeštanje trase van naselja (obilaznica),
- delimičnu rekonstrukciju i prilagođavanje trase.

Svaka varijanta se analizira sa aspekta bezbednosti, funkcionalnosti, troškova i uticaja na životnu sredinu i lokalnu zajednicu.

3.3. Procena bezbednosti i funkcionalnosti

Za svaku razmatranu varijantu sprovodi se detaljna procena bezbednosti saobraćaja. Ova procena obuhvata:

- analizu konflikata između različitih učesnika u saobraćaju,
- procenu brzina kretanja,
- uslove preglednosti,
- pristupačnost za pešake i bicikliste.

U ovoj fazi posebno se primenjuju alati kao što su revizija bezbednosti i stručne analize rizika.

3.4. Usklađivanje sa planskom dokumentacijom

Predloženi pravac mora biti usklađen sa važećim prostornim i urbanističkim planovima. Ova faza uključuje saradnju sa organima jedinice lokalne samouprave i nadležnim institucijama, kako bi se obezbedila dugoročna održivost rešenja.

3.5. Donošenje odluke o pravcu puta

Na osnovu sprovedenih analiza i pribavljenih saglasnosti, jedinica lokalne samouprave donosi odluku o pravcu državnog puta kroz naselje, uz prethodno pribavljenu saglasnost nadležnog ministarstva. Ova odluka mora biti zasnovana na kriterijumima bezbednosti, funkcionalnosti i usklađenosti sa planskim dokumentima.

6. Implementacija i praćenje

Nakon donošenja odluke, pristupa se realizaciji odabranog rešenja kroz projektovanje i izvođenje radova. Po završetku, neophodno je sprovesti:

- proveru bezbednosti,
- praćenje efekata na saobraćaj,
- eventualno uvođenje korektivnih mera.

Kontinuirano praćenje omogućava pravovremeno reagovanje i dodatno unapređenje bezbednosti saobraćaja.

4. SPROVOĐENJE ZAKONSKE REGULATIVE U PRAKSI

Iako je zakonodavni okvir u Republici Srbiji u velikoj meri usklađen sa savremenim standardima, njegova primena u praksi pokazuje određene nedostatke. U Strategiji bezbednosti saobraćaja Republike Srbije za period 2023–2030. godine kao jedan od ključnih problema prepoznati su nedovoljno jasno definisane nadležnosti, kao i ograničena primena savremenih alata za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture.

U cilju prevazilaženja ovih problema, Strategijom su predviđene mere koje se pre svega odnose na jačanje institucionalnih kapaciteta. To podrazumeva povećanje broja stručnih kadrova, njihovu kontinuiranu edukaciju, kao i unapređenje sistema obuka za revizore i proveravače bezbednosti saobraćaja. Na ovaj način stvaraju se preduslovi za doslednu primenu procedura koje obuhvataju sve faze životnog ciklusa puta.

Poseban akcenat stavljen je na unapređenje bezbednosti saobraćaja na deonicama državnih puteva koje prolaze kroz naselja. Ove deonice predstavljaju visokorizične zone zbog intenzivnog mešanja različitih kategorija učesnika u saobraćaju. Predviđene mere obuhvataju identifikaciju rizičnih lokacija, izradu projekata za unapređenje bezbednosti, kao i implementaciju konkretnih infrastrukturnih i organizacionih rešenja. Pri tome se naročita pažnja posvećuje zaštiti ranjivih učesnika u saobraćaju, kao što su pešaci i biciklisti, kao i uređenju zona škola.

Primena alata za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture

Uvođenjem sistema licenciranja revizora i proveravača bezbednosti saobraćaja od 2021. godine stvoreni su uslovi za sistematsko sagledavanje uticaja puta na bezbednost saobraćaja. Ovi alati omogućavaju analizu infrastrukture u svim fazama – od planiranja i projektovanja do eksploatacije.

Međutim, u praksi su uočeni problemi u njihovoj primeni. Jedan od ključnih izazova predstavlja neusaglašenost pojedinih zakonskih i podzakonskih akata. Na primer, određene izmene propisa iz oblasti

planiranja i izgradnje ne prepoznaju u dovoljnoj meri značaj alata za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture, što otežava njihovu punu implementaciju.

Takođe, identifikovan je nedostatak sistemskog nadzora nad sprovođenjem preporuka koje proističu iz revizija i provera bezbednosti. U mnogim slučajevima izostaje pravovremena realizacija predloženih mera, čime se umanjuje efekat ovih procedura.

Poseban problem javlja se na deonicama državnih puteva kroz naselja, gde dolazi do preklapanja nadležnosti između upravljača državnih puteva i jedinica lokalne samouprave. Nedovoljna koordinacija između ovih subjekata često dovodi do neujednačene primene mera bezbednosti.

Uočeni problemi na terenu

Analiza stanja na terenu ukazuje na više tipičnih problema koji direktno utiču na bezbednost saobraćaja.

Jedan od najizraženijih problema odnosi se na ugrožavanje kretanja ranjivih učesnika u saobraćaju. Neadekvatno uređeni ili zauzeti trotoari, najčešće zbog nepropisno parkiranih vozila, primoravaju pešake da se kreću kolovozom. Time se povećava rizik od konflikata između pešaka i motornih vozila, naročito u zonama sa intenzivnim saobraćajem.

Dodatno, analiza nezavisnih ocena uticaja puta na nastanak saobraćajnih nezgoda pokazuje da infrastruktura ima značajan udeo u ukupnom broju nezgoda sa najtežim posledicama. Na državnim putevima, put kao faktor učestvuje u značajnom procentu nezgoda sa smrtnim ishodom, dok je taj udeo u urbanim sredinama još izraženiji. Uprkos tome, u praksi se nedovoljno koriste mogućnosti za otklanjanje identifikovanih nedostataka.

Još jedan važan problem odnosi se na neusklađenost podataka o prolascima državnih puteva kroz naselja. Primenom savremenih alata za analizu (npr. GIS sistemi) uočene su brojne nelogičnosti, kao što su nedostatak ili nepravilno postavljena saobraćajna signalizacija za obeležavanje granica naselja. Ovakvi nedostaci direktno utiču na ponašanje učesnika u saobraćaju i mogu dovesti do povećanja rizika od nezgoda.

Takođe, evidentan je problem u sprovođenju zakonskih obaveza na nivou lokalnih samouprava. Iako je propisano da lokalne samouprave donose odluke o prolascima državnih puteva kroz naselja, značajan broj njih to još uvek nije učinio. Time se dodatno komplikuje upravljanje ovim deonicama i otežava primena jedinstvenih kriterijuma bezbednosti.

5. BEZBEDNOSNI KRITERIJUMI I PROCEDURE ZA VOĐENJE DRŽAVNIH PUTEVA KROZ NASELJA

Vođenje državnih puteva kroz naselja predstavlja jedan od najsloženijih segmenata upravljanja putnom infrastrukturom, zbog izraženog konflikta između tranzitnog i lokalnog saobraćaja. U cilju unapređenja bezbednosti saobraćaja na ovim deonicama, neophodno je definisati jasne bezbednosne kriterijume i procedure koje će obezbediti ujednačen i sistemski pristup.

5.1. Bezbednosni kriterijumi

Bezbednosni kriterijumi predstavljaju skup uslova i standarda koje put mora da ispuni kako bi se obezbedio prihvatljiv nivo bezbednosti za sve učesnike u saobraćaju.

Jedan od osnovnih kriterijuma odnosi se na prilagođavanje brzine uslovima u naselju. Na deonicama državnih puteva kroz naselja neophodno je obezbediti fizičke i tehničke mere koje utiču na smanjenje brzine kretanja vozila, kao što su suženje kolovoza, platforme za usporavanje saobraćaja i adekvatna signalizacija.

Poseban značaj ima obezbeđenje kontinuiteta i kvaliteta infrastrukture za kretanje ranjivih učesnika u saobraćaju. To podrazumeva izgradnju i održavanje trotoara odgovarajuće širine, biciklističkih staza, bezbednih pešačkih prelaza, kao i uklanjanje prepreka koje ometaju njihovo kretanje. Takođe, neophodno je obezbediti pristupačnost za osobe sa invaliditetom.

Preglednost puta i raskrsnica predstavlja još jedan važan kriterijum. Smanjena preglednost usled nepropisno parkiranih vozila, neadekvatno postavljene opreme ili vegetacije može značajno povećati rizik od saobraćajnih nezgoda.

U zonama povećanog rizika, kao što su zone škola, zdravstvenih ustanova i javnih objekata, potrebno je primeniti dodatne mere zaštite, uključujući pojačanu signalizaciju, fizičko razdvajanje tokova saobraćaja i kontrolu brzine.

Takođe, važan kriterijum odnosi se na jasno definisanje granica naselja putem odgovarajuće saobraćajne signalizacije. Nepravilno postavljeni ili nepostojeći znakovi mogu dovesti do nepoštovanja ograničenja brzine i povećanja rizika od nezgoda.

5.2. Procedure za unapređenje bezbednosti

Pored definisanja kriterijuma, neophodno je uspostaviti i jasne procedure koje će omogućiti njihovu doslednu primenu u praksi.

Prvi korak u ovom procesu predstavlja identifikacija rizičnih deonica. Ovo se vrši analizom podataka o saobraćajnim nezgodama, rezultatima provera bezbednosti i terenskim istraživanjima. Posebna pažnja posvećuje se deonicama sa povećanim brojem nezgoda ili izraženim konfliktima između učesnika u saobraćaju.

Nakon identifikacije problema, sprovodi se detaljna analiza postojećeg stanja, koja obuhvata tehničke karakteristike puta, režim saobraćaja, prisustvo ranjivih učesnika i stanje signalizacije i opreme puta.

Na osnovu sprovedene analize definišu se odgovarajuće mere za unapređenje bezbednosti. Ove mere mogu biti infrastrukturne (rekonstrukcija raskrsnica, izgradnja trotoara, uvođenje kružnih tokova), organizacione (promena režima saobraćaja, ograničenje brzine) i tehničke (unapređenje signalizacije i opreme puta).

Važan deo procedure predstavlja koordinacija između upravljača državnih puteva i jedinica lokalne samouprave. S obzirom na podeljene nadležnosti, efikasno sprovođenje mera moguće je samo uz jasno definisane obaveze i kontinuiranu saradnju.

Nakon implementacije mera, neophodno je sprovesti praćenje i evaluaciju njihovih efekata. Ovo uključuje analizu promena u broju i težini saobraćajnih nezgoda, kao i procenu funkcionalnosti uvedenih rešenja.

5.3. Institucionalni okvir i unapređenje sistema

Za efikasnu primenu definisanih kriterijuma i procedura, neophodno je dodatno unaprediti institucionalni okvir. To podrazumeva jasnije definisanje nadležnosti između različitih subjekata, kao i uspostavljanje sistema odgovornosti za sprovođenje mera.

Takođe, važno je unaprediti baze podataka i koristiti savremene alate za analizu, kako bi se odluke zasnivale na pouzdanim i ažurnim informacijama. Uvođenje jedinstvenog sistema za praćenje stanja bezbednosti na mreži puteva omogućilo bi pravovremeno reagovanje i efikasnije planiranje mera.

Kontinuirana edukacija stručnog kadra i razmena iskustava između institucija dodatno doprinose unapređenju sistema upravljanja bezbednošću saobraćaja.

6. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Analizom zakonske regulative, strateških dokumenata i prakse upravljanja državnim putevima kroz naselja, može se zaključiti da Republika Srbija raspolaže relativno dobro definisanim normativnim okvirom u oblasti bezbednosti putne infrastrukture. Postojeći zakoni i podzakonski akti u velikoj meri su usklađeni sa savremenim evropskim standardima i predviđaju primenu različitih alata za unapređenje bezbednosti saobraćaja.

Međutim, ključni problemi uočeni su u njihovoj primeni u praksi. Nedovoljno jasno definisane i podeljene nadležnosti između upravljača državnih puteva i jedinica lokalne samouprave, naročito na deonicama kroz

naselja, predstavljaju jedan od osnovnih izazova. Ovakva situacija često dovodi do neujednačene primene mera, nedostatka koordinacije i usporene realizacije infrastrukturnih poboljšanja.

Dodatno, identifikovan je nedostatak sistemskog praćenja sprovođenja mera bezbednosti, kao i ograničena primena preporuka proisteklih iz revizija, provera i nezavisnih ocena. Iako su ovi alati normativno definisani, njihov puni potencijal u praksi još uvek nije iskorišćen. Poseban problem predstavlja i neusklađenost pojedinih propisa, što dodatno otežava efikasnu implementaciju predviđenih rešenja.

Na osnovu sprovedene analize, može se zaključiti da unapređenje bezbednosti državnih puteva kroz naselja zahteva integrisan i sistemski pristup. Predloženi model unapređenja zasniva se na nekoliko ključnih principa: jasnom definisanju nadležnosti, doslednoj primeni bezbednosnih kriterijuma, unapređenju koordinacije između institucija, kao i uvođenju efikasnog sistema praćenja i evaluacije.

Poseban značaj ima unapređenje uslova za kretanje ranjivih učesnika u saobraćaju, kroz razvoj adekvatne infrastrukture i primenu mera za smirivanje saobraćaja. Takođe, neophodno je unaprediti baze podataka i koristiti savremene alate za analizu, kako bi se donošenje odluka zasnivalo na pouzdanim i ažurnim informacijama.

U konačnom, može se zaključiti da dalji napredak u ovoj oblasti ne zavisi isključivo od donošenja novih propisa, već pre svega od dosledne primene postojećih rešenja, jačanja institucionalnih kapaciteta i unapređenja saradnje između svih relevantnih subjekata. Samo na taj način moguće je obezbediti održiv i efikasan sistem upravljanja bezbednošću saobraćaja, posebno na deonicama državnih puteva kroz naselja, koje predstavljaju jedan od najrizičnijih segmenata putne mreže.