

СТАТИСТИЧКИ ИЗВЕШТАЈ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ 2023



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

САДРЖАЈ

Садржај	3
Реч директора	5
Предговор	7
1. Увод	9
1.1. Садржај Статистичког извештаја	11
1.2. Разумевање података и појмова	12
1.3. Коришћене скраћенице и појмови	16
2. Основи подаци за Републику Србију	19
2.1. Основни подаци за Републику Србију	21
3. Безбедност саобраћаја у Европи	23
3.1. Основни показатељи	25
4. Основна обележја саобраћајних незгода у 2023. години	27
4.1. Основни подаци о саобраћајним незгодама у 2023. години	29
5. Анализа последица саобраћајних незгода према категорији (својству) учесника у саобраћају	43
5.1. Пешаци	45
5.2. Бициклисти	47
5.3. Моторизовани двоточкаши	49
5.4. Возачи и путници у путничким возилима	51
5.5. Остале категорије	53
6. Анализа последица саобраћајних незгода према старосним групама учесника у саобраћају	57
6.1. Деца	59
6.2. Млади	61
6.3. Старија лица	63
7. Анализа индикатора безбедности саобраћаја	67
7.1. Понашање учесника у саобраћају	68
7.2. Возила	71
8. Циљеви Стратегије безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2030. године	73
8.1. Амбиција, мисија и визија	75
8.2. Општи циљеви	75
9. Кључни резултати	79
9.1. Кључни резултати	81

РЕЧ ДИРЕКТОРА

Агенција за безбедност саобраћаја (у даљем тексту: Агенција) има законску обавезу да анализира, прати и унапређује систем безбедности саобраћаја. У складу са тим, Агенција сваке године објављује Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији (у даљем тексту: Статистички извештај).

Претходно издање Статистичког извештаја је садржало значајно већи број података о обележјима безбедности саобраћаја и значајно се разликовало од свих претходних издања. Вишеструка намена и усмереност ка свим јавностима, од стручне до најшире, постигнути су смисленом структуром самог Статистичког извештаја, као и истицањем кључних бројки и дијаграма. У складу са тим, овогодишње издање је припремљено са истом идејом.

Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године (у даљем тексту: Стратегија) са акционим планом за 2023. до 2025. године, усвојени су крајем септембра 2023. године. У оквиру тих докумената су дефинисани општи и посебни циљеви, као и показатељи исхода. Агенција ће, почевши од овог издања Статистичког извештаја, пратити успешност остваривања циљева, а нарочито општих циљева Стратегије: смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године. Таква одлука је произашла из прихватања да је један од највећих недостатака реализације Прве стратегије (која је важила за период 2015-2020. година) био управо изостанак праћења и извештавања о постигнутим циљевима. Неке од резултате треба тумачити опрезно, а нарочито зато што је за реализацију активности из Акционог плана за 2023. годину, од датума усвајања Стратегије до краја године, остало нешто више од 3 месеца.

Последње измене и допуне Закона о безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту: Закон) ступиле су на снагу, такође, у септембру 2023. године. Том приликом је дефинисана и нова категорија учесника у саобраћаја, односно лака електрична возила. Агенција ће пратити стање безбедности и ове категорије учесника у саобраћају, у циљу планирања и реализације активности који ће допринети да се правила, која су дефинисана Законом, поштују.

Последњим изменама и допуна Закона је измењен начин финансирања безбедности саобраћаја, али се и даље задржала идеја да се одлуке заснивају на квалитетним подацима. Сходно томе, подаци изнети у Статистичком извештају и свим другим извештајима Агенције, треба да служе као основа за успешно планирање мера и активности.

в.д. директора Агенције
Бранко Стаматовић

ПРЕДГОВОР

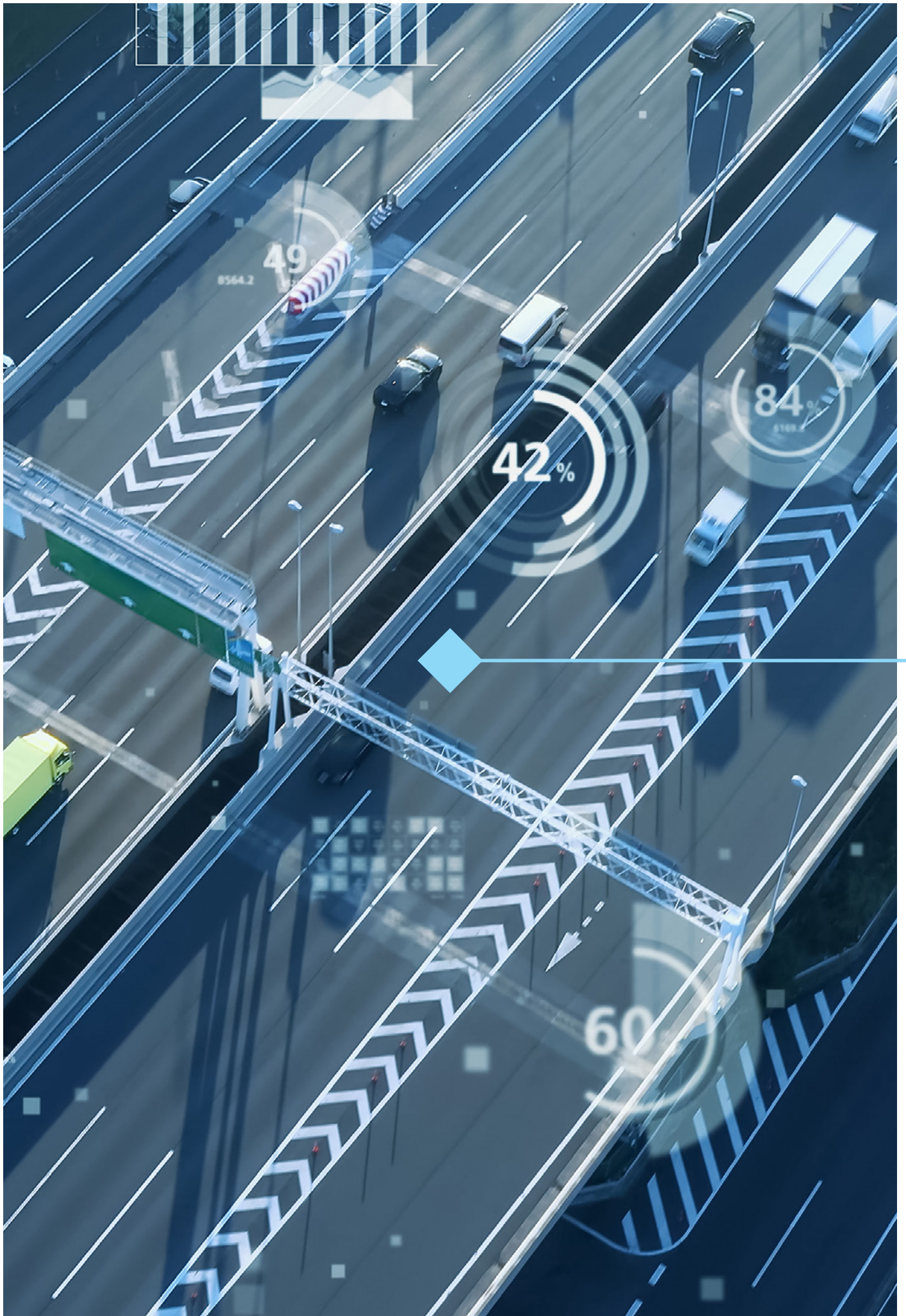
Одељење за националну базу података, анализу и истраживања (у даљем тексту: Одељење) је саставни део Сектора за превенцију и локалне самоуправе. Представници Одељења анализирали су резултате Међународног пројекта (ESRA 3) које се бавило истраживањем ставова о безбедности саобраћаја. Резултати овог пројекта су искоришћени за упоређивање циљних вредности показатеља исхода из Акционог плана и остварених вредности у 2023. години. Такво поређење треба разматрати пажљиво, јер је спровођење истраживања реализовано пре усвајања саме Стратегије и Акционог плана, али се вредности ипак односе на 2023. годину. Остали резултати и анализе ESRA 3 биће предмет других извештаја које припрема Агенција.

Традиционално, на шта је Агенција веома поносна, реализован је пројекат Истраживања индикатора перформанси безбедности саобраћаја. У оквиру пројекта из 2023. године, спроведена је анализа повезаности индикатора са коначним исходима саобраћајних незгода. Циљ анализе је био да се процени квалитет извештавања о стања безбедности саобраћаја на основу индикатора, односно без познавања података о саобраћајним незгодама. Спроведена анализа је показала да је праћења индикатора оправдано и да индикатори поуздано представљају стање безбедности саобраћаја, а посебно они индикатори који се односе на заштитне системе. У оквиру пројекта Истраживања индикатора перформанси безбедности саобраћаја, који је у току и односи се 2024. годину, биће реализовано пилот истраживање индикатора у вези са возачима лаких електричних возила.

Анализа великог броја обележја саобраћајних незгода је могућа захваљујући раду припадника Министарства унутрашњих послова, који прикупљању податке, приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода. Из тог разлога, а у складу са Акционим планом, Агенција ће реализовати пројекат стручног усавршавања службеника који обављају послове увиђаја за прецизније препознавање и дефинисање утицајних фактора. Пројекат је подразумевао и анализу досадашњег начина прикупљања података о утицајним факторима, а посебно оних који се односе на пут и путну околину. Такође, у оквиру пројекта су разматране логичке контроле уноса података и прилагођавање постојећег сета података, сету података CARE базе података. Логичке контроле ће онемогућити људску грешку приликом уноса података у базу, као што су нпр. погрешне координате, погрешно ограничење брзине или погрешан број саобраћајних трака. Са друге стране, прилагођавање сета података ће помоћи у процесу достављања података за потребе CARE базе. Циљ свега претходно наведеног је да се стањем безбедности саобраћаја управља на основу квалитетних података о обележјима безбедности саобраћаја.

Одељење је и ове године припремило и објавило Извештаје о основним показатељима стања безбедности саобраћаја за сваку од 161 локалне самоуправе на територији Републике Србије.

Начелник Одељења за националну базу података, анализу и истраживања
Бојана Миљковић



1. УВОД

У овом поглављу су представљене смернице за праћење података о обележјима безбедности саобраћаја у оквиру Статистичког извештаја. Дат је и кратак садржај сваког од поглавља Статистичког извештаја, као и дефинисани коришћени појмови. Такође, дат је преглед коришћених скраћеница.

1.1. Садржај Статистичког извештаја

Извештавање о стању безбедности саобраћаја представља део праћења стања безбедности саобраћаја који доприноси успостављању система безбедности саобраћаја и управљању безбедношћу саобраћаја на неком подручју. Анализама које су обухваћене Статистичким извештајем представљено је стање безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2023. години, на основу чега се може вршити поређење стања безбедности саобраћаја, у односу на претходне године, као и препознати кључне проблеме безбедности саобраћаја.

Статистички извештај се састоји од девет поглавља. Прво поглавље је увод, а последње кључни резултати. У наставку је дат кратак осврт на садржај осталих поглавља Статистичког извештаја:

- У **другом поглављу** су приказани основни подаци за Републику Србију, који се не односе директно на стање безбедности саобраћаја, али могу бити од значаја за његову анализу и разумевање. Читаоцима се омогућава да једноставније и јасније прате и упоређују податке из безбедности саобраћаја, узимајући у обзир и податке као што су нпр. број регистрованих мотоцикала, дужина путне мреже и сл.
- У **трећем поглављу** је дат преглед основних показатеља безбедности саобраћаја у државама Европе, као и вредности истих показатеља у Републици Србији.
- У **четвртном поглављу** је извршена анализа саобраћајних незгода и последица у 2023. година. На почетку је дат приказ апсолутних показатеља за 2023. годину, а затим је приказа расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама према својству и категорији учесника у саобраћају (IRTAD подела). Представљена је расподела према старосним групама и према полу. Такође, извршена је анализа у погледу временске дистрибуције саобраћајних незгода, и то: по месецима у току годину, по данима у седмици и по сатима у току дана. У поглављу је представљена и расподела саобраћајних незгода према групама типова саобраћајних незгода и дефинисани најчешћи типови у свакој од група типова. На крају је дата анализа утицајних фактора настанка саобраћајних незгода. На основу анализе приказане у овом поглављу, дефинисане су категорије (својства) учесника у саобраћају и старосне групе учесника у саобраћају, за које је урађена детаљнија анализа у наредна два поглавља.
- У **петом поглављу** су анализирани последице саобраћајних незгода за одабране категорије (својства) учесника у саобраћају, а то су: пешаци, бициклисти, моторизовани двочкаши, возачи и путници у путничким возилима и остале категорије учесника у саобраћају. Такође, дат је петогодишњи тренд за сваку од категорија (својства) учесника у саобраћају.
- У **шестом поглављу** су анализирани последице саобраћајних незгода за одабране старосне групе учесника у саобраћају, а то су: деца, млади и старија лица. Такође, дат је петогодишњи тренд за сваку од старосних група учесника у саобраћају.
- У **седмом поглављу** су анализирани вредности кључних индикатори безбедности саобраћаја, као и петогодишњи трендови за одабране индикаторе.
- У **осмом поглављу** су приказани циљеви Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године и остварени резултати у 2023. години, као и показатељи исхода према Акционом плану и њима припадајући остварени резултати.

1.2. Разумевање података и појмова

Показатељи безбедности саобраћаја су изражени нумерички. Кључне бројке су истакнуте за свако потпоглавље, док су остале анализе приказане кроз проценте (нпр. месечна расподела, учешће одређеног утицајног фактора и сл.). Податак о броју повређених лица у одређеном месецу или податак о броју смртно страдалих који су повезани са одређеним утицајним фактором, могу се добити множењем наведеног процента и кључне бројке. У појединим табелама су коришћене нијансе зелене и црвене боје за представљање података, при чему нијансе зелене боје представљају вредности које су повољније са аспекта безбедности саобраћаја, а црвена боја оне које су мање повољне.

У Статистичком извештају су приказани подаци о саобраћајним незгодама и њиховим последицама за које је вршен увиђај саобраћајне незгоде од стране полицијских службеника.

Временска расподела саобраћајних незгода

Временска анализа саобраћајних незгода подразумева расподелу саобраћајних незгода по:

1. Месецима у току године (месечна расподела),
2. Данима у току седмице (дневна расподела) и
3. Часовима у току дана (часовна расподела).

Просторна расподела саобраћајних незгода

У анализи просторне расподеле саобраћајних незгода коришћена је анализа према:

1. Локацији настанка саобраћајне незгоде (у насеље или ван насеља). Појам насеља дефинисан је Законом о безбедности саобраћаја на путевима (чл. 7, ст. 1, тачка 30): *Насеље је изграђен, функционално обједињен простор, који је намењен за живот и рад становника и чије су границе обележене одговарајућим саобраћајним знаком.*
2. Специфичном месту настанка саобраћајне незгоде. Специфично место ближе описује локацију места незгоде (нпр. саобраћајна незгода се догодила у насељу, али је од значаја познавати и податак да се догодила у зони школе). Анализа према специфичном месту може бити од значаја за боље разумевање околности настанка саобраћајне незгоде и квалитетније усмеравање мера и активности за унапређење безбедности саобраћаја. Приликом опредељивања специфичног места, полицијски службеник има могућност избора једног или више специфичних места (нпр. саобраћајна незгода се догодила **у зони школе**, која се налази у **кривини**). Зато број специфичних места може бити већи од броја саобраћајних незгода.
3. Категорији пута, у којој се због специфичности проблема безбедности саобраћаја посебно издвајају категорије проласка државних путева кроз насеља. Приликом опредељивања категорије пута, за саобраћајну незгоду која се догодила у раскрсници, полицијски службеник евидентира категорије свих путева који се на том месту укрштају. Зато број саобраћајних незгода према категорији пута може бити већи од стварног броја саобраћајних незгода.

Типови саобраћајних незгода

За сваку саобраћајну незгоде се опредељује одговарајућа група типова саобраћајних незгода, а затим и тип у оквиру одабране групе типова. У ситуацијама када је то потребно, за једну саобраћајну незгоду се могу одредити и два или више типова саобраћајних незгода, у оквиру исте или различитих група типова саобраћајних незгода (нпр. у саобраћајној незгоди су учествовала два возила у сустизању, али је дошло и до обарања пешака, тада ће бити одабране групе саобраћајне незгоде са најмање два возила – без скретања и саобраћајне незгоде са пешацима и одговарајући типови саобраћајних незгода). Дакле, сви типови саобраћајних незгода су подељени у пет група типова саобраћајних незгода:

1. Саобраћајне незгода са пешацима,
2. Саобраћајне незгоде паркираним возилима,
3. Саобраћајне незгоде са учешћем једног возила,
4. Саобраћајне незгода са најмање два возила – без скретања и
5. Саобраћајне незгоде са најмање два возила – скретање или прелазак.

Број саобраћајних незгода према типу или групи типова саобраћајних незгода, због претходно описаних разлога, може бити већи од стварног броја саобраћајних незгода.

Утицајни фактори

Приликом препознавања и евидентирања утицајних фактора који су допринели настанку саобраћајних незгода, полицијски службених се може одредити за избор једног или више утицајних фактора, из исте или из различитих група утицајних фактора, дефинисаних у складу са CAdaS протоколом. Том приликом се не одређује доминантни/примарни утицајни фактор – фактор који је имао највећи утицај на настанак саобраћајне незгоде. Укупан број утицајних фактора је 84, при чему су они систематизовани у 9 група утицајних фактора:

1. Утицај пута и путне околине (11 утицајних фактора),
2. Утицај неисправности возила (9 утицајних фактора),
3. Предузимање непромишљених радњи од стране возача (10 утицајних фактора),
4. Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача (10 утицајних фактора),
5. Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности (10 утицајних фактора),
6. Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања (7 утицајних фактора),
7. Пропусти возача због неадекватне видљивости, прегледности, односно комплетног доживљаја виђења пута и саобраћаја (10 утицајних фактора),
8. Пропусти пешака (10 утицајних фактора) и
9. Специјални случајеви (7 утицајних фактора).

Старосне групе учесника у саобраћају

Код појединих старосних група учесника у саобраћају се уочавају различите специфичности страдања у саобраћајним незгода. Из тог разлога је посебна анализа последица саобраћајних незгода извршена за децу, младе и старија лица:

1. **Децом** се сматрају лица старости до 15 година, при чему се користи запис 0-14 као најчешће прихваћени запис у литератури. Другим речима, деца су сва лица која имају мање од 14 година 11 месеци и 30 дана,

2. **Младима** се сматрају лица старости од 15 до 31 године, при чему се користи запис 15-30 као најчешће прихваћени запис у литератури. Другим речима, млади су сва лица која имају више од 15 година и мање од 30 година 11 месеци и 30 дана,

3. **Старијим лицима** се сматрају лица која имају 65 и више година.

Категорије учесника у саобраћају

Категорије учесника у саобраћајним незгодама у Статистичком извештају су посматране и подељене у складу са праксом која се примењује у IRTAD-у (The International Road Traffic and Accident Database) међународној групи за анализу и базе података о саобраћајним незгодама, која је формирана у оквиру OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). У односу на праксу у IRTAD-у, у Статистичком извештају постоји разлика у томе што су појединачно посматрани подаци за теретна возила и аутобусе. Анализирани су подаци за следеће категорије учесника:

1. Пешаци,
2. Бициклисти,
3. Моторизовани двоточкаши (возачи и путници),
4. Путничко возило (возачи и путници),
5. Трактори (возачи и путници),
6. Теретна возила (возачи и путници),
7. Аутобуси (возачи и путници),
8. Остале категорије.

Када је потребно да се нагласи разлика између возача и путника, тада су коришћени појмови као нпр. возач мотоцикла и путник на мотоциклу.

Јавни ризик и јавни пондерисани ризик

Јавни ризик (ЈР) смртог страдања становника у саобраћају представља смртност (годишњи број смртно страдалих у саобраћајним незгодама), у односу на милион становника. Јавни ризик се рачуна за целу популацију, али се може рачунати и за одређене старосне групе (деца, млади, старија лица) или за одређене категорије учесника у саобраћају (пешаци, бициклисти и сл.). Такође, јавни ризик је погодан и за поређење смртности у саобраћајним незгодама, у односу на смртност од различитих обољења, повреда на раду и сл. За израчунавање се користи следећа формула:

$$JR = \frac{\text{Број смртно страдалих}}{\text{Број становника}} * 1.000.000$$

Уместо јавног ризика се све чешће користи вредност **јавног пондерисаног ризика (ЈПР)**, а с обзиром на тенденције да се уважавају и друге последице саобраћајних незгода, а не само смртно страдала лица. Другим речима, у прорачун ЈПР се укључује и број тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама. Израчунавању претходи и дефинисање тежинских фактора тзв. пондера (уобичајено се користе: P_1 за погинула лица – пондер 99, P_2 за тешко телесно повређена лица – пондер 13 и P_3 за лако телесно повређена лица – пондер 1). За израчунавање се користи следећа формула:

$$JPR = \frac{\text{Бр.ПОГ} * P_1 + \text{бр.ТТП} * P_2 + \text{бр.ЛТП} * P_3}{\text{Број становника}} * 10.000$$

Индикатори безбедности саобраћаја

Пракса истраживања индикатора безбедности саобраћаја започета је 2013. године и врши се сваке године, при чему се од 2019. године врши на нивоу локалних самоуправа.

Почевши од 2022. године, вредности индикатора безбедности саобраћаја се приказују у тзв. „позитивистичком“ смислу. Дакле, више се не представљају подаци о учесницима у саобраћају који се понашају небезбедно (нпр. користе мобилни телефон), већ о учесницима који се понашају безбедно (не користе мобилни телефон). Само се вредности индикатора који се односе на вожњу под утицајем алкохола, још увек, представљају на начин да се приказује проценат оних возача који су под утицајем алкохола (ниво алкохола већи од Законом дефинисаног).

Још једна од промена у методологији истраживања индикатора безбедности саобраћаја се односи и на називе индикатора који се прате, па је тако:

- Индикатор **употреба дечијих седишта** сличан досадашњем **употреба заштитних система за децу до 3 године** и
- Индикатор **употреба сигурносног појаса код деце** сличан досадашњем **употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година**.

Како би се лакше пратиле вредности индикатора безбедности саобраћаја, за сваки од њих је дефинисано пет класа, којима су придружене боје: зелена, жута, наранџаста, црвена и црна. Зелена боја указује на вредности индикатора безбедности саобраћаја који су позитивни са аспекта безбедности саобраћаја, док црна боја показује супротно.

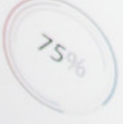
Табела 1.1: Дефинисање боје класе индикатора безбедности саобраћаја

Квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја класе
врло висока вредност	Зелена
висока вредност	Жута
средња вредност	Наранџаста
ниска вредност	Црвена
веома ниска вредност	Црна

1.3. Коришћене скраћенице и појмови

У Статистичком извештају коришћене су следеће скраћенице:

СКРАЋЕНИЦЕ	ЗНАЧЕЊЕ
СН	Саобраћајна незгода
СН ПОГ	Саобраћајна незгода са погинулим лицима
СН ПОВ	Саобраћајна незгода са повређеним лицима
СН НАСТ	Саобраћајна незгода са настрадалим лицима
СН МШ	Саобраћајна незгода са само материјалном штетом
СН УК	Укупан број саобраћајних незгода
ПОГ	Погинула лица у саобраћајним незгодама
ТПП	Тешко телесно повређена лица
ЛТП	Лако телесно повређених лица
ПОВ	Повређена лица
НАСТ	Настрадала лица
ПВ	Путничко возило
ТВ	Теретно возило
ИБС	Индикатор безбедности саобраћаја
IRTAD	International Traffic Safety Data and Analysis Group
CADaS	Common Accident Data Set
CARE	Community database on road accidents



115% -
85% -

60% -
45% -

GRAPHICS

2. ОСНОВНИ ПОДАЦИ ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ

У овом поглављу је приказано неколико података од значаја за схватање економског стандарда, развоја путне мреже и других прилика живота становника на територији Републике Србије, а који се могу повезати и са развојем саобраћаја, па и стањем безбедности саобраћаја.

2.1. Основни подаци за Републику Србију

ПРОПИСИ У САОБРАЋАЈУ

Ограничење брзине

Насеље	50 km/h
Ван насеља	80 km/h
Мотопут	100 km/h
Ауто-пут	130 km/h
Возачи са пробном возачком на ауто-путу до 110 km/h, мотопуту до 90 km/h, а на осталим путевима до 90% од ограничења	

Алкохол

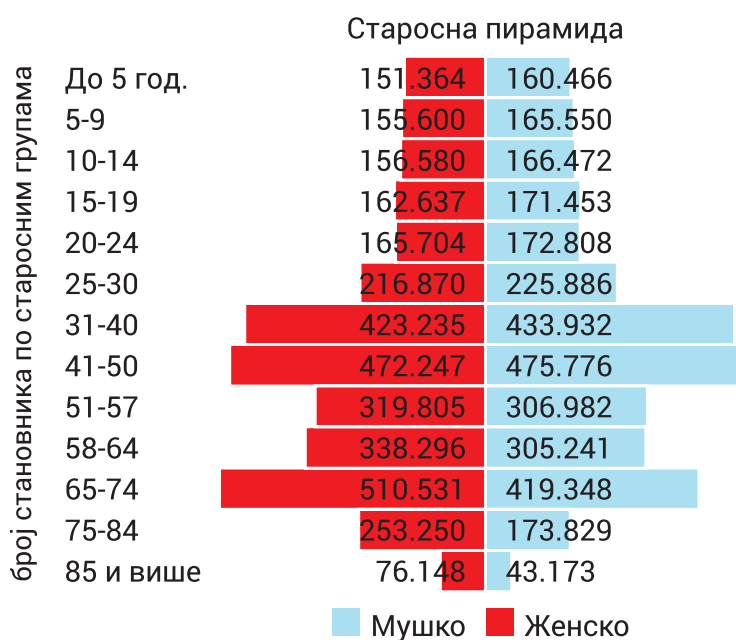
Дозвољена граница	0,2 mg/ml
Дозвољена граница – возачи са пробном	0,0 mg/ml
Дозвољена граница – друге посебне групе возача (нпр. који обавља јавни превоз, возач возила категорије А1, А2, АМ и А и сл.)	0,0 mg/ml

Мобилни телефон

Дозвољени начин коришћења	Hands free
Возачи са пробном возачком дозволом	Није дозвољено

Пешаци

Одстојање од пешачког прелаза које се сматра преласком ван пешачког прелаза	100 m
---	-------



У Републици Србији, према процени становништва за 2023. годину, живи 6.623.183 становника¹. Од тог броја, 51,4% чине жене. Просечна старост је 43,9 године, Очекивано трајање живота² у Републици Србије је 73,9 година за мушкарце и 78,7 за жене, док је просек Европске уније око 81,5 година.

У Републици Србији постоји укупно 40.462 болничке постеље и један лекар на 324 становника⁴.

Број живорођених у 2023. години је 61.052, што је у односу на 2022. годину смањење од 1,9%. Број умрлих у истој години је 97.081, што је у односу на 2022. годину смањење од 12,4%.

Број регистрованих возила у 2023. години³

Путничка возила	2.389.105
Мопеди	36.514
Мотоцикли	58.817
Аутобуса	11.093
Теретних возила	294.160

Укупна дужина путне мреже у Републици Србији је 45.021 km⁴. Дужина државних путева I и II реда је 15.035 km, при чему се 493 km води као неизграђено⁵. У друмском саобраћају превезено је укупно 49.751 хиљада путника (без градског саобраћаја) и 989.000 хиљада у градском саобраћају⁴.

Просечна нето зарада у 2023. години износила је 86.007 динара (око 734 евра⁶).

¹ РЗЗС, без територије АП Косово и Метохија

² Подаци за 2023. годину

³ Саопштење РЗЗС – Статистика саобраћаја и телекомуникација од 18.03.2024. године

⁴ РЗЗС, податак за 2022. годину

⁵ ЈП „Путеви Србије“, без територије АП Косово и Метохија

⁶ Средњи курс евра у 2023. години (117,2513), извор Народна банка Србије

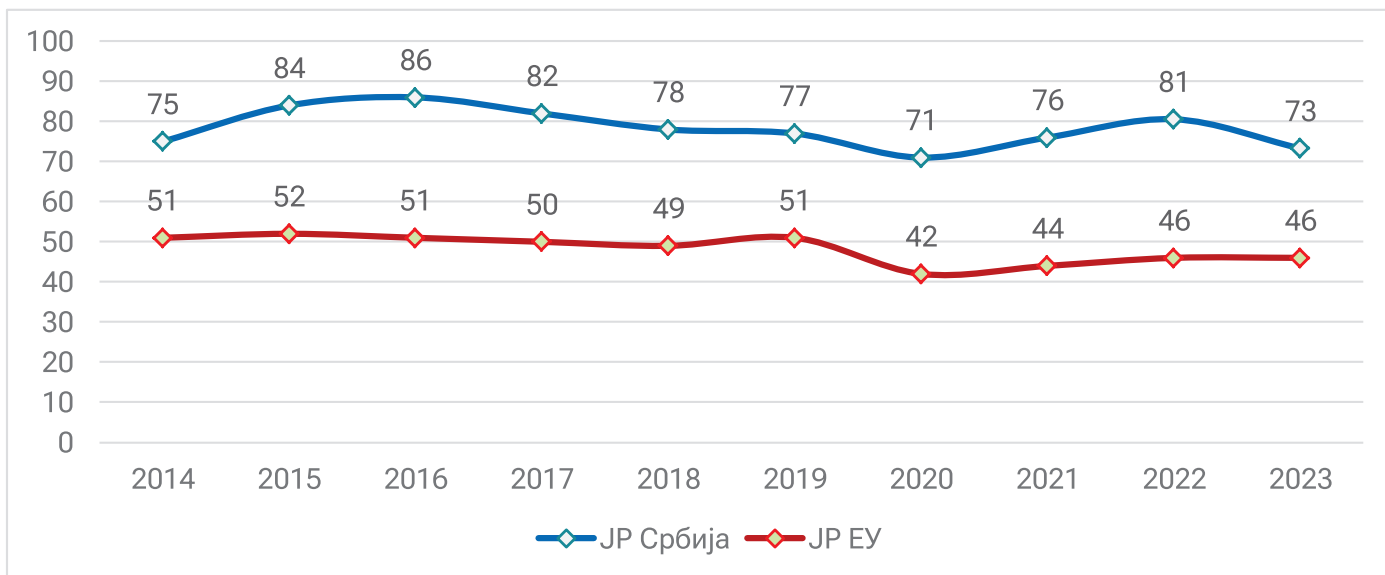


3. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ЕВРОПИ

У овом поглављу су приказани основни показатељи безбедности саобраћаја за државе Европе.

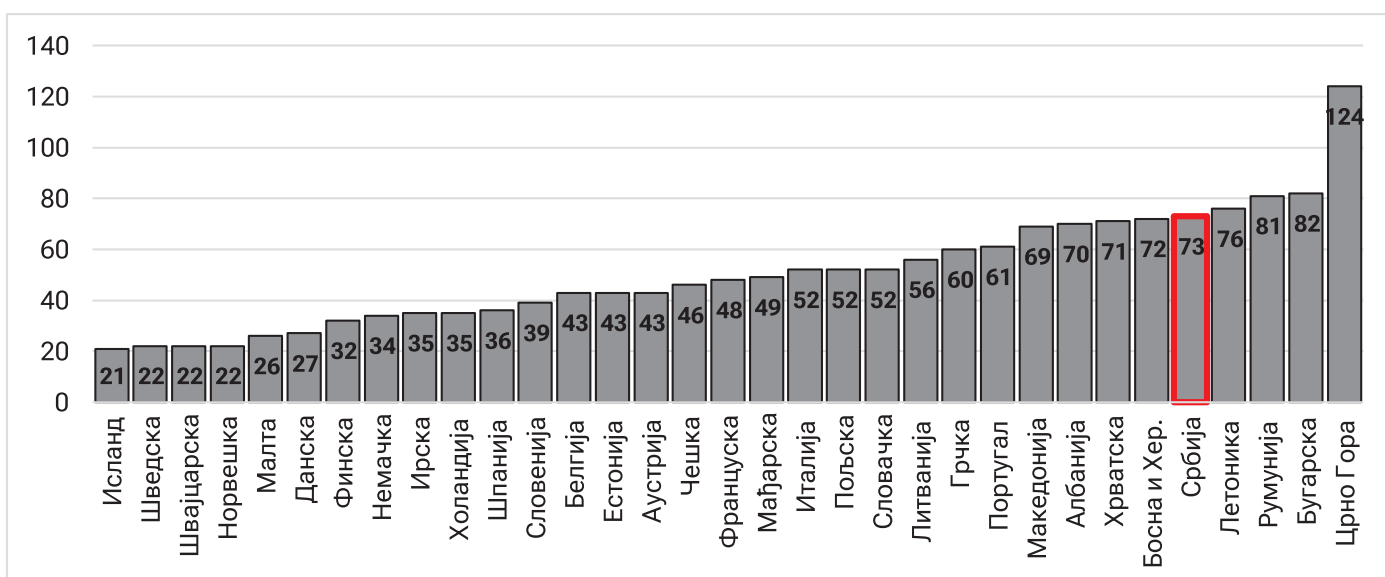
3.1. Основни показатељи

Вредност јавног ризика смртог страдања за Републику Србију и просечна вредност истог показатеља за државе Европске уније, у последњих десет година, показује да је ризик смртог страдања у Републици Србији већи за 1,5 до 1,8 пута. Након што је две године после COVID-19 вируса јавни ризик раста, у 2023. години се уочава заустављање раста јавног ризика смртог страдања. Штавише, у Републици Србији је током 2023. године било за 8 мање смртно страдалих на милион становника, у односу на 2022. годину, али 27 више у односу на просек Европске уније.



Графикон 3.1: Јавни ризик смрти у саобраћајним незгодама у Србији и Европској унији (2014-2023)

Од посматраних држава, само државе у окружењу (Бугарска, Црна Гора и Румунија) и Летонија, имале су већи ризик смртог страдања у саобраћајним незгодама у 2023. години. Најбезбеднија држава је, према посматраном ризику, је Исланд, а одмах затим Шведска, Швајцарска и Норвешка. У овим државама је око 3,5 пута мањи ризик смртог страдања у саобраћајним незгодама, него у Републици Србији.



Графикон 3.2: Јавни ризик смрти у саобраћајним незгодама у Србији, одабраним државама ЕУ⁷ и одабраним државама Западног Балкана⁸ (2023)

⁷ European Commission ⁸ Transport Community



4. ОСНОВНА ОБЕЛЕЖЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У 2023. ГОДИНИ

У овом поглављу су анализирани:

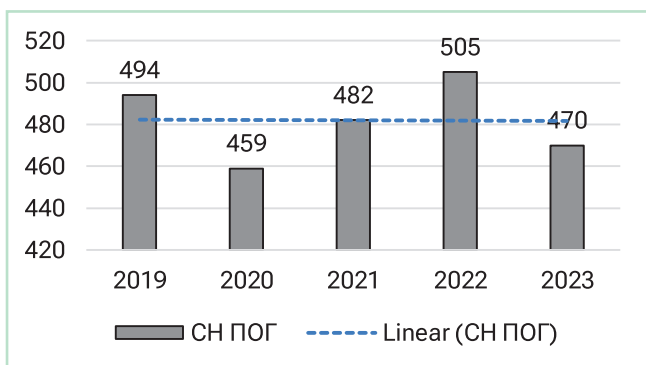
- Трендови саобраћајних незгода
- Временска расподела саобраћајних незгода
- Просторна расподела саобраћајних незгода
- Услови видљивости и временске прилике у којима се догодила саобраћајна незгода
- Типови саобраћајних незгода
- Утицајни фактори настанка саобраћајних незгода
- Ризици према полу, старости и категорији учесника у саобраћају

4.1. Основни подаци о саобраћајним незгодама у 2023. години

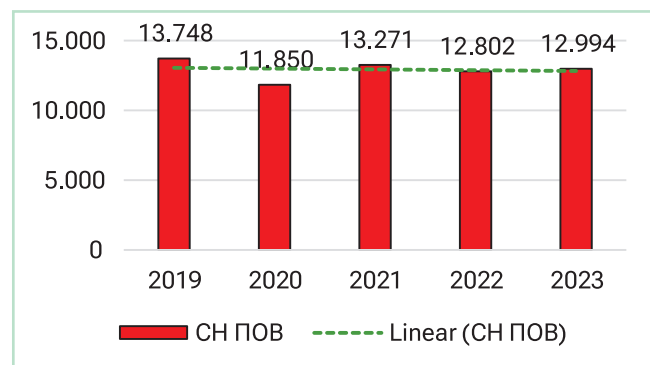
На територији Републике Србије се током 2023. године, догодило 32.850 саобраћајних незгода, од чега је 470 саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима. Укупно је смртно страдало 503 лица, док је 3.398 тешко и 15.661 лако телесно повређено. Такође, догодило се и 19.059 саобраћајних незгода, у којима је настала само материјална штета. У табели испод је приказана и процентуална промена броја и последица саобраћајних незгода које су се догодиле 2023. године, у односу на 2022. годину. Наиме, 2023. године је дошло до смањења броја саобраћајних незгода са смртно страдалима за око 7%, док је број саобраћајних незгода са повређенима нешто већи (око 1%). Укупан број саобраћајних незгода је смањен за око 1%, колико је смањен и укупан број настрадалих лица.

Табела 4.1: Број и последице саобраћајних незгода за период 2019-2023. године, као и процентуална промена броја и последица саобраћајних незгода 2023. године у односу на 2022. годину

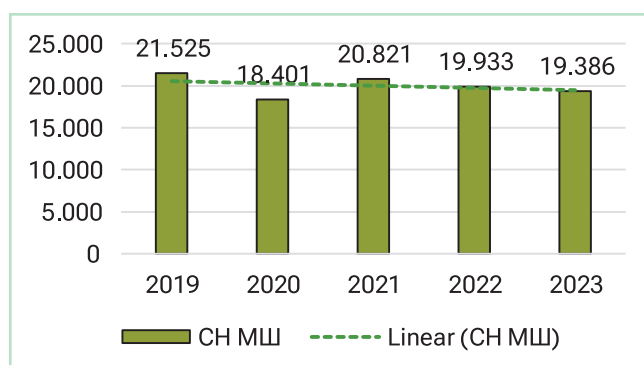
Година	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ					ПОСЛЕДИЦЕ				
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	Укупно СН	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	Укупно НАСТ
2019	494	13.748	14.242	21.525	35.767	534	3.322	17.094	20.416	20.950
2020	459	11.850	12.309	18.401	30.710	492	2.954	14.297	17.251	17.743
2021	482	13.271	13.753	20.821	34.574	521	3.347	16.557	19.904	20.425
2022	505	12.802	13.307	19.933	33.240	553	3.302	15.817	19.119	19.672
2023	470	12.994	13.464	19.386	32.850	503	3.398	15.661	19.059	19.562
Промена	-7%	1%	1%	-3%	-1%	-9%	3%	-1%	0%	-1%
Просек 2019-23	482	12.933	13.415	20.013	33.428	521	3.265	15.885	19.150	19.670



Графикон 4.1: Број саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима, период 2019-2023. година



Графикон 4.2: Број саобраћајних незгода са повређеним лицима, период 2019-2023. година



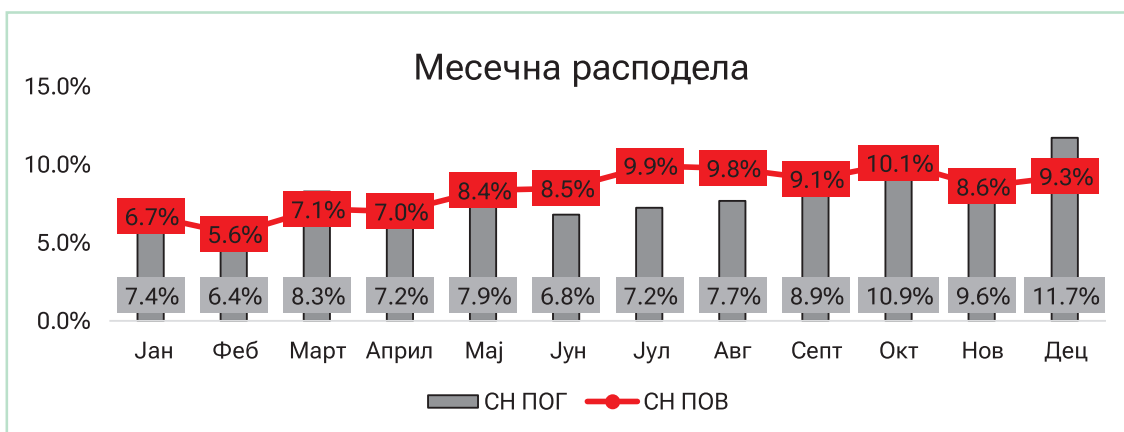
Графикон 4.3: Број саобраћајних незгода са само материјалном штетом, период 2019-2023. година

Временска расподела

Највећи број саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима се догодио у децембру (11,7% од укупног броја), док се најмањи догодио у фебруару (6,4%). Са друге стране, највећи број незгода са повређеним лицима се догодио у октобру (10,1%), а најмањи у фебруару (5,6%).

Табела 4.2: Месечна расподела броја саобраћајних незгода и последица

Месец	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ				ПОСЛЕДИЦЕ			
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ
Јануар	35	871	1.408	2.314	35	214	1.030	1.244
Фебруар	30	723	1.384	2.137	31	185	856	1.041
Март	39	928	1.689	2.656	40	193	1.144	1.337
Април	34	910	1.555	2.499	36	216	1.143	1.359
Мај	37	1.085	1.640	2.762	39	288	1.342	1.630
Јун	32	1.103	1.625	2.760	39	287	1.310	1.597
Јул	34	1.290	1.566	2.890	35	367	1.573	1.940
Август	36	1.270	1.579	2.885	41	353	1.543	1.896
Септембар	42	1.180	1.586	2.808	47	330	1.346	1.676
Октобар	51	1.314	1.752	3.117	56	350	1.579	1.929
Новембар	45	1.117	1.735	2.897	46	290	1.338	1.628
Децембар	55	1.203	1.867	3.125	58	325	1.457	1.782
Укупно	470	12.994	19.386	32.850	503	3.398	15.661	19.059

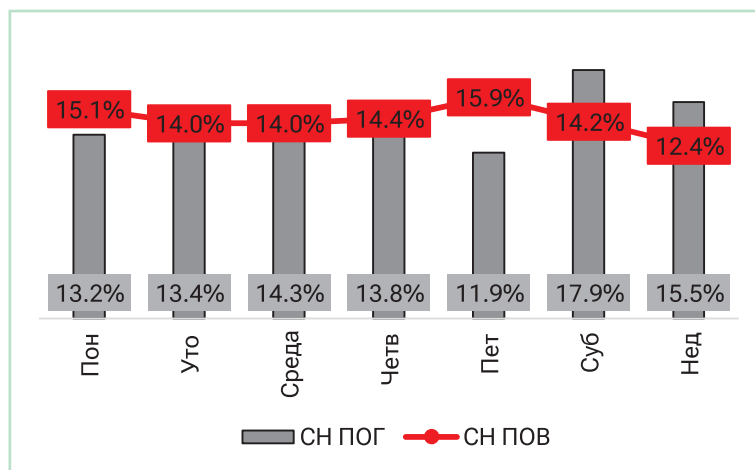


Графикон 4.4: Процентуална расподела саобраћајних незгода са смртним исходима и повређеним лицима по месецима у току године

Када су у питању дани у седмици, највећи број саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима се догодио суботом (17,9%), а најмањи петком (11,9%). Петком се догодио највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима (15,9%).

Табела 4.3: Расподела броја саобраћајних незгода и последица по данима у седмици

Дан	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ				ПОСЛЕДИЦЕ			
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ
Понедељак	62	1.956	2.880	4.898	67	483	2.371	2.854
Уторак	63	1.824	2.682	4.569	66	446	2.158	2.604
Среда	67	1.825	2.738	4.630	67	433	2.135	2.568
Четвртак	65	1.868	2.704	4.637	73	474	2.183	2.657
Петак	56	2.067	3.031	5.154	57	530	2.420	2.950
Субота	84	1.839	2.888	4.811	89	504	2.318	2.822
Недеља	73	1.615	2.463	4.151	84	528	2.076	2.604
Укупно	470	12.994	19.386	32.850	503	3.398	15.661	19.059

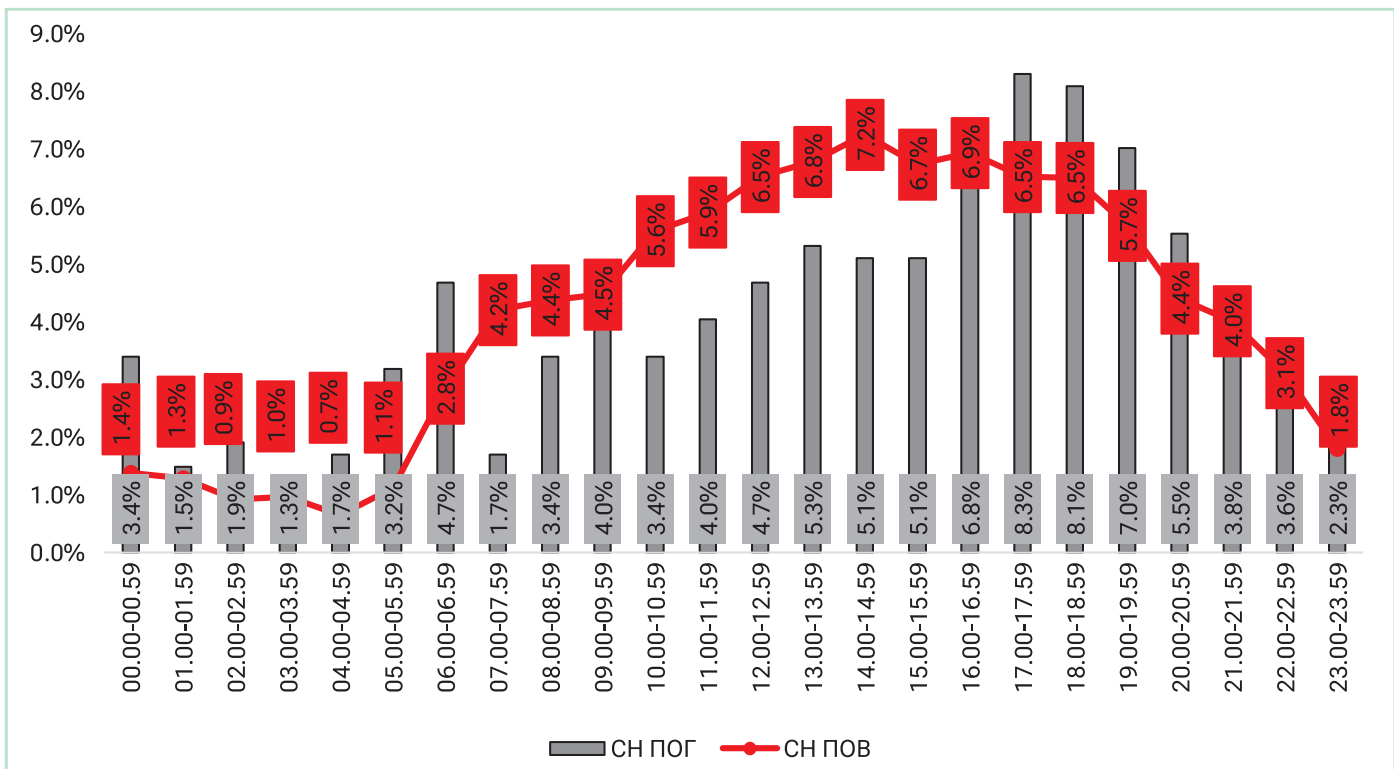


Графикон 4.5: Процентуална расподела саобраћајних незгода са смртним исходима и повређеним лицима по данима у седмици

Скоро четвртина саобраћајних незгода са смртним исходом се догодила у периоду од 17 до 20 часова (23,4%). Када су у питању ноћни и рани јутарњи часови, период од 6 до 7 часова је период са повећаним ризиком настанка саобраћајних незгода са смртним исходом (4,7%). Период дана са већим обим кретања условио је настајак већег броја саобраћајних незгода са повређенима и само са материјалном штетом, у односу на остале периоде дана. Наиме, више од половине (53,1%) саобраћајних незгода са повређенима се догодило у периоду од 11 до 19 часова, као и 49,9% саобраћајних незгода са само материјалном штетом.

Табела 4.4: Расподела броја саобраћајних незгода и последица по часовима у току дана

Час	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ				ПОСЛЕДИЦЕ			
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ
00.00-00.59	16	180	505	701	18	43	220	263
01.00-01.59	7	167	409	583	9	49	218	267
02.00-02.59	9	120	327	456	10	50	155	205
03.00-03.59	6	126	297	429	6	44	159	203
04.00-04.59	8	85	214	307	8	32	106	138
05.00-05.59	15	146	250	411	16	54	233	287
06.00-06.59	22	370	433	825	25	104	441	545
07.00-07.59	8	547	685	1.240	10	117	655	772
08.00-08.59	16	569	789	1.374	17	134	625	759
09.00-09.59	19	582	870	1.471	19	146	627	773
10.00-10.59	16	725	1.005	1.746	18	183	782	965
11.00-11.59	19	767	1.090	1.876	22	217	873	1.090
12.00-12.59	22	847	1.206	2.075	23	216	1.028	1.244
13.00-13.59	25	881	1.271	2.177	25	223	1.026	1.249
14.00-14.59	24	942	1.282	2.248	24	217	1.145	1.362
15.00-15.59	24	875	1.306	2.205	26	202	1.132	1.334
16.00-16.59	32	901	1.252	2.185	35	226	1.130	1.356
17.00-17.59	39	847	1.199	2.085	41	228	997	1.225
18.00-18.59	38	845	1.060	1.943	40	253	986	1.239
19.00-19.59	33	737	977	1.747	33	185	881	1.066
20.00-20.59	26	573	883	1.482	28	147	703	850
21.00-21.59	18	522	779	1.319	18	144	651	795
22.00-22.59	17	405	733	1.155	18	115	571	686
23.00-23.59	11	235	564	810	14	69	317	386
Укупно	470	12.994	19.386	32.850	503	3.398	15.661	19.059



Графикон 4.6: Процентуална расподела саобраћајних незгода са смртним исходом и повређеним лицима по часовима у току дана

Просторна расподела

Основно обележје локације настанка саобраћајне незгоде је то да ли се догодила у насељу или ван насеља. Саобраћај у насељима, по правилу, карактерише већи обим кретања, а посебно појава рањивих категорија учесника у саобраћају, док су веће брзине карактеристика саобраћаја ван насеља. Саобраћајне незгоде са смртним исходом су се готово подједнако догађале ван насеља и у насељу, док су се саобраћајне незгоде са само материјалном штетом значајно чешће догађале у насељу.

Табела 4.5: Расподела саобраћајних незгода према локацији догађања саобраћајне незгоде (насеље или ван насеља)

Локација	СН ПОГ	% СН ПОГ	СН ПОВ	% СН ПОВ	СН МШ	% СН МШ	СН УК	% СН УК
Насеље	237	50,4%	9963	76,7%	16237	83,8%	26437	80,5%
Ван насеље	233	49,6%	3031	23,3%	3149	16,2%	6413	19,5%
Укупно	470	100%	12.994	100%	19.386	100%	32.850	100,0%

Највећи број саобраћајних незгода са смртним исходом се догодио на местима која су окарактерисана као „пут“, што је разлика у односу на саобраћајне незгоде са мањим последицама, које су се чешће дешавале на „улици“. Више од четвртине (26,7%) саобраћајних незгода се догоди у раскрсници. У табели 4.7 је приказана расподела саобраћајних незгода које су се догодиле у раскрсници, према типу раскрснице.

Табела 4.6: Расподела саобраћајних незгода према врсти места на ком се догодила саобраћајна незгода

Врста места	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Улица	141	5.385	11.736	17.262
Пут	246	3.180	3.380	6.806
Раскрсница	83	4.429	4.270	8.782
Укупно	470	12.994	19.386	32.850

Табела 4.7: Расподела саобраћајних незгода које су се догодиле у раскрсници, према типу раскрснице

Тип раскрснице	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Трокрака	40	1830	1962	3832
Четворокрака	36	2.354	1.858	4.248
Са кружним током саобраћаја	4	164	299	467
Денивелисана-петља	1	21	51	73
Вишекрака	2	60	100	162
Укупно	83	4.429	4.270	8.782

Друга важна одлика раскрснице, са аспекта анализе саобраћајних незгода, је начин регулисања првенства пролаза. Наиме, највише саобраћајних незгода се догодило у раскрсницама на којима је првенство пролаза регулисано саобраћајним знаковима. Раскрснице у којима је првенство пролаза регулисано светлосним саобраћајним знаковима (који су исправно радили) су раскрснице на којима су се чешће догађале саобраћајне незгоде са повређенима и само са материјалном штетом, него саобраћајне незгоде са смртним исходом, гледано у односу на укупан број саобраћајних незгода са таквим исходима.

Табела 4.8: Расподела саобраћајних незгода које су се догодиле у раскрсници, према начину регулисања првенства пролаза

Начин регулисања	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Саобраћајним знаковима	59	2.735	2.270	5.064
Правилма саобраћаја	13	544	653	1.210
Светлосним саобр. знаковима који су исправно радили	11	1.095	1.280	2.386
Светлосним саобр. знаковима који су радили у режиму жутог трепћућег	0	25	30	55
Светлосним саобраћајним знаковима који нису радили	0	24	36	60
Знацима које даје полицијски службеник	0	6	1	7
Укупно	83	4.429	4.270	8.782

Више од половине саобраћајних незгода се догодило на улицама вишег реда. На државним путевима ИБ реда је био повећан ризик настанка саобраћајних незгода са смртним исходом, што није случај са осталим врстама саобраћајних незгода.

Табела 4.9: Расподела саобраћајних незгода према категорији пута на ком се догодила саобраћајна незгода

Категорија пута	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Државни пут IA реда	29	449	1031	1509
Државни пут IB реда	87	1218	1027	2332
Државни пут IIA реда	76	1078	789	1943
Државни пут IIB реда	14	237	229	480
Локални пут	44	608	529	1181
Некатегорисани пут	18	215	244	477
Пролазак ДП IA реда кроз насеље	0	4	6	10
Пролазак ДП IB реда кроз насеље	40	871	649	1560
Пролазак ДП IIA реда кроз насеље	36	877	678	1591
Пролазак ДП IIB реда кроз насеље	11	179	178	368
Улица вишег реда	124	7527	14100	21751
Улица нижег реда	88	4842	4670	9600
Укупно	567	18.105	24.130	42.802

За сваку пету саобраћајну незгоду (19,8%) је опредељено неко од специфичних места, при чему је код саобраћајних незгода са смртним исходом тај проценат већи (27,5%), у односу на остале саобраћајне незгоде. Од тог броја, највише је оних које су се догодиле у кривини или на пешачком прелазу. Паркиралиште је, по бројности саобраћајних незгода са само материјалном штетом, друго по реду специфично место на ком су се такве незгоде догађале.

Табела 4.10: Расподела саобраћајних незгода према специфичном месту догађања саобраћајне незгоде

Специфично место	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Кривина	65	1.108	868	2.041
Пешачки прелаз	24	1.098	57	1.179
Аутобуско стајалиште	7	118	124	249
Мост	6	148	184	338
Пружни прелаз без браника или полубраника	4	17	14	35
Зона школе	4	226	146	376
Прилазни коловоз	4	85	123	212
Сужење пута	3	8	19	30
Зона радова	3	64	92	159
Зона "30"	2	25	20	47
Бициклишта стаза	2	83	6	91
Превој	1	20	21	42
Тунел	1	6	14	21
Пружни прелаз са полубраницима	1	5	26	32
Зауставна трака	1	3	4	8
Тротоар	1	109	62	172
Гранични прелаз	1	3	68	72
Пружни прелаз са браницима	0	9	30	39
Зона успореног саобраћаја	0	4	8	12
Пешачка зона	0	16	10	26
Саобраћајна трака за возила јавног превоза - "жута трака"	0	5	0	5
Трамвајска баштица	0	24	10	34
Прекид разделног острва који служи за полукружно окретање	0	7	10	17
Гаража	0	6	90	96
Паркиралиште	0	80	849	929
Бициклистичка трака	0	13	4	17
Бензинска станица	0	33	181	214
Није специфично место	342	9.722	16.263	26.327
Укупно	472	13.045	19.303	32.820

Услови видљивости и временске прилике у којим се догодила саобраћајна незгода

У дневним условима видљивости се догодило 63,9% саобраћајних незгода, при чему је тај проценат код саобраћајних незгода са смртним исходом мањи (51,9%). Ово је очекивано, с обзиром на претходно приказану временску расподелу и очекивани обим кретања у појединим деловима дана. Ипак, за разлику од временске расподеле, расподела према условима видљивости узима у обзир све периоде године и разлике у погледу времена изласка и заласка сунца и слично.

Табела 4.11: Расподела саобраћајних незгода према условима видљивости у којима су се догодиле

Услови видљивост	СН ПОГ	% СН ПОГ	СН ПОВ	% СН ПОВ	СН МШ	% СН МШ	СН УК	% СН УК
Дан	251	53,4%	8.871	68,3%	12.388	63,9%	21.510	63,9%
Ноћ	188	40,0%	3.675	28,3%	6.352	32,8%	10.215	32,8%
Сумрак	20	4,3%	324	2,5%	467	2,4%	811	2,4%
Свитање	11	2,3%	124	1,0%	179	0,9%	314	0,9%
Укупно	470	100%	12.994	100%	19.386	100%	32.850	100%

Код саобраћајних незгода које су се догодиле у сумрак, свитање или ноћу, опредељује се и осветљеност пута/улице уличном расветом. Од тог броја, скоро петина (17,4%) се догодила на месту где нема уличне расвете, при чему је тај проценат код саобраћајних незгода са смртним исходом значајно већи (44,7%).

Табела 4.12: Расподела саобраћајних незгода које су се догодиле у сумрак, свитање или ноћу, према осветљености пута/улице уличном расветом

Улична расвета	СН ПОГ	% СН ПОГ	СН ПОВ	% СН ПОВ	СН МШ	% СН МШ	СН УК	% СН УК
Нема уличних светиљки	98	44,7%	855	20,7%	1.017	14,5%	1.970	17,4%
Уличне светиљке осветљавају	89	40,6%	2.907	70,5%	5.496	78,5%	8.492	74,9%
Недовољно осветљен пут/улица	25	11,4%	242	5,9%	323	4,6%	590	5,2%
Уличне светиљке не осветљавају	6	2,7%	86	2,1%	91	1,3%	183	1,6%
Непознато	1	0,5%	33	0,8%	71	1,0%	105	0,9%
Укупно	219	100%	4.123	100%	6.998	100%	11.340	100%

Две од три саобраћајне незгоде су се догодиле у време када је било ведро (69,1%). Ниједна саобраћајна незгода са смртно страдалим лицима се није догодила у време када је падао град или када је била измаглица.

Табела 4.13: Расподела саобраћајних незгода према временским приликама у којима су се догодиле

Временске прилике	СН ПОГ	% СН ПОГ	СН ПОВ	% СН ПОВ	СН МШ	% СН МШ	СН УК	% СН УК
Време је било ведро	325	69,1%	9.253	71,2%	14.173	73,1%	23.751	72,3%
Време облачно, без падавина	87	18,5%	2.192	16,9%	3.233	16,7%	5.512	16,8%
Падала је киша	48	10,2%	1.330	10,2%	1.610	8,3%	2.988	9,1%
Била је магла	4	0,9%	36	0,3%	38	0,2%	78	0,2%
Била је измаглица	0	0,0%	21	0,2%	43	0,2%	64	0,2%
Падала је суснежица	1	0,2%	32	0,2%	44	0,2%	77	0,2%
Падао је снег	4	0,9%	114	0,9%	199	1,0%	317	1,0%
Падао је град	0	0,0%	2	0,0%	7	0,0%	9	0,0%
Дувао је јак ветар	1	0,2%	14	0,1%	39	0,2%	54	0,2%
Укупно	470	100%	12.994	100%	19.386	100%	32.850	100%

Групе типова саобраћајних незгода

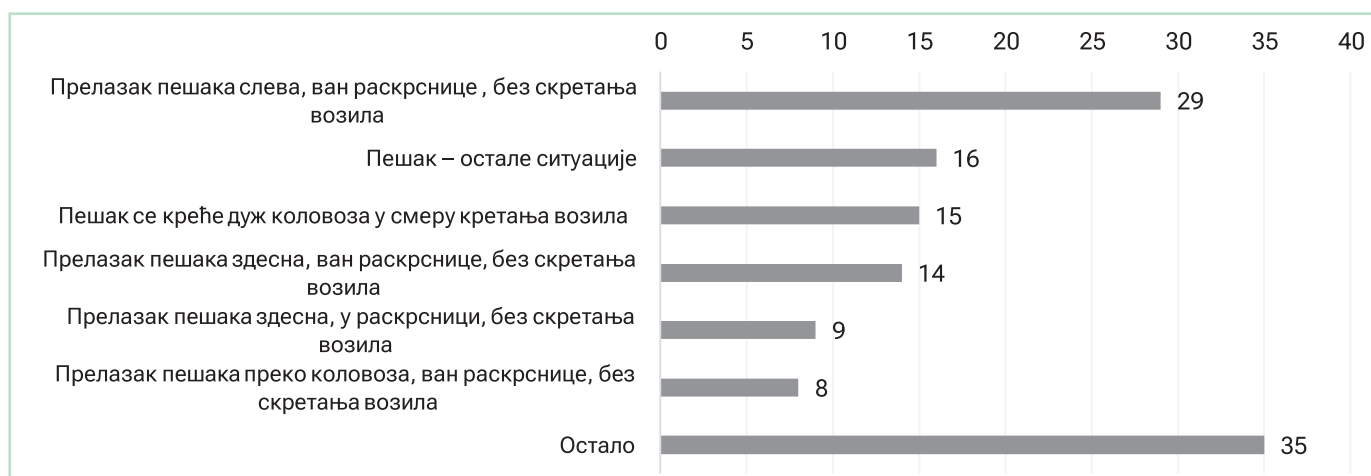
Саобраћајне незгоде са учешћем једног возила је најбројнија група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих лица. Очекивано, саобраћајне незгоде са пешацима су чешће имале за последицу смрт или повреде, него само материјалну штету. Најчешћа група типова саобраћајних незгода у којима је настала само материјална штета је она са учешћем најмање два возила – без скретања.

Табела 4.14: Расподела саобраћајних незгода по групама типова саобраћајних незгода

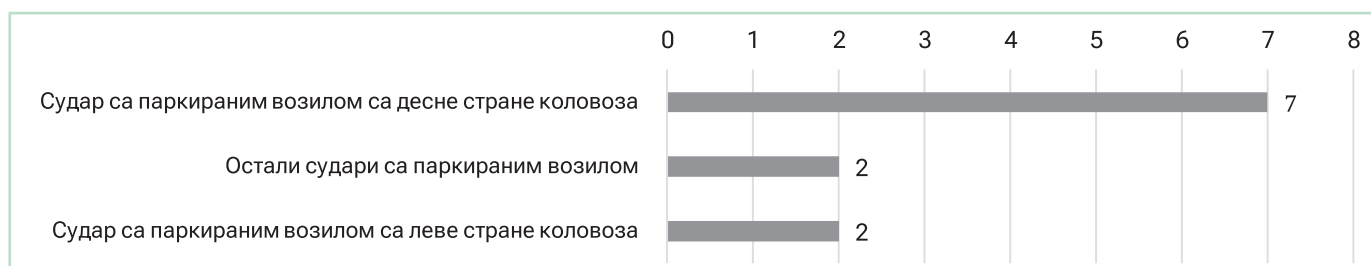
Групе типова СН	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
СН са пешацима	128	2.613	37	2.778
СН са паркираним возилима	11	355	4.681	5.047
СН са учешћем једног возила	147	2.559	4.566	7.272
СН са најмање два возила - без скретања	109	3.929	6.009	10.047
СН са најмање два возила - скретање или прелазак	81	3.667	4.177	7.925
Укупно	476	13.123	19.470	33.069

Најчешћи типови саобраћајних незгода у свакој од група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих лица

У наставку су приказани најчешћи типови саобраћајних незгода из сваке од група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих лица.



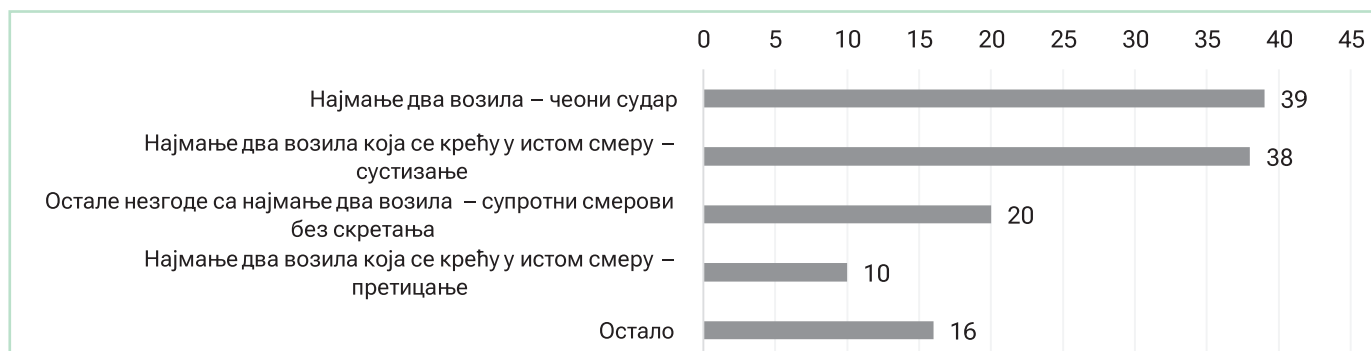
Графикон 4.7: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2023. години, из групе саобраћајних незгода са пешацима, а у којима је било смртно страдалих лица



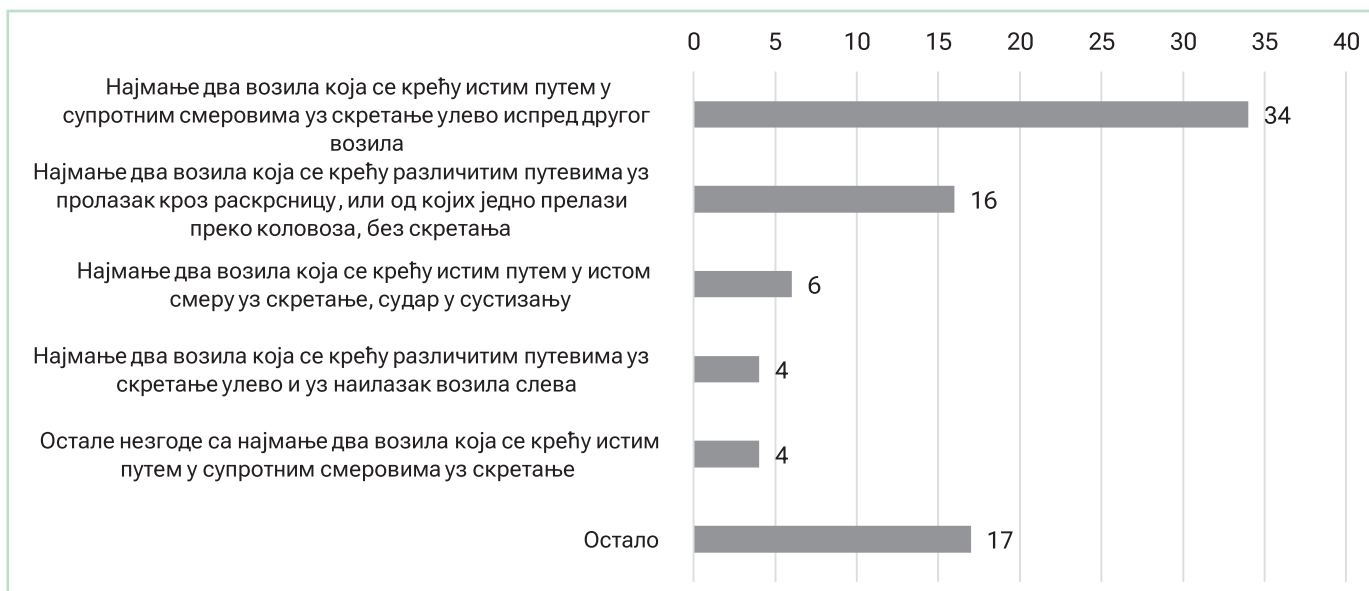
Графикон 4.8: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2023. години, из групе саобраћајних незгода са паркираним возилима, а у којима је било смртно страдалих лица



Графикон 4.9: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2023. години, из групе саобраћајних незгода са учешћем једног возила, а у којима је било смртно страдалих лица



Графикон 4.10: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2023. години, из групе саобраћајних незгода са најмање два возила – без скретања, а у којима је било смртно страдалих лица



Графикон 4.10: Најчешћи типови саобраћајних невођа у 2023. години, из групе саобраћајних невођа са најмање два возила – без скретања, а у којима је било смртно страдалих лица

Групе утицајних фактора

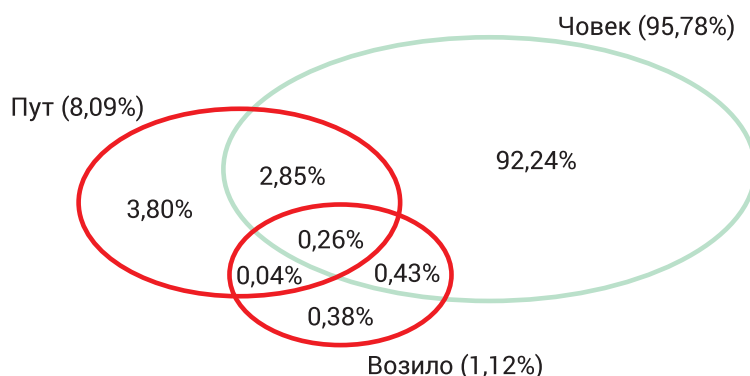
Група утицајних фактора која се односи на погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача је најчешће одређена група у укупном броју саобраћајних невођа, док је предузимање непромишљених радњи од стране возача најбројнија група у саобраћајним невођама са смртно страдалим лицима.

Табела 4.15: Расподела саобраћајних невођа по групама типова утицајних фактора

Групе утицајних фактора	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Утицај пута и путне околине	47	770	1.612	2.429
Утицај неисправности возила	36	201	187	424
Предузимање непромишљених радњи од стране возача	320	8.783	7.761	16.864
Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача	261	6.759	12.184	19.204
Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности	106	1.836	1.870	3.812
Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања	56	988	904	1.948
Пропусти возача због неадекватне видљивости, прегледности, односно комплетног доживљаја виђења пута и саобраћаја	29	555	300	884
Пропусти пешака	93	947	28	1.068
Специјални случајеви	9	482	662	1.153
Укупно	957	1.321	5.508	47.786
Број саобраћајних невођа	470	12.994	19.386	32.850

По узору на ранија истраживања (PIARC, 2003) извршена је анализа утицаја фактора човек, возило и пут на настанак укупног броја саобраћајних невођа у 2022. години. За потребе анализе, групе утицајних фактора су груписане на следећи начин: фактор пут (утицај пута и путне околине), фактор возило (утицај неисправности возила) и фактор човек (преостале групе утицајних фактора, без специјалних случајева). Дакле, група специјалних случајева утицајних фактора је искључена из ове анализе.

Фактор човек је самостално утицао на настанак 92,24% саобраћајних незгода, док је у садејству са осталим факторима (пут и возило) утицао на настанак 95,78% саобраћајних незгода. Сва три анализирана фактора (човек, возило и пут) имали су заједнички (истовремени) утицај код 0,26% саобраћајних незгода. Фактор пут је самостално утицао на настанак 3,80%, а возило на 0,38% саобраћајних незгода.



Графикон 4.11: Утицај фактора човек, возило и пут на настанак саобраћајних незгода

Најчешћи утицајни фактори у свакој од група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима

Остали фактори који се не могу придружити претходно наведеним факторима, а имају утицај на настанак саобраћајне незгоде је евидентиран б пута у групи специјалних случајева. У наставку су приказани најчешћи утицајни фактори из сваке од група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих лица.



Графикон 4.12: Најчешћи утицајни фактори у 2023. години, из групе Утицај пута и путне околине, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



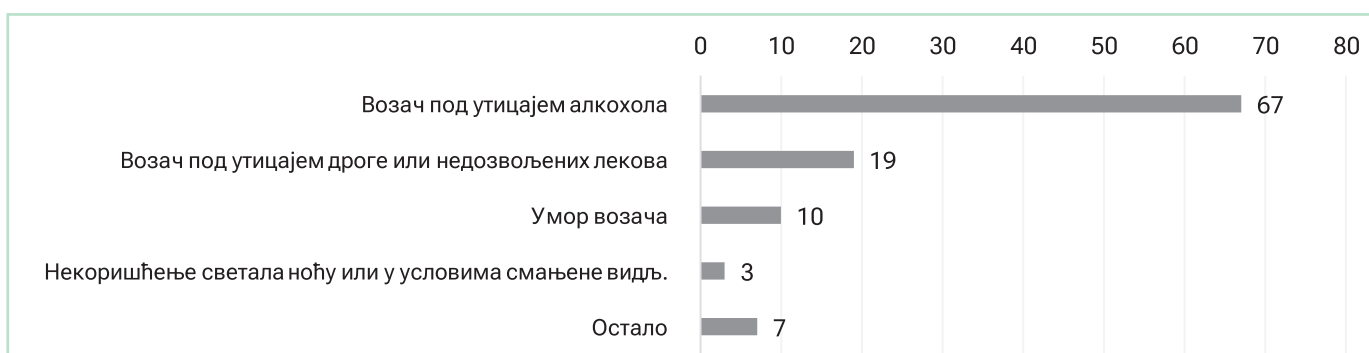
Графикон 4.13: Најчешћи утицајни фактори у 2023. години, из групе Утицај неисправности возила, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



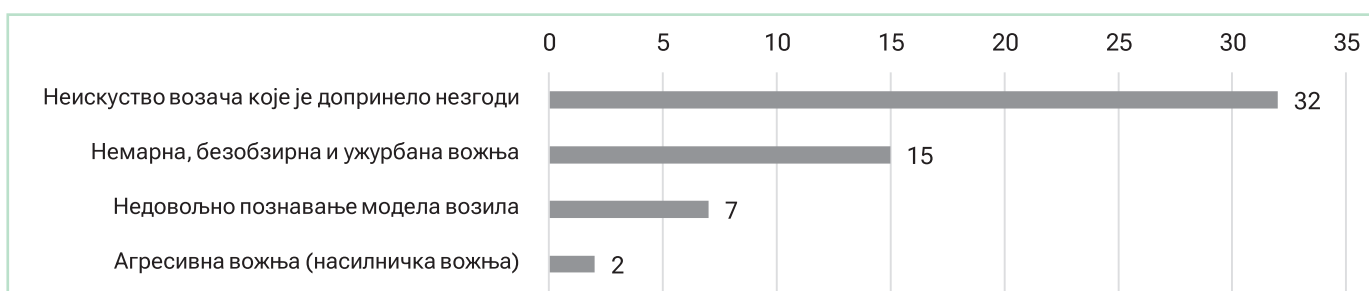
Графикон 4.14: Најчешћи утицајни фактори у 2023. години, из групе Предузимање непромишљених радњи од стране возача, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.15: Најчешћи утицајни фактори у 2023. години, из групе Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.16: Најчешћи утицајни фактори у 2023. години, из групе Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.17: Најчешћи утицајни фактори у 2023. години, из групе Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања, у незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.18: Најчешћи утицајни фактори у 2023. години, из групе Пропусти пешака, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима

Полна структура смртно страдалих и повређених лица

Скоро четири од пет смртно страдалих лица и скоро три од пет повређених лица у саобраћајним незгодама су били мушког пола.

Пол	ПОГ	% ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	% ПОВ
Мушки	388	77,1%	2134	9.155	11.289	59,2%
Женски	115	22,9%	1264	6.506	7.770	40,8%
Укупно	503	100%	3398	15.661	19.059	100%

Табела 4.16: Расподела смртно страдалих и повређених лица према полу

Структура смртно страдалих према категорији и својству и ЈПР према категорији и старосној групи учесника у саобраћају

У саобраћајним незгодама је смртно страдало 134 пешака, од чега 98 у саобраћајним незгодама са путничким возилом. Међу смртно страдалим је највише возача путничких возила. Више смртно страдалих путника је на трактору, него на мотоциклу.

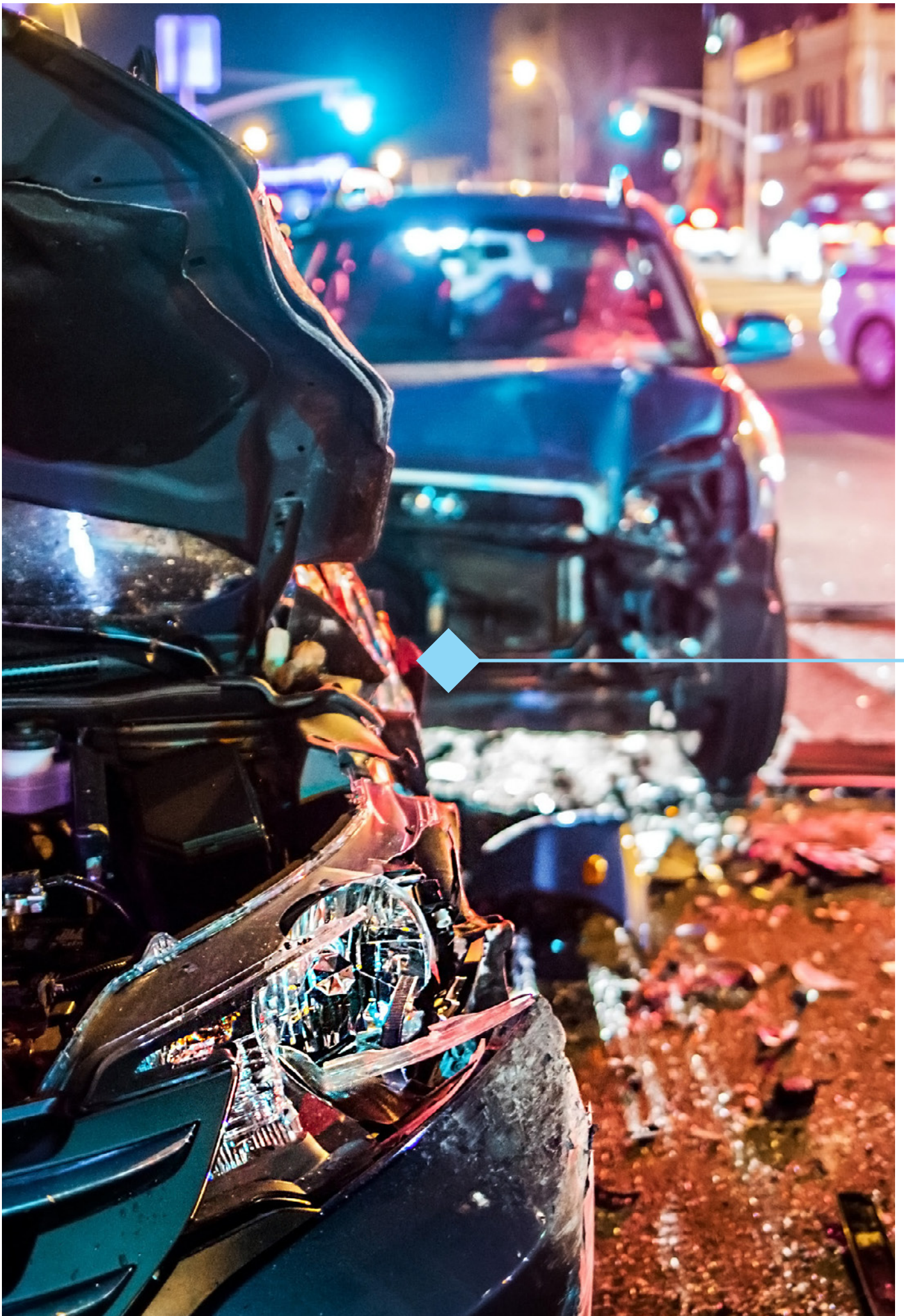
Табела 4.17: Расподела броја смртно страдалих лица према категорији возила и својству учесника у саобраћају

Категорија возила	Својство учесника у саобраћају			Укупно
	Пешак	Путник	Возач	
Путничко возило	98	70	163	331
Теретно возило	25	5	13	43
Аутобус	4	0	0	4
Мотоцикл	3	2	30	35
Трактор	2	3	22	27
Непозната	2	0	0	2
Бицикл	0	0	46	46
Мопед	0	0	10	10
Тешки четвороцикл	0	0	1	1
Тешки трицикл	0	0	1	1
Запрежно возило	0	0	1	1
Мотокултиватор	0	0	1	1
Прикључно возило за трактор	0	1	0	1
Укупно	134	81	288	503

Укрштањем података о расподели последица према старосним групама и према категорији учесника у саобраћају, укључујући смртно страдала, тешко и лако повређена лица у 2023. години, добијају се подаци из табеле 4.18. Веће вредности (црвене нијансе) показују повећан ризик страдања, укључујући оба својства учесника у саобраћају (возач и путник), када су у питању подаци за возила. Млади су имали највећи ризик када се налазе у путничком возилу, док је код старијих лица и деце тај ризик био највећи за својство пешака.

Табела 4.18: Јавни пондерисани ризик по категоријама учесника у саобраћају и по старосним групама

Старосна група	Пешаци	Бицикли	Моторизовани двоточкаши	Путничка возила	Теретна возила	Трактори	Аутобуси
0-14	19,0	7,3	2,3	16,8	0,3	1,1	0,9
15-30	30,6	6,4	38,6	128,2	4,9	1,1	1,3
31-44	21,9	8,9	23,7	83,8	8,3	2,4	1,7
45-64	36,8	20,2	18,0	84,5	10,4	8,9	3,3
65 и више	75,8	33,2	6,0	61,6	1,5	7,5	3,2
Укупно	39,1	16,8	17,6	76,8	5,6	4,9	2,3



5. АНАЛИЗА ПОСЛЕДИЦА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА ПРЕМА КАТЕГОРИЈИ (СВОЈСТВУ) УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

У овом поглављу је приказана анализа последица саобраћајних незгода према карактеристичним категоријама (својствима) учесника у саобраћају, а то су:

- Пешаци
- Бициклисти
- Моторизовани двоточкаши
- Возачи и путници у путничким возилима и
- Остале категорије

Пешаци

Најважније карактеристике страдања пешака у 2023. години:

- Број погинулих је у петогодишњем периоду (2019-2023. година) био већи само 2020. годин
- Број повређених је у петогодишњем периоду (2019-2023. година) био већи само 2019. године
- Више смртно страдалих је мушког пола (58,2%), док је више повређених женског пола (58,8%)
- Тачно половина смртно страдалих пешака је старости 65 и више година. За ову старосну групу је највећа вредност јавног ризика и јавног пондерисаног ризика страдања пешака
- Децембар је месец у ком се бележи највећи број смртно страдалих (12,7%)
- Новембар и децембар су месеци у току године у којима је било највећи број повређених (по 11%)
- Највише су смртно страдали четвртком (17,2%), а повређени бивали петком (16,7%)
- Више од трећина (36,6%) смртно страда у периоду од 17 до 20 часова
- Код 44,8% је смрт наступила на лицу места саобраћајне незгоде, код 11,2% за време превоза до медицинске установе, а код 44,0% за време лечења у медицинској установи
- У насељима смртно страда 73,1% и буде повређено 95,3% пешака
- Најчешће евидентирани маневар пешака је прелажење пешака преко коловоза на обележеном пешачком прелазу (20,3% код смртно страдалих и 45,8% код повређених), а затим прелажење ван пешачког прелазу – не постоји прелаз на удаљености до 100 m од места прелажења (код 17,3% смртно страдалих)
- Сврха путовања⁹ слободно време је најчешћа сврха путовања (90,2% код смртно страдалих и 75,6% код повређених)

Расподела последица према старосним групама

Старост	ПОГ	ТПП	ЛТП	ЈР	ЈЛР
0-14	5	77	325	5,2	19,0
15-30	15	109	510	13,4	30,6
31-44	12	94	293	9,7	21,9
45-64	35	225	410	19,0	36,9
65 и више	67	322	369	45,4	75,8
Укупно	134	827	1907	20,2	39,1

⁹ Код 70,2% смртно страдалих и код 85,1% повређених пешака је евидентирана сврха путовања

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

134

Погинулих (27% од укупног броја)

2.734

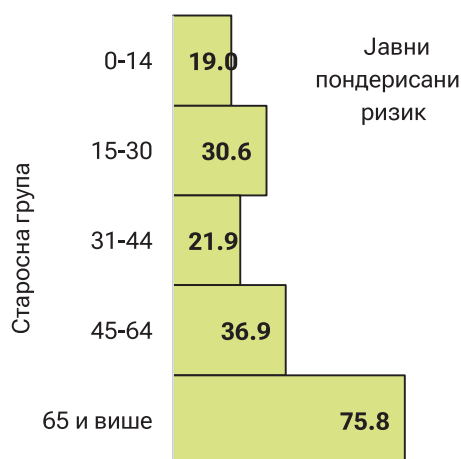
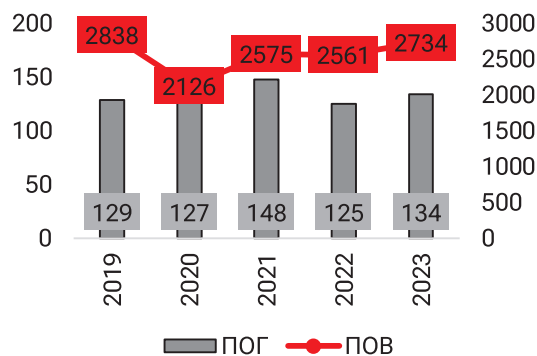
Повређених (14% од укупног броја)

1 и 93

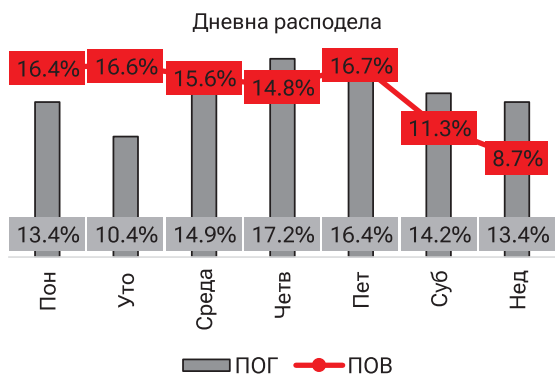
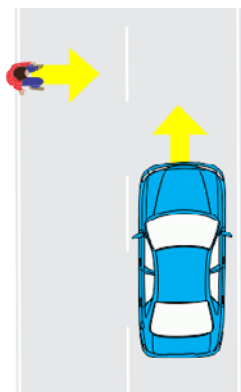
број година најмлађег и најстаријег погинулог пешака

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ

Трендови

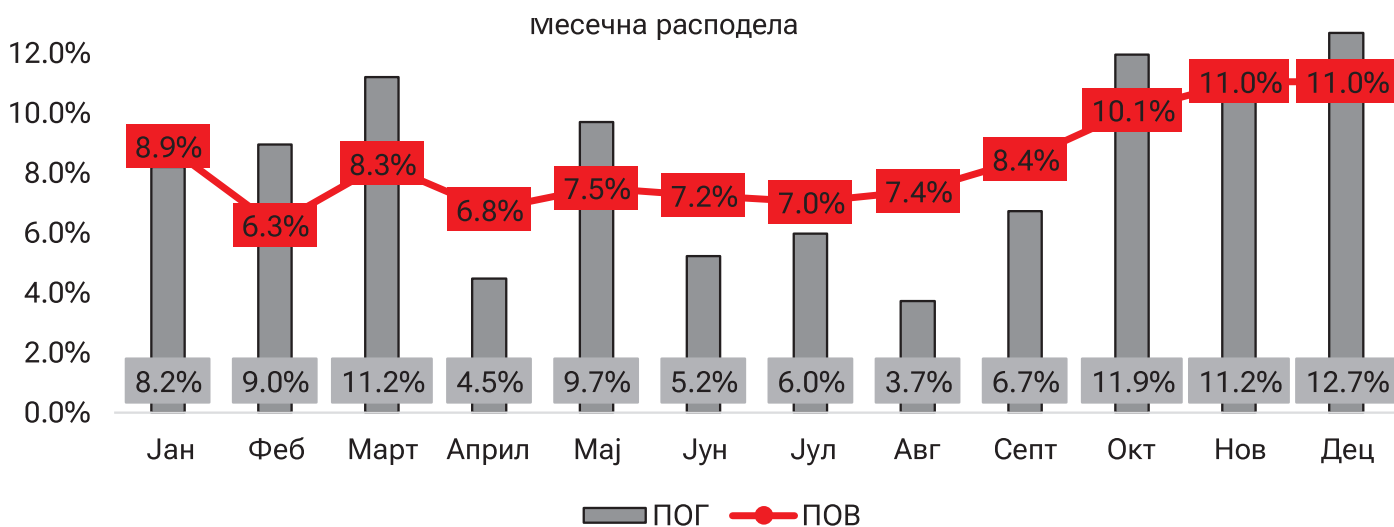


Најчешћи тип саобраћајне незгоде са учешћем пешака је прелазак пешака слева, ван раскрснице, без скретања возила



Временске прилике	ПОГ (%)	ПОВ (%)
Била је измаглица	0,0%	0,0%
Била је магла	0,7%	0,1%
Дувао је јак ветар	0,0%	0,0%
Падала је киша	10,4%	13,8%
Падала је суснежица	0,0%	0,5%
Падао је снег	0,7%	1,4%
Време је било облачно, без падавина	23,1%	16,8%
Време је било ведро	64,9%	67,3%

- 64,9% је смртно страдало и 67,3% повређено када је време било ведро, односно 23,1% и 16,8%, респективно, када је време било облачно, без падавина
- Половина је смртно страдала, док је 82,9% било повређено на месту¹⁰ где уличне светиљке раде (осветљавају).
- Скоро трећина смртно страдалих је на месту где нема уличне расвете (30,0%)
- Саобраћајне незгоде у којима је 41,6% смртно страдалих и више од половине повређених (56,9%) пешака, догодиле су се на улицама вишег реда. Када су у питању државни путеви, највише смртно страдалих је било на државним путевима IБ реда (10,8%) и IIА реда (7,2%)
- Најчешћи тип саобраћајне незгоде у којима је било смртно страдалих (21,3%) је прелазак пешака слева, ван раскрснице, без скретања возила
- 35,8% смртно страдалих пешака је повезано са неприлагођеном брзином условима саобраћаја и стању пута и 22,4% са пропустом возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације. Када су у питању пропусти пешака, њих 20,1% се односи на утицај тамне одеће пешака на настанак саобраћајне незгоде и 16,4% на неопрезно ступање на коловоз пешака, а да се претходно није уверио да то може безбедно да учини
- Најчешћи утицајни фактор повезан са повређивањем пешака је незауостављање возила испред обележеног пешачког прелаза (у 33,9% случајева)



¹⁰ Код 59,7% смртно страдалих и код 34,9% повређених пешака је евидентирано стање уличне расвета

Бициклисти

Најважније карактеристике страдања бициклиста у 2023. години:

- Број смртно страдалих је већи у односу на 2022. годину, а број повређених од 2021. године има тренд раста
- У просеку, 4 од пет смртно страдалих је мушког пола (80,4%) и 63,7% повређених
- У просеку је двоје од троје погинулих (65,2%) је старости 65 и више година. За ову старосну групу је највећа вредност јавног ризика и јавног пондерисаног ризика страдања бициклиста
- Старосна група од 45 до 64 година је друга старосна група по угрожености
- Највише смртно страдалих је у априлу и октобру (по 15,2%). Јул је месец у ком се бележи највећи број повређених (13,2%)
- Највише смртно страдалих је уторком (23,9%) и четвртком (17,4%)
- Периоди дана са повећаним смртним страдањем су од 17 до 18 и од 19 до 20 часова (по 10,9%)
- Код 47,8% је смрт наступила на лицу места саобраћајне незгоде, а код 39,1% за време лечења у медицинској установи
- У насељима је смртно страдало 73,9% и било повређено 93,6% бициклиста
- 16 од 18 смртно страдалих бициклиста није користило заштитну кацигу¹¹
- Сврха путовања¹² слободно време је најчешћа сврха (89,2% код смртно страдалих и 80,1% код повређених), затим одлазак са посла (5,4% и 6,3%, респективно)

Расподела последица према старосним групама

Старост	ПОГ	ТПП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	1	36	135	1,0	7,3
15-30	0	39	206	0,0	6,4
31-44	2	57	158	1,6	8,9
45-64	13	165	289	7,1	20,2
65 и више	30	129	251	20,3	33,2
Укупно	46	426	1039	6,9	16,8

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

46

Погинулих (9.1% од укупног броја)

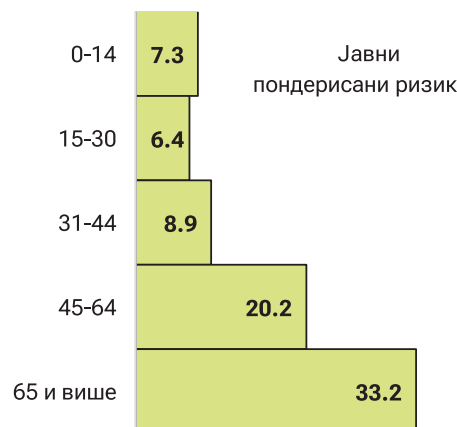
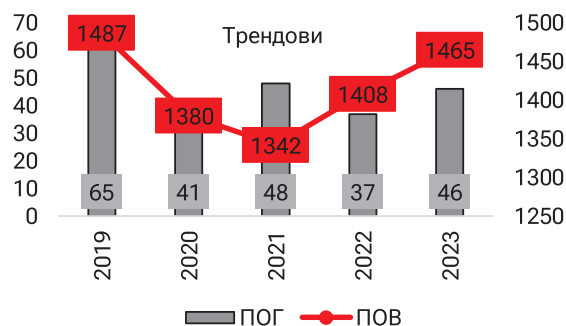
1.465

Повређених (7,7% од укупног броја)

0 и 27

број погинулих и повређених путника на бициклу

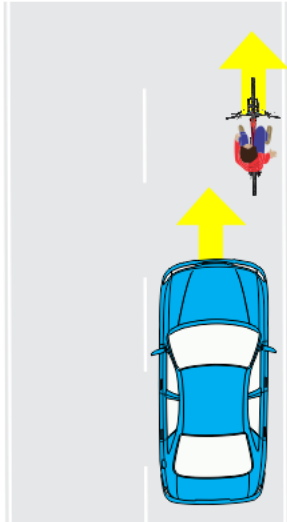
НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



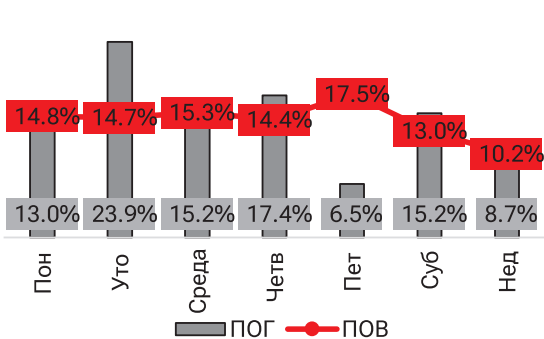
¹¹ За 39,1% бициклиста (за њих 18) евидентирана је пасивна заштита (користио кацигу/није користило заштитну кацигу)

¹² Код 80,4% смртно страдалих и код 89,3% повређених возача бицикла је евидентирана сврха путовања

Најчешћи тип саобраћајне незгоде у ком је било смртно страдалих бициклиста је најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање



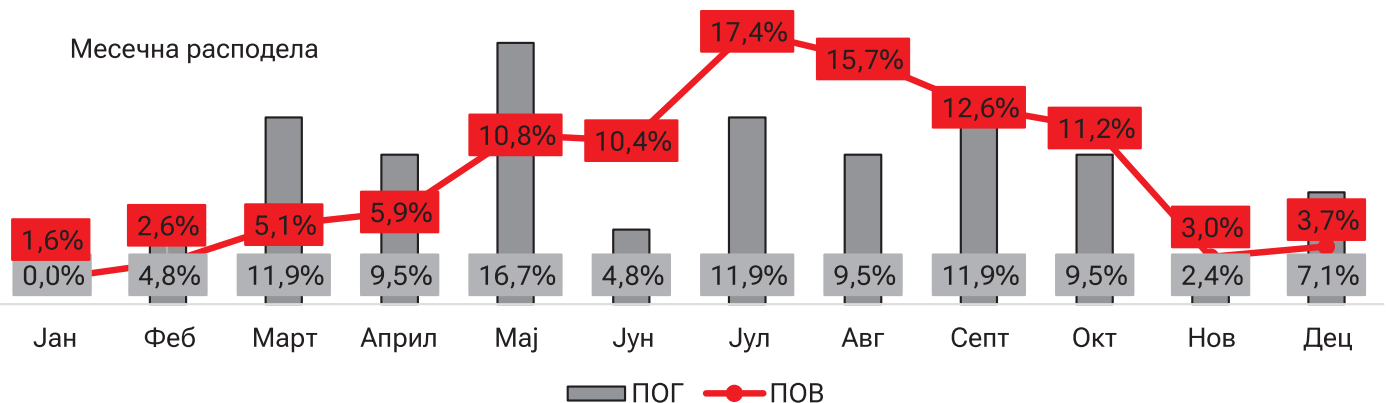
Дневна расподела



- 71,7% је смртно страдало и 80,8% повређено када је време било ведро, односно 17,4% и 13,2%, респективно, када је време било облачно, без падавина. Четири смртна исхода су се догодило у време када је падала киша (8,7%)
- Шест смртних исхода се догодило на месту где нема уличне расвете, као и 4 где је пут недовољно осветљен¹³
- Саобраћајне незгоде у којима је 32,8% смртно страдалих и скоро половина повређених (47,6%) бициклиста, догодиле су се на улицама нижег реда, а затим на улицама вишег реда (28,1 и 35,6%, респективно). На некатегорисаним путевима смртно је страдао један бициклиста. На државним путевима IБ реда и на проласку IБ реда кроз насеља, смртно је страдало 15,6% бициклиста
- Најчешћи тип саобраћајне незгоде у којима је било смртно страдалих (28,3%) је најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање, затим најмање два возила која се крећу различитим путевима уз пролазак кроз раскрсницу или од којих једно прелази преко коловоза – без скретања (19,6%), што је и најчешћи тип у ком је било повређених бициклиста (15,8%)

- Скоро половина (47,8%) смртних исхода бициклиста је повезана са неприлагођеном брзином условима саобраћаја и стању пута и 30,4% са пропустом возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације. Недостатак бициклистичке траке или стазе у насељу је повезан са 10,9% смртних исхода
- Најчешћи утицајни фактори повезани са повређивањем бициклиста су неуступање првенства пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја (у 32,9% случајева) и пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације (30,9%)

Месечна расподела



¹³ Код 39,1% смртно страдалих (односно код њих 18) и код 21,8% повређених бициклиста је евидентирано стање уличне расвета

Моторизовани двоточкаши

Најважније карактеристике страдања моторизованих двоточкаша у 2023. години:

- Број смртно страдалих на мопеду је 10, колико је било и 2019. године, док је број повређених најмањи у петогодишњем периоду (2019-2023. година)
- Број смртно страдалих на мотоциклу је најмањи у петогодишњем периоду (2018-2022. година), док је број повређених на мотоциклу највећи у петогодишњем периоду, са трендом раста
- Сви смртно страдали возачи мопеда су мушког пола, док је нешто више повређених путника женског пола (52%, односно њих 13)
- Сви смртно страдали возачи и путници на мотоциклу су мушког пола

Расподела последица за мопеде према старосним групама

Старост	ПОГ	ТПП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	1	7	12	1,0	2,1
15-30	0	17	48	0,0	2,4
31-44	0	30	45	0,0	3,5
45-64	6	45	75	3,3	6,8
65 и више	3	16	20	2,0	3,6
Укупно	10	115	200	1,5	4,1

Расподела последица за мотоцикле према старосним групама

Старост	ПОГ	ТПП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	0	1	6	0,0	0,2
15-30	16	165	307	14,3	36,2
31-44	7	123	191	5,7	20,1
45-64	7	95	133	3,8	11,2
65 и више	2	12	11	1,4	2,5
Укупно	32	396	648	4,8	13,5

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

30 и 2

Погинулих возача и путника на мотоциклу (6.4% од укупног броја)

928 и 118

Повређених возача и путника на мотоциклу (5,5% од укупног броја)

10

Погинулих возача мопеда (2% од укупног броја)

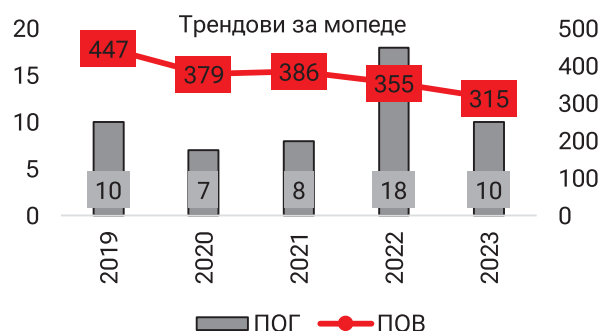
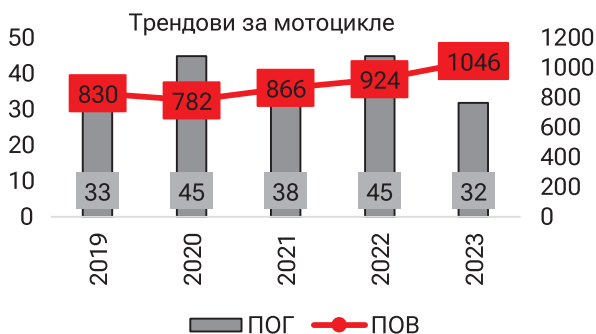
290 и 25

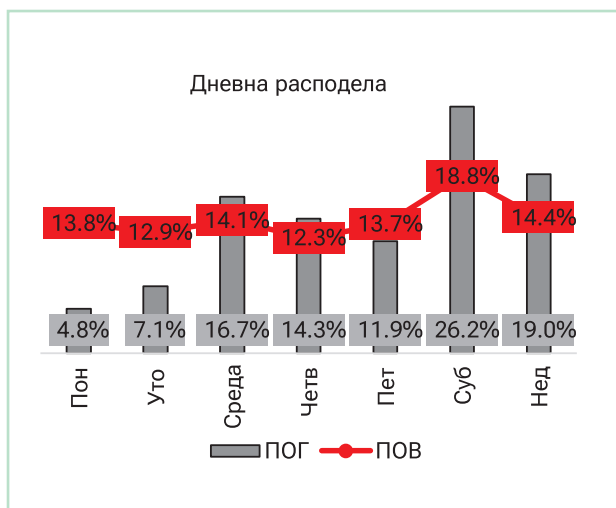
Повређених возача и путника на мопеду (1,6% од укупног броја)

13 и 5

број година најмлађег погинулог возача мопеда и мотоцикла

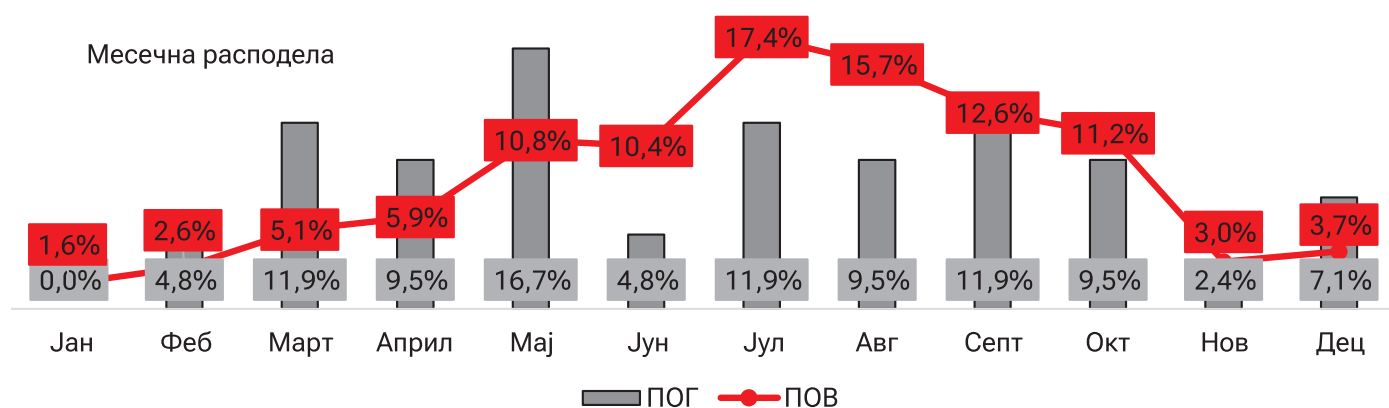
НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ





- У мају се догоди највећи број смртних исхода моторизованих двоточкаша (16,7%, односно њих 7), а у јулу и августу трећина повреда
- У дане викенда се догађа 45,2% смртних исхода моторизованих двоточкаша, а понедељком 4,8% (најмање)
- Скоро трећина смртних исхода (31%) моторизованих двоточкаша се догоди од 16 до 18 часова, а више од половине повреда (51,1%) од 13 до 19 часова
- У периоду од 1 до 8 часова забележена су два смртна исхода

- Код 71,9% смртно страдалих лица на мотоциклу, смрт је наступила на лицу места саобраћајне незгоде
- Смрт код возача мопеда је у половини случајева наступила за време лечења у медицинској установи, а друга половина на лицу места
- У насељу се догоди 45,2% (односно 19) смртних исхода, односно 82,1% повреда моторизованих двоточкаша
- 70% смртно страдалих возача мопеда није користила заштитну кацигу у време настанка саобраћајне незгоде
- Четири смртно страдала возача мотоцикла нису користила заштитну кацигу¹⁴ у време настанка саобраћајне незгоде, као и један од два смртно страдала путника
- 60,0% смртно страдалих возача мопеда и 30,0% возача мотоцикла, у тренутку настанка саобраћајне незгоде, нису поседовали возачку дозволу
- Најчешћи тип саобраћајне незгоде у којима је било смртно страдалих (16,7%) и повређених (13,7%) је најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз скретање улево испред другог возила. Подједнак број (16,7%, односно њих 7) је смртно страдао у незгоди при сустизању
- 57,1% смртних исхода и 19,1% повреда на моторизованим двоточкашима је повезано са утицајем неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута. Четвртина смртних исхода (26,2%) је повезано са неискуством возача, али и 16,7% са вожњом под утицајем алкохола и 16,7% са неуступањем првенства пролаза
- У време када је било ведро, смртно је страдало 93,3% моторизованих двоточкаша (и је 87,3% повређено), док су остали смртно страдали у време када је било облачно, без падавина



¹⁴ За 90% возача мотоцикла евидентирана је пасивна заштита (користио кацигу/није користио заштитну кацигу)

Возачи и путници у путничким возилима

Најважније карактеристике страдања у путничким возилима у 2023. години:

- Број смртно страдалих је 233 и мање је у односу на 2022. годину, али више него 2020. и 2021. године, док број повређених у путничким возилима има тренд смањења од 2021. године
- У просеку, од десет смртно страдалих возача, њих 9 су мушкарци (90,2%). Такође, више смртно страдалих путника је мушког пола (55,7%)
- Више повређених возача је мушког пола (72,5%), а путника женског пола (59,4%)
- Млади имају највећи ризик страдања у путничким возилима, при чему је ризик страдања у својству путника значајно већи, у односу на остале старосне групе
- Од септембра до децембра је повећан ризик смртног страдања у путничким возилима (42,5%), док је фебруар је месец са најмањим ризиком
- 40,3% смртних исхода се догоди суботом и недељом и скоро трећина повреда. Дан са највише смртно страдалих путника је четвртак (24,3%)
- Највише смртних исхода у путничким возилима се догоди од 18 до 19 часова (8,6%), а посматрано за ноћне и јутарње сате, повећан ризик је од 6 до 7 (6%)
- Већи број смртно страдалих је ван насеља (62,7%), док је у насељу већи број повређених (62,9%)

Расподела последица возача путничких возила према старосним групама

Старост	ПОГ	ТПП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	1	1	1	1,0	1,2
15-30	35	205	1899	31,4	72,0
31-44	33	194	1853	26,8	62,0
45-64	59	251	1664	32,0	58,5
65 и више	35	127	510	23,7	38,1
Укупно	163	778	5927	24,6	48,6

Расподела последица путника у путничким возилима према старосним групама

Старост	ПОГ	ТПП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	3	41	660	3,1	15,6
15-30	21	198	1612	18,8	56,2
31-44	6	94	875	4,9	21,8
45-64	21	146	812	11,4	26,0
65 и више	19	97	326	12,9	23,5
Укупно	70	576	4285	10,6	28,2

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

163 и 70

Погинулих возача и путника у путничким возилима (46,3% од укупног броја)

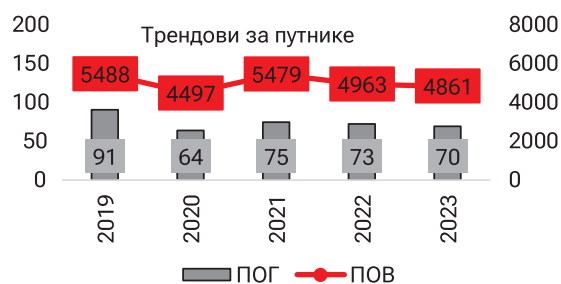
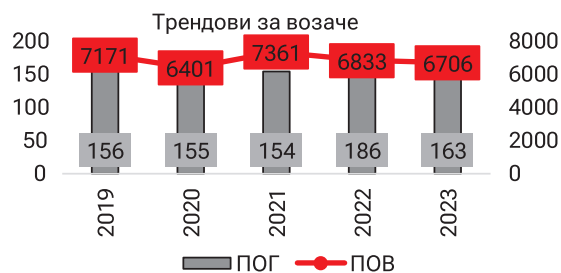
6.706 и 4.861

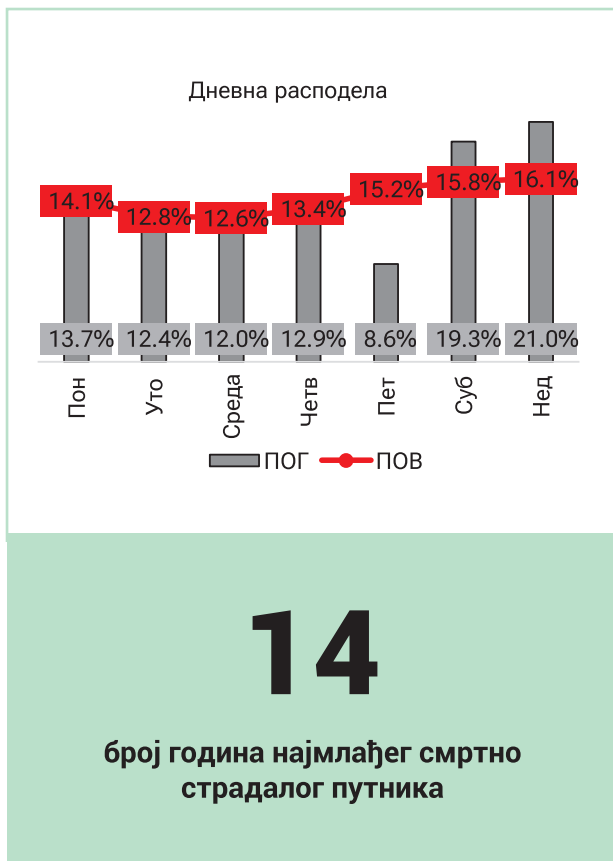
Повређених возача и путника у путничким возилима (60,7% од укупног броја)

90

број година најстаријег смртно страдалог возача

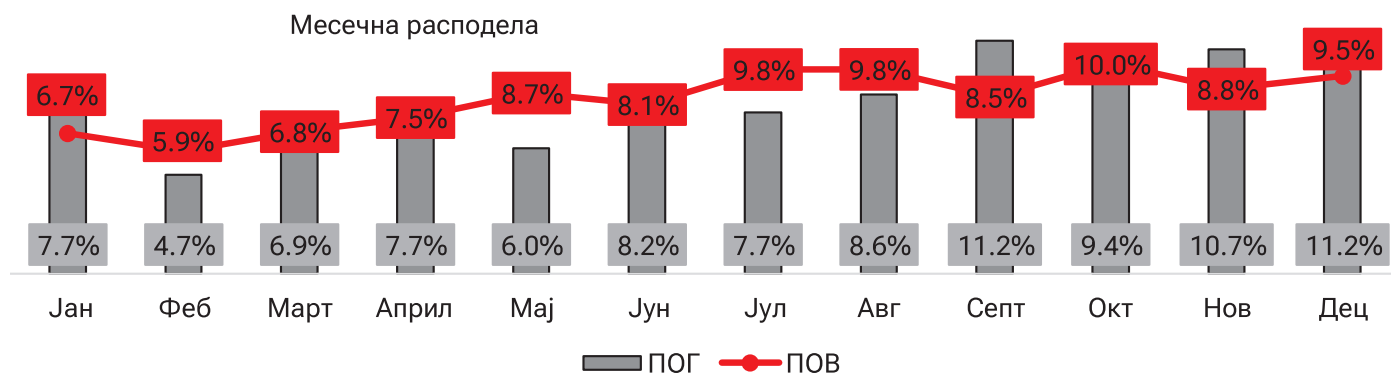
НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ





- Код 65,2% смртно страдалих лица у путничким возилима, смрт је наступила на лицу места саобраћајне незгоде. Код четвртине путника (25,3%) смрт је наступила за време лечења у медицинској установи
- Више путника (65,8%) који су смртно страдали на предњем седишту је користило сигурносни појас¹⁵ у време настанка незгоде, док га на задњем седишту више њих (55,6%) није користило
- Више од трећине (34,9%) смртно страдалих возача путничких возила није користила сигурносни појас¹⁶ у време настанка незгоде
- Најчешћа група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих у путничким возилима (41,5%) су саобраћајне незгоде са једним возилом, а од њих најчешћи типови су силазак удесно и улево са коловоза на правцу и силазак са коловоза у кривини.
- Највише смртно страдалих је, посматрано појединачно све типове незгода, у чеоним сударима (17,4%), а највише повређених у незгодама у сустизању (22,9%)

- Скоро четвртина (23,7%) смртних исхода у путничким возилима се догодила на државним путевима IB реда, а више од трећине повређених (32,4%) на улицама вишег реда
- Скоро половина (47,2%) смртних исхода и 30,8% повреда у путничким возилима је повезана са утицајем неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута. Због губитка контроле над возилом, смртно је страдало 21,5% лица, а због вожње под утицајем алкохола 16,3% смртно страдалих лица и 15,0% повређених
- Три од четири (77,6% смртно страдалих и 75,3% повређених) возача су учествовали у саобраћајној незгоди када су путовали у сврху слободног времена¹⁷. Одлазак на посао (5,2%), повратак са посла (4,3%) и вожња као део посла (2,6%) су остале најчешће сврхе путовања смртно страдалих возача
- 9,2% смртно страдалих возача, у тренутку настанка саобраћајне незгоде, нису поседовали возачку дозволу



¹⁵ За 83,6% путника у путничким возилима је евидентирана пасивна заштита (користио појас/није користео појас)

¹⁶ За 91,4% возача путничких возила је евидентирана пасивна заштита (користио појас/није користео појас)

¹⁷ Код 71,2% смртно страдалих и код 88,6% повређених возача је евидентирана сврха путовања

Остале категорије

Најважније карактеристике страдања на тракторима у 2023. години:

- Број смртно страдалих је 26 и исти је као 2020. године, а број повређених на тракторима је највећи у петогодишњем периоду (2019-2023. година)
- Два смртно страдала возача су женског пола (11,5%). Један од четири смртно страдала путника је женског пола
- Највише смртно страдалих је у октобру (6, односно 23,1%), а повређених у јулу (14%) и августу (13,3%)
- По четворо (15,4%) је смртно страдало од 12 до 13 часова, од 15 до 16 часова и од 18 до 19 часова, а највише повређених од 16 до 17 часова (14,7%)
- Више смртних исхода (84,6%) и повреда (56,6%) на тракторима се догоди ван насеља, у односу на насеље
- Најчешћи тип саобраћајне незгоде у ком је било смртно страдалих (33%) је незгода са једним возилом – силазак удесно са коловоза на правцу, а повређених (24%) у незгодама са најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање
- Највише смртних исхода (45,5%) и повреда (38,5%, односно њих 10) је повезано са утицајем неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута. Губитак контроле над возилом је повезано са 23,1% смртних исхода и са 11,9% повреда. Такође, 19,2% смртних исхода и 19,6% повреда је повезано са вожњом под утицајем алкохола

Најважније карактеристике страдања у теретним возилима у 2023. години:

- Број смртно страдалих у теретним возилима је 18 и мањи је у односу на претходне две године
- Број повређених у теретним возилима је 837 и има тренд смањења од 2020. године
- Сви смртно страдали возачи и путници су мушког пола. Међу повређенима је 15,9% возача и путника женског пола
- Више од четвртине смртних исхода (односно њих 5) се догодила у јуну, док у новембру није било смртно страдалих

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

22 и 4

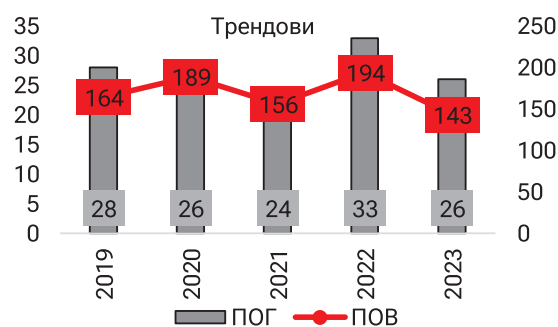
Погинулих возача и путника на тракторима (5,2% од укупног броја)

106 и 37

Повређених возача и путника на тракторима (0,75% од укупног броја)

78

број година најстаријег смртно страдалог возача, у саобраћајној незгоди са једним возилом на коловозу



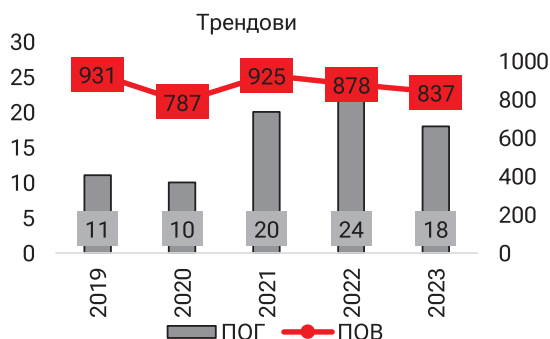
КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

13 и 5

Погинулих возача и путника у теретним возилима (3,6% од укупног броја)

606 и 231

Повређених возача и путника
у теретним возилима
(4,4% од укупног броја)



- Више од четвртине смртних исхода (односно њих 5) се догодила у уторак
- Најчешћи типови саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих у теретним возилима су најмање два возила која су крећу у истом смеру – сустизање (16,7%, односно њих 3) и чеони судар (16,7%)
- Највише смртних исхода (38,9%, односно њих 9) и повреда (36,8%) је повезано са утицајем неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута. Трећина смртних исхода (њих 6) је повезана са преласком преко неиспрекидане разделне линије на коловозу

0

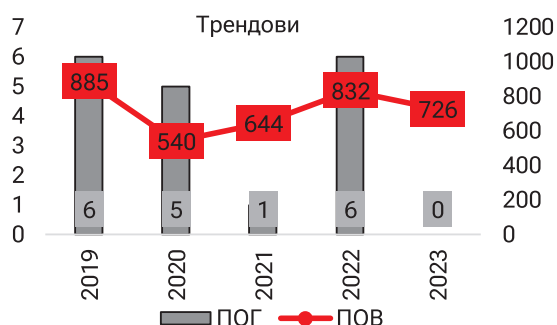
Поинулих путника у аутобусима

37 и 689

Повређених возача и путника
у аутобусима
(3,8% од укупног броја)

19

Највећи број повређених лица у
једној саобраћајној незгоди



Најважније карактеристике страдања у
аутобусима у 2023. години:

- Није било смртно страдалих у аутобусима, што је једини случај у петогодишњем периоду (2019-2023. година)
- Укупно је повређено 726 возача и путника, а највише у децембру (13,6%) и у марту (10,5%)
- Највише повређених је било понедељком (22,5%), а најмање недељом (5,5%)
- Више од четвртине (26,1%) повређених у аутобусима је било саобраћајним незгодама са једним возилом – превртање, а затим у незгодама са најмање два возила која се крећу у истом смеру – судар при упоредној вожњи (11,0%)
- Трећина повреда у аутобусима (32,4%) је повезано са испадањем или падањем лица са/из возила у покрету, укључујући и повређивање путника у јавном превозу, док је 18,3% повреда повезано са погрешним извођењем окретања или другог маневра возилом



6. АНАЛИЗА ПОСЛЕДИЦА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА ПРЕМА СТАРОСНИМ ГРУПАМА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

У овом поглављу је приказана анализа последица саобраћајних незгода према карактеристичним старосним групама учесника у саобраћају, а то су:

- Деца
- Млади
- Старија лица

Деца

Најважније карактеристике страдања деце у 2023. години:

- Број смртно страдалих је 12, што је у просеку претходних година
- Број повређених је нешто мањи него 2022. године, али већи него 2020. и 2021. године
- Деца су највише смртно страдала у својству пешака (њих 5, односно 41,7%), док су у претходном петогодишњем периоду (2018-2022. година) више смртно страдала као путници (49,2%)
- Четири пешака су смртно страдала у незгодама са учешћем путничког возила, а једно са учешћем теретног возила. Највише их је повређено у незгодама са путничким возилом (80,6%), теретним возилом (7,5%) и по 3,5% (односно по њих 14) са учешћем бицикла и аутобуса
- У својству возача је смртно страдало троје, по једно као возач бицикла, мопеда и путничког возила
- Најчешће су бивали повређени¹⁸ у својству путника (57,8%) и то најчешће у путничким возилима (88,7%) и аутобусима (5,1%)
- Више су смртно страдали дечацци (њих 7, односно 58,3%), али и више бивали повређени (54,3%)
- У августу је смртно страдало троје, а у јануару, мају и октобру по двоје
- Период од маја до октобра је период када је повређен највећи број деце (55,0%)
- Недељом је смртно страдало четворо, средом троје, док петком није било смртно страдале деце. Петком и у дане викенда повређено је укупно 48,8%

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

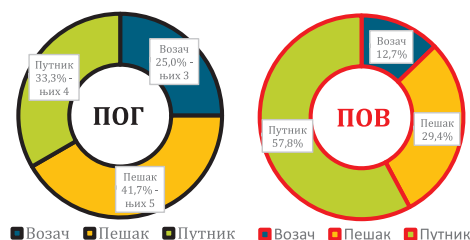
12
Погинуле деце
(2,4% од укупног броја)

1.370
Повређене деце
(7,2% од укупног броја)

1 и 1 и 1

Број погинулих возача бицикла,
путничког возила и мопеда

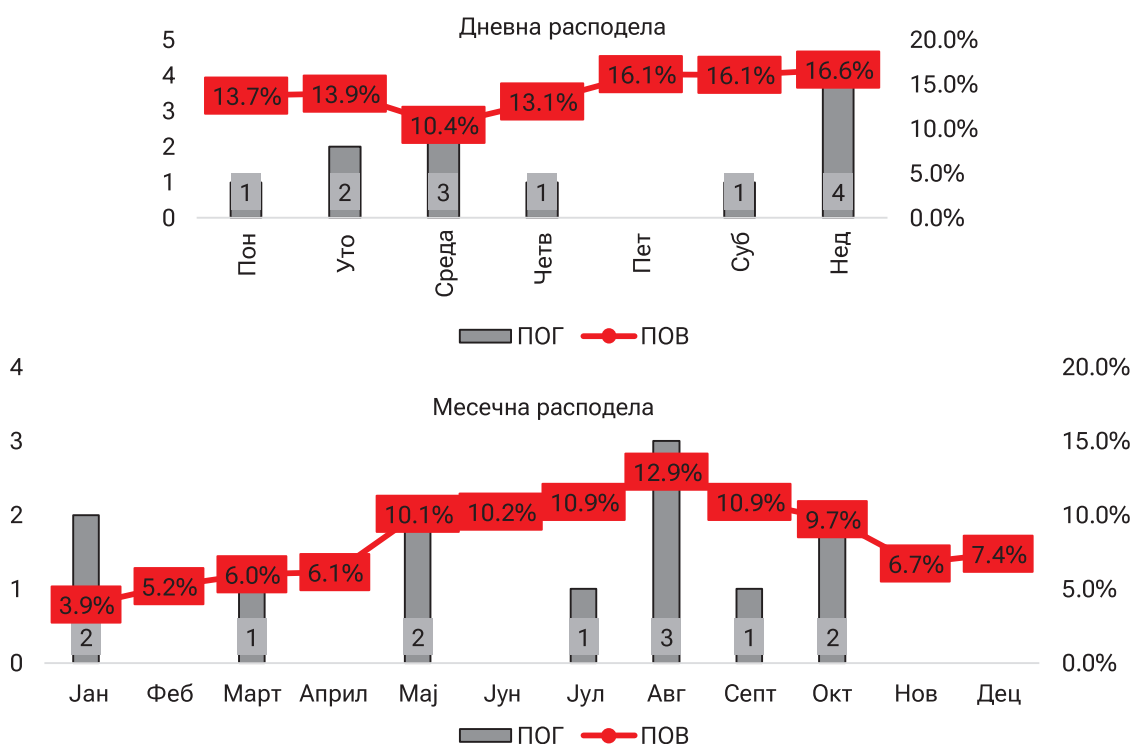
НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



Старосна група	Смртно страдали				Повређени				Ризици	
	Пешак	Путник	Возач	Укупно	Пешак	Путник	Возач	Укупно	ЈР	ЈПР
До 4 године	3	1	0	4	43	213	4	260	12,8	31,5
5-9 година	1	2	0	3	130	272	42	444	9,3	39,1
10-14 година	1	1	3	5	229	305	128	662	15,5	74,2
Деца (укупно)	5	4	3	12	402	790	174	1366	12,6	48,5

¹⁸ Код двоје повређених није познато својство учесника у саобраћају, а код двоје је евидентирано да нису били учесници у саобраћају

- У периоду од 1 до 5 часова ујутру није смртно страдало ниједно дете, док је највише (њих двоје) смртно страдало у периоду од 7 до 8 часова
- Од 18 до 19 часова и од 13 до 14 часова су периоди дана са нешто већим ризиком повређивања у саобраћајним незгодама, у односу на остатак дана, односно 10,0% и 9,3%, респективно
- Код петоро (41,7%) смртно страдале деце, смрт је наступила за време лечења у медицинској установи, док је код четворо наступила за време превоза до здравствене установе и код троје на лицу места саобраћајне незгоде
- По шесторо (половина) је смртно страдала у насељу и ван насеља, док је више повређене деце у насељу (74,8%)
- Код 5 смртних случајева је евидентирано специфично место (кривина два пута, мост, пешачки прелаз и зауставна трака)
- Смртно страдало дете у својству возача бицикла није користило заштитну кацигу у време настанка саобраћајне незгоде, као ни 93,1% повређене деце у својству возача бицикла¹⁹
- По двоје деце је смртно страдало у следећим типовима саобраћајних незгода: силазак са коловоза у кривини, силазак удесно са коловоза на правцу и прелазак пешака са десне стране, ван раскрснице, без скретања возила
- Највећи број деце (12,2%) је повређено у саобраћајној незгоди са најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање
- Седам смртних исхода (58,3%) и више од петине (21,7%) повреда деца у саобраћајним незгодама је у вези са неприлагођеном брзином условима саобраћаја и стању пута
- Петина (20,4%) повреда је повезано са неправилним сагледавањем саобраћајне ситуације од стране возача
- Због вожње под утицајем алкохола су наступила два смртна случаја и 5,8% повреда
- Када је у питању утицај фактора пут, два смртна случаја су у вези са недостатком бициклистичке стазе или траке у насељу, односно недостатком тротоара у насељу



¹⁹ За 38,2% повређених возача бицикла евидентирана је пасивна заштита (користио кацигу/није користио заштитну кацигу)

Млади

Најважније карактеристике страдања младих у 2023. години:

- Број смртно страдалих младих је најмањи у петогодишњем периоду (2019-2023. година), при чему је за 29,1% мањи него 2022. године
- Млади су највише смртно страдали (55,6%) и бивали повређени (52,0%) у својству²⁰ возача
- Највише смртно страдалих возача је управљало путничким возилом (70,0%), затим мотоциклом (28,0%) и један смртно страдали возач тешког трицикла
- Смртно страдали путници су се у 84,0% случајева (њих 21) превозили у путничком возилу, односно 8,0% на мотоциклу (њих двоје) и поједно у теретном возилу и на прикључном возилу трактору
- Више су смртно страдали млади мушкарци (91,1%), али и више бивали повређени (61,5%). Међу смртно страдалим возачима, њих 94,0% је мушког пола
- Скоро трећи смртних исхода (31,1%) смртних исхода се догоди недељом. Уопште, викендом је повећан ризик од смртог страдања (47,8%) и повређивања (31,9%)
- Петина смртних исхода се догодила између 23 часа и 1 час после поноћи. Између 9 и 11 часова није било смртних исхода младих
- Половина (38,9%) повреда се догодила у периоду од 14 до 20 часова
- Ван насеља се догадио већи број смртних исхода (55,6%), док се у насељу догодило више повреда (71,9%)

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

90

Поинулих младих
(17,9% од укупног броја)

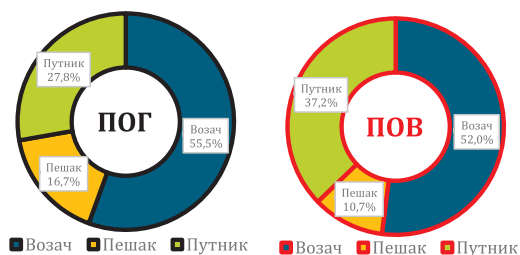
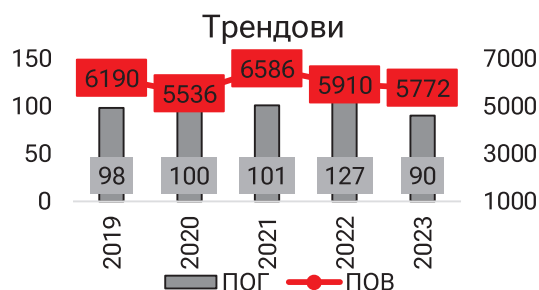
5.772

Повређених младих
(30,3% од укупног броја)

6

Број поинулих возача путничких возила
који нису имали возачку дозволу

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ

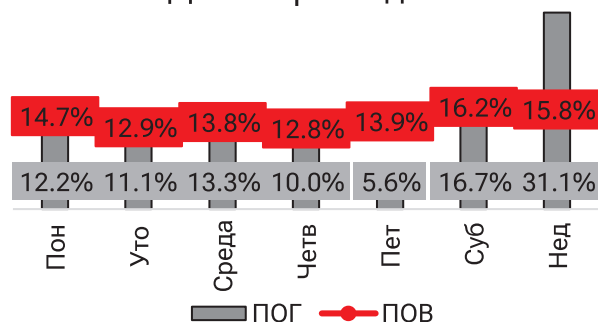


Старосна група	Смртно страдали				Повређени				Ризици	
	Пешак	Путник	Возач	Укупно	Пешак	Путник	Возач	Укупно	ЈР	ЈПР
15-19	2	10	10	22	296	771	582	1649	65,9	203,6
20-24	9	5	18	32	157	709	1151	2017	94,5	243,3
25-30	4	10	22	36	166	664	1266	2096	81,3	201,4
Млади (укупно)	15	25	50	90	619	2144	2999	5762	80,7	214,8

²⁰ Код 10 повређених је евидентирано другачије својство учесника (јахач, корисник возила, непознато, није учесник и власник)

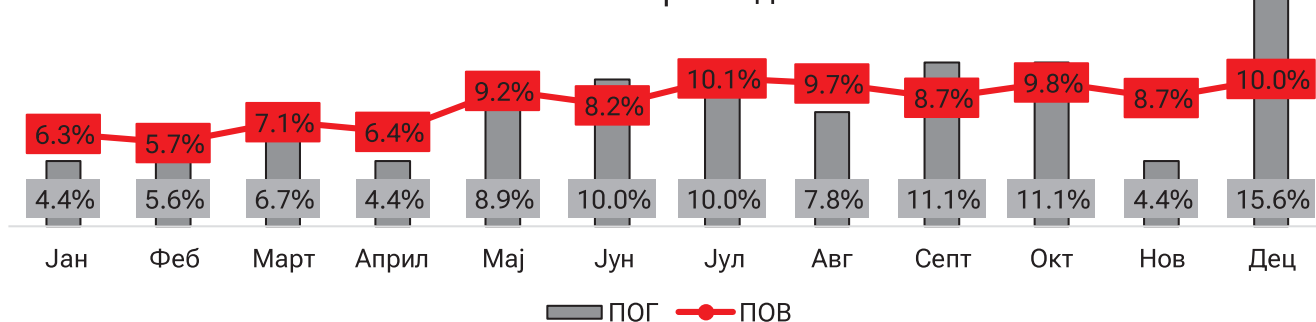
- Од смртних исхода који су се догодили ноћу, у сумрак или у свитање (65,8% од укупног броја), њих 40,7% се догодило на месту где нема уличне расвете, односно 5,1% на месту где пут или улица нису довољно осветљени и 5,1% на месту где светиљке не раде. Остале су се догодиле на месту где уличне светиљке раде
- Највише смртно страдалих је било на државним путевима IIА реда (21,9%) и улицама нижег реда (15,8%, односно њих 18). Највише повређених је на улицама вишег реда (39,8%)
- Најчешћа група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих у путничким возилима су саобраћајне незгоде са једним возилом, односно силазак удесно (14,3%, односно њих 13) са коловоза на правцу и силазак са коловоза у кривини (9,9%), посматрано од укупног броја. У незгодама са најмање два возилом – чеони судар, смртно је страдало 14,3% младих
- У саобраћајним незгодама са најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање, било је највише повређених (15,8%)
- Више од половине смртних исхода (52,2%) и више од четвртине повреда (28,0%) у саобраћајним незгодама је у вези са неприлагођеном брзином условима саобраћаја и стању пута
- Губитак контроле над возилом је повезано са 25,6% смртних исхода младих, док је возња под утицајем алкохола повезана са 18,9% смртних исхода и 15,4% повреда
- Неискуство возача је допринело 14,4% смртних исхода и 8,8% повреда, а погрешно сагледавање саобраћајне ситуације од стране возача још 16,7% смртних исхода и 19,8% повреда
- Утицај пружања пута (превој, усек, засек и сл.) је повезан 4,4%, односно 4 смртна исхода
- Шест смртно страдалих младих возача путничких возила, у време незгоде, није поседовало возачку дозволу, односно њих 6 је поседовало пробну возачку дозволу
- Од смртно страдалих возача са пробном возачком дозволом, њих двоје је учествовало у незгоди у време када нису смели да управљају возилом (од 23 до 6 часова)

Дневна расподела



- Више од трећине возача мотоцикла (њих 5) у време настанка саобраћајне незгоде није поседовало возачку дозволу
- 41,9% (њих 13) смртно страдалих возача и 23,5% (њих четворо) смртно страдалих путника у путничким возила, није користило сигурносни појас²¹ у време настанка незгоде. Од петоро путника на задњем седишту (код којих је евидентирана пасивна заштита) њих двоје није користило сигурносни појас.

Месечна расподела



²¹ За 88,6% возача и 81,0% путника у путничким возилима је евидентирана пасивна заштита (користио појас/није користио појас)

Старија лица

Најважније карактеристике страдања старијих лица у 2023. години:

- Број смртно страдалих је 167 и већи је у односу на прошлу годину за 14,4%, а исти је као на почетку посматраног петогодишњег периода (2019-2023. година)
- Број повређених је највећи у петогодишњем периоду (2019-2023. година), а од 2020. године постоји тренд повећања
- Старија лица су највише смртно страдала (њих 80, односно 47,9%) и бивала повређена²² (47,0%) у својству возача. Највише су управљали путничким возилом (од смртно страдалих возача њих 35, односно 43,8% и 55,8% повређених) и бициклом (њих 30, односно 37,5% смртно страдалих и 33,3% повређених). Скоро десети смртно страдалих возач је управљао трактором
- Од смртно страдалих путника, њих 19 (95%) се превозило путничким возилом, а једно на трактору
- Више су смртно страдали мушкарци (66,5%), али и више бивали повређени (56,0%). Када су у питању смртно страдали возачи, њих 90,0% је мушког пола. Ипак, више смртно страдалих путника је женског пола (74,4%), као и пешака (52,2%)
- У децембру је највише смртно страдалих (њих 24, односно 14,4%), док је у јуну најмање (3%)
- Период од јула до октобра је период године када је повређен највећи број старијих лица (40,5%)
- Четвртом је највише смртно страдалих (њих 29, односно 17,4%), док је петком и недељом најмање (по 20, односно 12,0%)
- Четвртом и највише повређених (16,1%), док је недељом најмање повређених (10,6%)
- У периоду од 16 до 19 часова највише је смртно страдалих (28,7%), док је од 23 часова до 6 часова ујутру укупно 3,0% смртно страдалих
- У дневним условима видљивости је смртно страдало 64,7%, а у ноћним 29,9%. Остали су (њих 9) смртно страдали у сумрак или у свитање

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

167

Погинулих старијих лица
(33.2% од укупног броја)

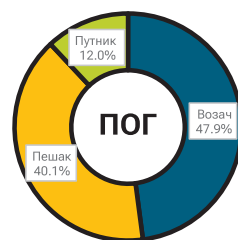
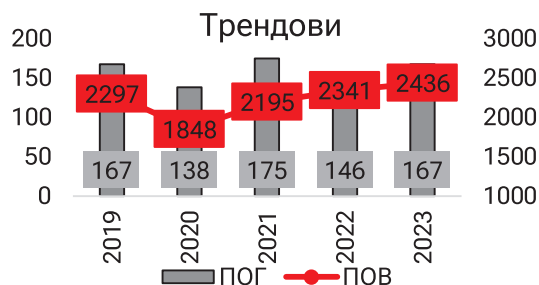
2.436

Повређених старијих лица
(12.8% од укупног броја)

102

Број година најстаријег пешака, који је задобио лаке телесне повреде

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



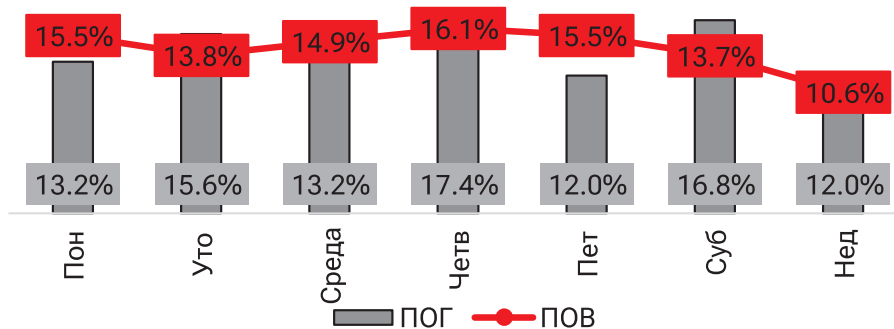
■ Возач ■ Пешак ■ Путник ■ Возач ■ Пешак ■ Путник

Старосна група	Смртно страдали				Повређени				Ризици	
	Пешак	Путник	Возач	Укупно	Пешак	Путник	Возач	Укупно	ЈР	ЈПР
65-74	32	12	52	96	389	436	839	1664	103,2	183,2
75-84	28	5	24	57	235	136	268	639	133,5	209,2
85 и више година	7	3	4	14	67	26	37	130	117,3	186,4
Старији (укупно)	67	20	80	167	691	598	1144	2433	113,1	191,0

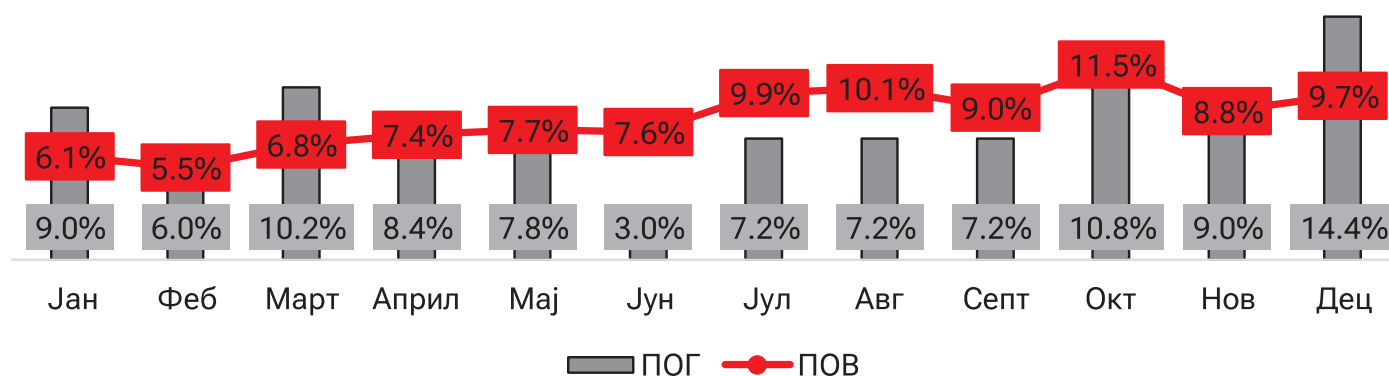
²² Код двоје њих је за својство евидентирано да нису учесници у саобраћају и код једног да је тераоц стоке

- Старосна група 75-84 година има највеће вредности јавног и јавног пондерисаног ризика
- Код приближног броја смртно страдалих старијих лица, смрт је наступила за време лечења у медицинској установи (44,3%) и на лицу места саобраћајне незгоде (45,5%), док је код њих 17 (10,2%) за време превоза до здравствене установе
- Скоро свако шесто лице (15,6%) је смртно страдало у време када је падала киша, а двоје када је била магла. Остали су смртно страдали када је било ведро или ведро, без падавина
- У насељима је више смртно страдалих (62,9%) и више повређених (74,8%), у односу на ван насеља
- Од 8 смртно страдалих путника на задњем седишту путничког возила, њих троје је користило сигурносни појас, двоје није користило, док је за троје непознат податак
- Девет смртно страдали возача бицикла није користило заштитну кацигу²³
- Најчешћи типови саобраћајне незгоде (по 8,4%) су најмање два возила – чеони судар и прелазак пешака са десне стране, ван раскрснице, без скретања возила
- Највише повређених (9,3%) је у саобраћајној незгоди са најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање, као и 7,2% смртно страдалих лица
- 38,9% смртних исхода и петина (20,9%) повреда је у вези са неприлагођеном брзином условима саобраћаја и стању пута
- Пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације је повезан са 26,3% смртних исхода и 23,4% повреда, док је нпр. вожња под утицајем алкохола повезана са 7,2% смртних исхода, а утицај тамне одеће пешака 6,0% смртних исхода (и са 1,1% повреда)

Дневна расподела



Месечна расподела



²³ За трећине смртно страдалих возача бицикла, односно код њих 10 је евидентирана пасивна заштита (користио кацигу/није користио заштитну кацигу)



7. АНАЛИЗА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

У овом поглављу су приказане вредности индикатора безбедности саобраћаја у 2023. години, као и трендови одабраних индикатора безбедности саобраћаја у петогодишњем периоду (2018-2023. година).

7.1. Понашање учесника у саобраћају

Заштитни системи

Ниједна вредност индикатора безбедности саобраћаја, који се односе на употребу заштитних система, у 2023. години нема врло високу вредност (не припада зеленој класи). Вредности употребе сигурносних појасева у путничким аутомобилима на предњим седиштима су нешто веће него 2022. године, док су на задњем седишту мање.

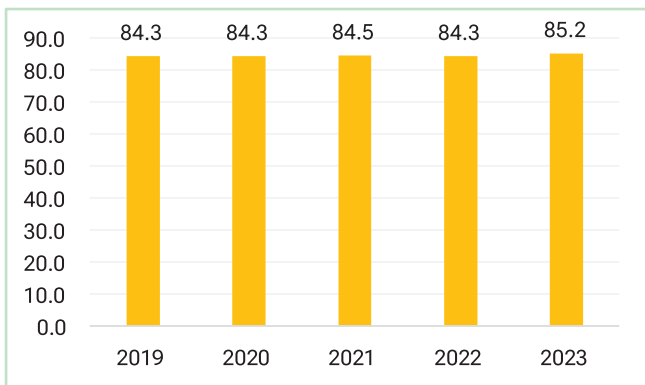
Вредност индикатора употребе заштитних система за децу до 12 година имао је тренд раста од 2019. до 2022. године, док је у 2023. години нешто мањи него 2022. године. Укупно посматрано, троје од четворо лица (76,3%) у путничким аутомобилима се превози уз употребу заштитних система.

Нешто више од половина (53,7%) возача теретних возила користи сигурносни појас. Тек сваки шеснаести бициклиста користи заштитну кацигу, при чему је употреба нешто ван насеља, у односу на насеља.

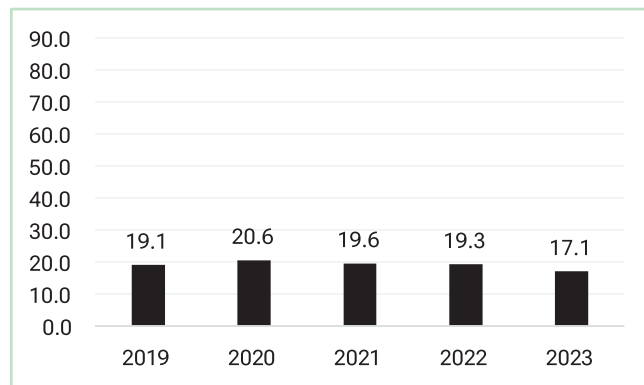
Табела 7.1: Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на употребу заштитних система од стране учесника у саобраћају

Индикатор и категорија (својство) на које се индикатор односи		Категорија саобраћајнице			
		НАСЕЉЕ	ВАН НАСЕЉА	АУТО-ПУТ	УКУПНО
	Возачи ПА	84,1	88,3	91,4	86,7
	Сувозачи ПА	80,4	84,1	86,1	82,9
	Предње седиште ПА	82,6	86,7	89,3	85,2
	Задње седиште ПА	14,7	18,1	21,3	17,1
	Возачи ТВ	51,3	55,5	55,6	53,7
	Сувозачи ТВ	50,0	52,4	49,1	51,0
	Предње седиште ТВ	51,0	54,7	54,0	53,0
	Возачи БУС	22,3	31,9	40,2	28,7
	Сувозачи БУС	13,8	16,2	26,2	16,3
	Предње седиште БУС	20,1	28,2	36,6	25,6
Заштитни системи за децу	Дечије седиште	67,0	71,0	79,1	70,2
	Сигурносни појас	45,0	44,7	64,0	47,1
	Укупно – деца	56,8	59,2	72,4	59,7
Заштитни системи – сви у ПА		73,9	77,6	80,3	76,3
Заштитне кациге	Возачи мопеда	67,5	65,6	Не постоји	66,9
	Путници на мопедима	48,1	52,1		49,6
	Возачи и путници на мопедима	65,9	64,4		65,4
	Возачи мотоцикала	86,6	88,3	93,6	88,1
	Путници на мотоциклима	70,2	87,3	87,2	80,0
	Возача и путника на мотоциклима	84,8	88,2	92,9	87,0
	Мопедиста и мотоциклиста	74,6	78,6	92,9	77,2
	Бициклисти	4,3	11,5	Не постоји	6,4

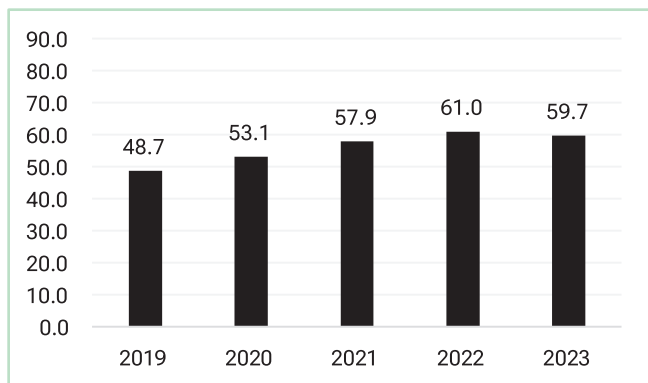
Трендови вредности одабраних индикатора, у период 2018-2022. година, приказани су на наредним графиконима.



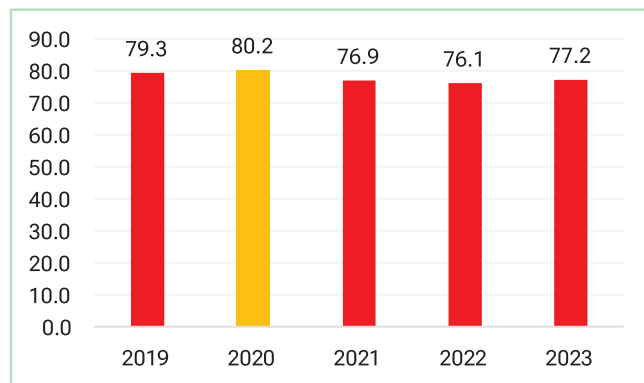
Графикон 7.1: Тренд процента употребе сигурносног појаса на предњем седишту путничких аутомобила



Графикон 7.2: Тренд процента употребе сигурносног појаса на задњем седишту путничких аутомобила



Графикон 7.3: Тренд процента употребе заштитних система код деце до 12 година



Графикон 7.4: Тренд процента употребе заштитних кацига од стране моторизованих двоточкаша (мотоцикли и мопеди)

Брзина

Највећи проценат поштовања ограничења брзине од стране возача путничких аутомобила је на ауто-путу (80,9%), а најмање у насељу (54,9%) у насељу. Само је просечна брзина путничких аутомобила нешто већа од ограничења брзине у насељу (50,5 km/h), док су остале просечне брзине мање од ограничења брзина.

Табела 7.2: Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односи на брзину, према категорији саобраћајнице и категорији возила

Индикатор и категорија возила на које се индикатор односи		Насеље		Ван насеља		Ауто-пут	
		2022	2023	2022	2023	2022	2023
ПА 	Просечна брзина (km/h)	51,0	50,5	76,9	76,6	117,9	119,2
	85-ти перцентил (km/h)	60,0	59,0	90,0	90,0	133,0	132,0
	% поштовања ограничења брзине	52,2	54,9	62,6	63,0	80,0	80,9
	% који не прекорачују брзину за више 10 km/h	85,2	87,2	86,4	86,0	93,1	94,6
ТВ 	Просечна брзина (km/h)	46,3	46,4	68,6	69,1	87,9	89,2
	85-ти перцентил (km/h)	55,0	56,0	81,0	82,0	98,0	100,0
	% поштовања ограничења брзине	68,9	67,5	54,7	52,1	68,2	63,6
	% који не прекорачују брзину за више 10 km/h	94,1	92,4	84,6	81,6	88,4	85,8
БУС 	Просечна брзина (km/h)	47,2	47,4	70,9	71,1	95,9	96,2
	85-ти перцентил (km/h)	56,0	58,0	83,0	85,0	107,0	109,0
	% поштовања ограничења брзине	65,9	64,1	78,7	74,9	66,2	64,3
	% који не прекорачују брзину за више 10 km/h	93,2	90,1	96,3	93,6	90,8	87,7

Алкохол

Процент возача који у насељу возе под утицајем алкохола, најмањи је у посматраном периоду. Укупан проценат је нешто већи него 2022. године. У просеку, сваки 182. возач у саобраћајном току 2023. године је био возач који је возио у стању алкохолисаности, при чему је ниво алкохола био већи од Законом дозвољеног. У односу на 2022. годину, највеће повећање вредности овог индикатора је код возача који возе под утицајем алкохола у дане викенда.

Табела 7.3: Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односи на возаче који управљају возилом под утицајем алкохола

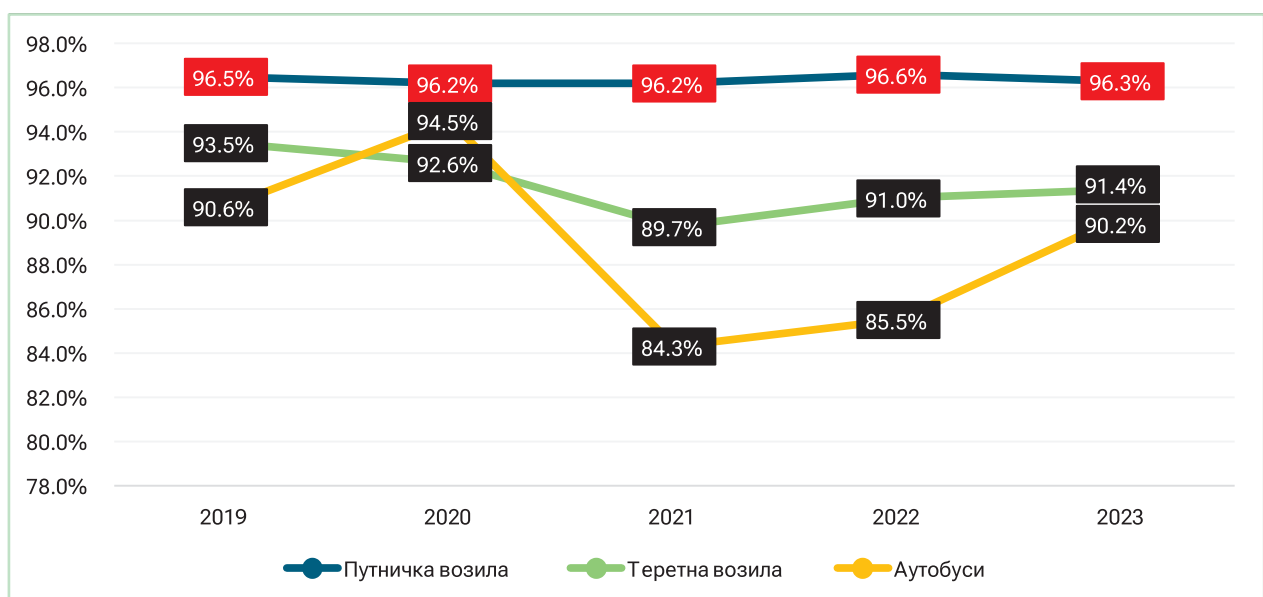
Година	% возача под утицајем алкохола УКУПНО	У насељу	Ван насеља	Дан	Ноћ	Радни дан	Викенд
2019	0,63%	0,61%	0,65%	0,42%	0,89%	0,57%	0,66%
2020	0,68%	0,90%	0,67%	0,43%	1,06%	0,68%	0,73%
2021	0,57%	0,54%	0,59%	0,38%	0,83%	0,46%	0,73%
2022	0,52%	0,57%	0,51%	0,30%	0,77%	0,49%	0,55%
2023	0,55%	0,52%	0,58%	0,40%	0,75%	0,45%	0,66%

Мобилни телефон

Возачи путничких аутомобила ређе користе мобилни телефон за време вожње, у односу на возаче теретних возила и аутобуса, при чему се вредност индикатора не мења значајно кроз године. Најзначајније промене вредности индикатора су видљиве код возача аутобуса.

Табела 7.4: Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на некоришћење мобилног телефона са руком, према категорији саобраћајнице и категорији возила, 2022. година

Индикатор и категорија возила на које се индикатор односи НАСЕЉЕ		Категорија саобраћајнице			
		НАСЕЉЕ	ВАН НАСЕЉА	АУТО-ПУТ	УКУПНО
Мобилни телефон	ПА	96,4	96,1	96,1	96,3
	ТВ	92,3	90,7	90,2	91,4
	БУС	89,7	89,9	92,8	90,2



Графикон 7.5: Тренд некоришћења мобилних телефона држањем руку, према категорији возила (2018-2022. година)

Пеџаци

Све вредности индикатора безбедности саобраћаја, који се односе на понашање пешака, имају веома ниску вредност. Наиме, понашање пешака приликом преласка коловоза није повољно са аспекта безбедности саобраћаја.

Табела 7.5: Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на понашање пешака у саобраћају

Индикатори у вези са понашањем пешака у саобраћају	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.
Процент пешака који прописно прелазе коловоз док је укључено зелено светло за пешаке	75,4%	77,8%	83,5%	83,9%	83,6%
Процент пешака који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу	61,2%	67,2%	70,6%	69,4%	67,4%
Процент пешака којима није ометена пажња током преласка коловоза	91,2%	94,5%	96,0%	95,1%	94,5%
Процент деце-пешака основношколског узраста који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу	-	70,4%	-	71,6%	76,6%

7.2. Возила

Просечна старост возила у Србији је 16,7 године, при чему су путнички аутомобили незнатно старији, тако да њихова просечна старост износи 16,9 година. Просечна старост возила, као и путничких аутомобила, одговара класи ниске вредности индикатора.

Аутомобила млађих од 6 година у Србији има 6,5%, а аутомобили старији од 10 година, чине 84,0% путничких аутомобила.

Комерцијална возила чине 10,4% возног парка у Србији, што представља средњу класу индикатора. Мотоцикли и мопеди чине 3,2% возног парка у Србији, што чини класу ниске вредности индикатора.

Најмања просечна старост возила (13,5 година) је у полицијској управи Београд, а највећа (20,2 година) у полицијској управи Пирот. Највећу процентуалну заступљеност путничких аутомобила млађих од 6 година има полицијска управа Београд (15,1%), а затим полицијска управа Нови Сад (6,8%), док је најмања (1,1%) у полицијској управи Врање. Полицијска управа Чачак има највеће процентуално учешће комерцијалних возила (13,8%), а Кикинда најмање (7,1%).

Просечна старост путничких аутомобила у Републици Србији је значајно већа у односу на просечну старост возила у Европској унији, где износи 12²⁴ година.

Табела 7.6: Вредности индикатора безбедности саобраћаја у вези са возилима

Индикатори безбедности возног парка	2018.	2019.	2021.	2022.	2023.
Просечна старост свих возила возног парка	17,1	17,5	17,4	16,2	16,7
Просечна старост путничких аутомобила	16,4	16,1	16,5	16,4	16,9
% путничких аутомобила млађих од 6 година	2,9%	8,0%	7,0%	7,0%	6,5%
% путничких аутомобила старијих од 10 година	90,6%	82,4%	83,5%	85,7%	84,0%
% комерцијалних возила у возном парку	8,9%	9,2%	11,2%	10,4%	10,4%
% мотоцикала и мопеда у возном парку	2,7%	2,7%	3,2%	3,0%	3,2%
Безбедносне карактеристике возног парка	73,6	52,7	36,9	32,2	51,7

²⁴ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-in-use-europe-2022/>



8. ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2030. ГОДИНЕ

У овом поглављу је приказан општи циљ Стратегије безбедности саобраћаја на територији Републике Србије у периоду од 2023. до 2030. године, односно њему припадајући показатељи исхода (успешности), који се односе на смањење:

- Број смртно страдалих
- Број тешко повређених
- Број тешко повређене деце и
- Број смртно страдале деце

У поглављу је извршено поређење зацртаних циљева и остварених вредности у 2023. години, укључујући и показатеље исхода дефинисане Акционим планом.

8.1. Амбиција, мисија и визија

АМБИЦИЈА

Бити међу 10 најбезбеднијих земаља Европе, према вредностима јавног ризика смрти и јавног ризика тешких повреда у друмском саобраћају.

МИСИЈА

Систем безбедности друмског саобраћаја који омогућава безбедан приступ и одрживу мобилност свих учесника у саобраћају, уз минималне штетне последице.

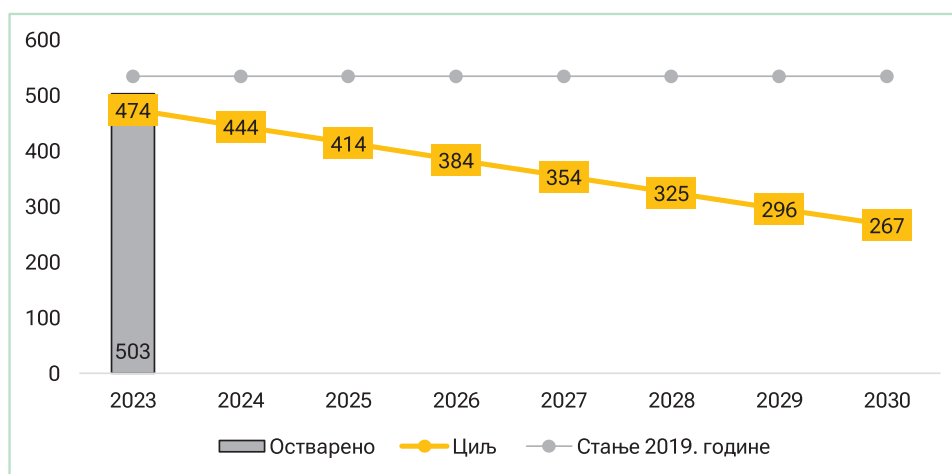
ВИЗИЈА

Друмски саобраћај без погинулих и без тешко повређених лица у саобраћају.

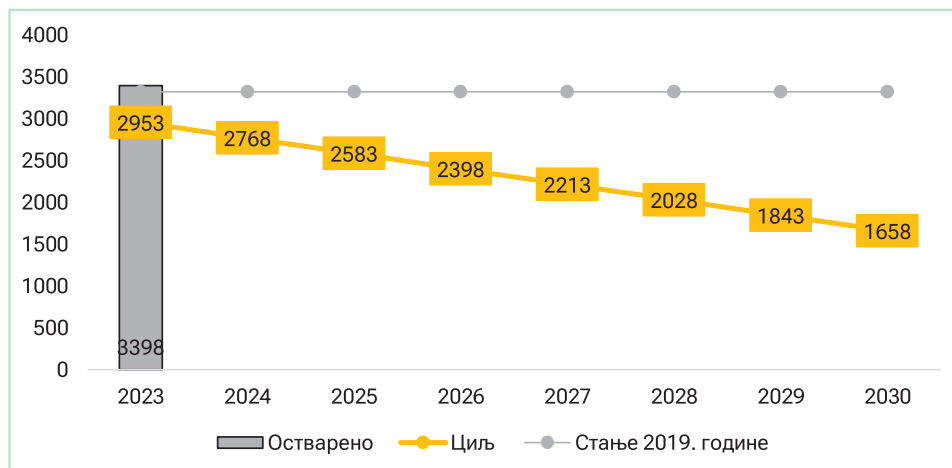
8.2. Општи циљеви

Општи циљеви се односе на смањење броја смртно страдалих и тешко повређених за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и на саобраћај без смртно страдале деце од 2030. године.

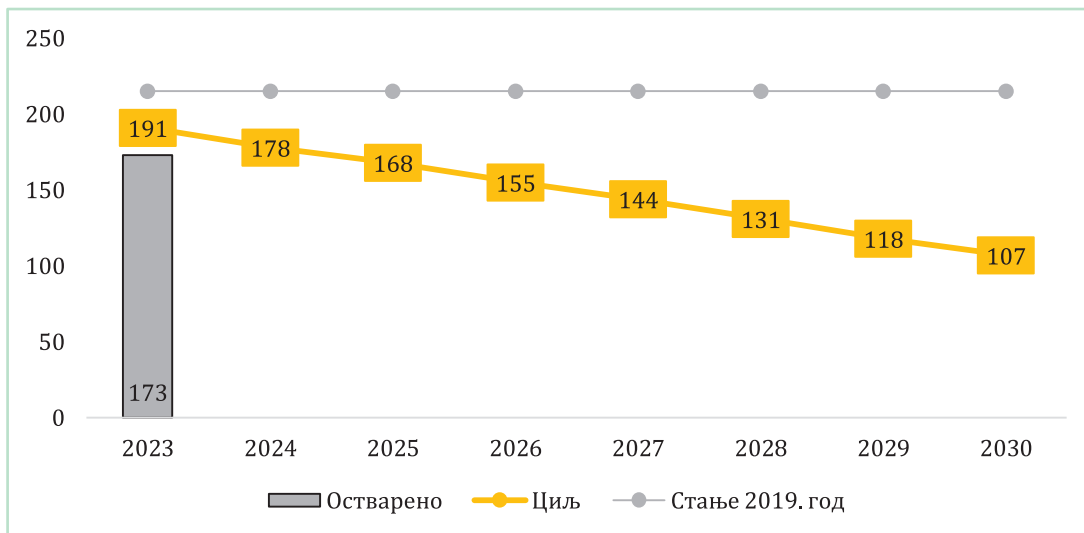
Прелазни циљеви су дефинисани на основу процентуалног смањења кроз године, а што је у бројчаним вредностима приказано на наредним графиконима.



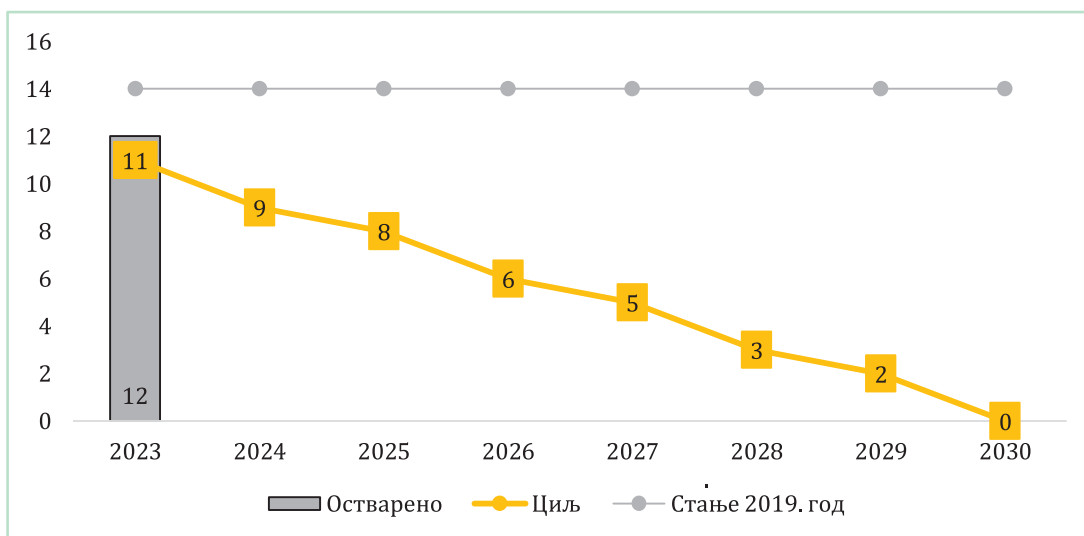
Графикон 8.1: Циљно смањење броја смртно страдалих по годинама, до 2030. године



Графикон 8.2: Циљно смањење броја тешко повређених по годинама, до 2030. године



Графикон 8.3: Циљно смањење броја тешко повређене деце по годинама, до 2030. године



Графикон 8.4: Циљно смањење броја смртно страдале деце по годинама, до 2030. године

Табела 8.1: Разлика дефинисаних прелазних циљева и остварених вредности

Општи циљ	Статус циља у 2023. години	Разлика
Смањење смртно страдалих	Није остварен	29 више смртно страдало
Смањење тешко повређени	Није остварен	445 више тешко повређено
Смањење тешко повређене деце	Остварен	18 мање тешко повређено
Смањење смртно страдале деце	Није остварен	Једно више смртно страдало

У табели 8.2. прикази су показатељи исхода, у оквиру 4. посебног циља (Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбедности саобраћаја) Акционог плана безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2025. године и остварене вредности у 2023. години. Институција одговорна за координацију и извештавање је Агенција за безбедност саобраћаја.

Остварене вредности за 2023. годину преузете су из пројекта Истраживања индикатора перформанси безбедности саобраћаја (приказани и у поглављу 7) и Међународног истраживања ставова у 2023. години, у ком је учествовала и Република Србија (ESRA 3). Детаљним увидом у почетне вредности за показатеље исхода од редног броја 1 до редног броја 7, закључује се да су описани показатељи исхода који се односе на прихватљивост понашања, док су почетне и циљне вредности приказане за самопријављено понашање. С тим у вези, остварене вредности су преузете за самопријављено понашање учесника у саобраћају, на основу чега је и дат статус исхода у 2023. години. За показатеље

исхода од редног броја 11 до редног броја 14, а који се односе на поштовање ограничења брзине, наведени су у складу са методологијом мерења индикатора перформанси безбедности саобраћаја, која је важила у тренутку припреме Стратегије и Акционог плана. Другим речима, нису посматране позитивистички. Како су и циљне вредности дефинисане на исти начин, било је потребно да се вредности посматране позитивистички, из поглавља 7, прилагоде оствареним вредностима које су уписане у табелу испод.

Табела 8.2: Показатељи исхода према Акционом плану безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2025. године и остварене вредности у 2023. години

	Показатељ(и) на нивоу посебног циља (показатељ исхода)	Почетна вредност	Циљна вредност у 2023.	Остварена вредност у 2023.	Статус п. исхода у 2023.
1	Процент возача путничких аутомобила којима је прихватљиво да, у току вожње, не користе сигурносни појас	31,3%	28%	25,0%	Остварен
2	Процент путника у путничким аутомобилима којима је прихватљиво да, у току вожње, не користе сигурносни појас на задњем седишту	74,9%	70%	68,9%	Остварен
3	Процент возача мопеда/мотоцикла којима је прихватљиво да у току вожње не користе заштитну кацигу	37,6%	34%	45,6%	Није остварен
4	Процент возача путничких аутомобила којима је прихватљиво да прекорачују ограничење брзине у насељу	53,0%	50%	51,5%	Није остварен
5	Процент возача којима је прихватљиво да возе и после конзумирања алкохола	19,4%	15%	16,0%	Није остварен
6	Процент возача којима је прихватљиво да, у току вожње, користе мобилни телефон који држе у руци	47,7%	44%	36,9%	Остварен
7	Процент возача и сувозача путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас	84,3%	86%	85,2%	Није остварен
8	Процент путника на задњем седишту путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас	19,1%	25%	17,1%	Није остварен
9	Процент деце која у путничким аутомобилима правилно користе одговарајуће системе заштите	48,7%	55%	59,7%	Остварен
10	Процент мотоциклиста и мопедиста који правилно користе заштитне кациге	79,3%	84%	77,2%	Није остварен
11	Процент возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине у насељу	51,0%	49%	45,1%	Остварен
12	Процент возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине у насељу за више од 10 km/h	16,6%	15%	12,8%	Остварен
13	Процент возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине ван насеља за више од 10 km/h	10,9%	10%	14,0%	Није остварен
14	Процент возача у саобраћајном току који управљају возилом под утицајем алкохола	0,63%	0,60%	0,55%	Остварен



9. КЉУЧНИ РЕЗУЛТАТИ

У овом поглављу су дати кључни резултати спроведених анализа, а у вези са стањем безбедности саобраћаја на територији Републике Србије у 2023. години.

9.1. Кључни резултати

На основу анализе саобраћајних незгода и њихових последица у 2023. години, као и на основу анализе вредности индикатора безбедности саобраћаја, могу се издвојити неки од кључних резултата који описују стање безбедности саобраћаја на територији Републике Србије у 2023. години:

- Број смртно страдалих на милион становника је смањен на 73, након две године раста (после COVID-19 вируса), при чему је за око 1,6 пута већи од просека Европске уније;
- Број саобраћајних незгода са смртно страдалима и укупан број саобраћајних незгода био је мањи само 2020. године (година у којој су увођене мере за спречавање ширења COVID-19 вируса);
- На основу утицајних фактора за све врсте саобраћајних незгода, фактор човек је утицао на настанак 95,78%, фактор пут на 8,09% и фактор возило на 1,12% саобраћајних незгода;
- Рањиве категорије учесника у саобраћају чине 44,1% свих смртно страдалих (односно 134 пешака, 46 бициклиста и 42 моторизована двоточкаша);
- У путничким аутомобилима је смртно страдало 233, од чега 163 возача и 70 путника;
- На тракторима је смртно страдало 26 лица, односно у теретним возилима 18, док у аутобусима није било смртно страдалих лица;
- У 2023. години је смртно страдао и један возача путничког возила старости 14 година;
- Смртно је страдало 12 деце, од чега 5 као пешаци, 4 као путници и 3 као возачи;
- Број смртно страдалих младих (њих 90) је најмањи у петогодишњем периоду;
- Број смртно страдалих старијих лица је 167, што је за 14,4% више него 2022. године;
- Вредност јавног пондерисаног ризика је највећа (128,2) за младих, који су се превозили у путничким возилима;
- Ниједна вредност индикатора безбедности саобраћаја, који се односе на употребу заштитних система, у 2023. години нема врло високу вредност (не припада зеленој класи);
- Процент употребе сигурносног појаса на предњем седишту путничких аутомобила је у благом порасту, док је употреба на задњем седишту и употреба заштитних система за децу у благом паду;
- Сваки 182. возач у саобраћајном току 2023. године је био возач који је возио у под утицајем алкохола, при чему је ниво алкохола био већи од Законом дозвољеног;
- Просечна старост возила у Републици Србији је 16,7 године;
- Стратегијом је дефинисан општи циљ и четири њему припадајућа показатељи исхода (успешности). Од њих четири, прелазна вредност у 2023. години је остварена само у погледу смањења броја тешко повређене деце;
- Акционим планом су дефинисани показатељи исхода на нивоу посебног циља. Од 14 анализираних у вези са 4. посебним циљем, код њих седам је остварена вредност у 2023. години.

Издавач:
Агенција за безбедност саобраћаја
Булевар Михајла Пупина 2 (источни улаз)
11070 Нови Београд

Web адреса:
www.abs.gov.rs
Контакт имејл:
abs@abs.gov.rs
istrazivanja@abs.gov.rs

Директор
Бранко Стаматовић

Главни уредник
Светлана Миљуш

Приредили
Бојана Миљковић
Ивана Панић
Младен Ковач

Приређено од стране Агенције за безбедност саобраћаја, на основу података о саобраћајним незгодама и њиховим последицама, који су доступни у оквиру Интегрисане базе података о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији, при чему подаци за поједине саобраћајне незгоде могу бити кориговани. Подаци из Интегрисане базе података о обележјима безбедности саобраћаја су јавно доступни кроз WEB GIS апликацију, на адреси <http://bazabs.abs.gov.rs/absPortal/>.

Податке о саобраћајним незгодама и последицама који су доступни у Интегрисаној бази података о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији, Агенција за безбедност саобраћаја добија од Министарства унутрашњих послова Републике Србије.

Графичка обрада
Агенција за безбедност саобраћаја

Штампа
BIROGRAF COMP d.o.o.

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

311:656.1

**СТАТИСТИЧКИ извештај о стању безбедности
саобраћаја у Републици Србији** / главни уредник Светлана
Миљуш. - 2012- . - Београд : Агенција за безбедност
саобраћаја, 2013- (Београд : Birograf comp). - 30 cm

Годишње. - Има издање на другом језику: Statistical report on
the state of traffic safety in the Republic of Serbia = ISSN 2406-2847
ISSN 2334-9395 = Статистички извештај о стању безбедности
саобраћаја у Републици Србији
COBISS.SR-ID 202971148



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

Октобар 2024.