

ИЗВЕШТАЈ

О СПРОВЕДЕНИМ ИСТРАЖИВАЊИМА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

САДРЖАЈ

1. Увод	3
1.1. <i>Метод истраживања.....</i>	3
2.1 Дефинисање класа индикатора безбедности саобраћаја	6
2.1. <i>Заштитни системи.....</i>	6
2.2. <i>Мобилни телефон.....</i>	7
2.3. <i>Понашање пешака.....</i>	7
2.4. <i>Брзина</i>	9
3. Вредност индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2024. години.....	14
3.1. <i>Мобилни телефони.....</i>	14
3.2. <i>Заштитни системи.....</i>	18
3.3. <i>Пешаци.....</i>	38
3.4. <i>Брзина</i>	40
3.5. <i>Вредност индикатора безбедности саобраћаја на националном нивоу Републике Србије у 2024. години.....</i>	44
3.6. <i>Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на здравствено збрињавање.....</i>	45

ЛИСТА СКРАЋЕНИЦА

ПА – Путнички аутомобил

ТВ – Теретно возило

БУС – Аутобус

МОТ – Мотоцикл

МОП - Мопед

ОПП – Обележен пешачки прелаз

ИБС – Индикатори безбедности саобраћаја

ПУ – Полицијска управа

ЛС – Локална самоуправа

ХМП – Хитна медицинска помоћ

Ранг – позиција посматране локалне самоуправе у односу на остале локалне самоуправе на подручју Републике Србије према конкретном индикатору

N/A – подаци/ранг не постоје или нису доступни

1. УВОД

1.1. МЕТОД ИСТРАЖИВАЊА

У складу са другом фазом пројектног задатка студије *Истраживање индикатора безбедности саобраћаја у 2024. години*, у овом извештају приказане су вредности индикатора безбедности саобраћаја за национални ниво. Користећи вредности измерених индикатора у претходним годинама, извршена је и анализа тренда вредности индикатора у периоду од 2015. године до 2024.

У складу са пројектним задатком, друга фаза студије представља теренска истраживања мерења индикатора безбедности саобраћаја у свим локалним самоуправама у Србији, укључујући индикаторе који се односе на коришћење мобилних телефона, заштитне системе и пешаке. У седиштима полицијских управа извршена су мерења и за индикаторе везане за брзину. Прикупљене су базе података индикатора повезаних са здравственим збрињавањем.

Извештај садржи приказ резултата на начин дефинисан ревизијом методологије. Индикатори су систематизовани на основу последње ревизије методологије, према категорији саобраћајнице и на националном нивоу.

Уважавајући ревидирану методологију индикатора, у овом извештају су приказани индикатори:

- а) ометена пажња возача, и то:
 - % возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t који не користе мобилни телефон коришћењем руку,
 - % возача аутобуса који не користе мобилни телефон коришћењем руку
 - % возача теретних возила који не користе мобилни телефон коришћењем руку – сва осим доставних возила,
 - % возача који не користе мобилни телефон коришћењем руку на аутопутевима, ван насеља и у насељу,
 - % возача који не користе мобилни телефон коришћењем руку, обједињено за све категорије саобраћајница и све категорије возила.

- б) сигурносни појасеви и заштитна опрема
 - % возача који правилно користе сигурносне појасеве у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t),
 - % сувозача који правилно користе сигурносне појасеве у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t),
 - % возача и путника на предњим седиштима, који правилно користе сигурносне појасеве у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t,
 - % путника на задњим седиштима који правилно користе сигурносне појасеве у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t,

- % возача који правилно користе сигурносне појасеве у теретним возилима (преко 3,5t),
- % сувозача који правилно користе сигурносне појасеве у теретним возилима (преко 3,5t),
- % возача и сувозача који правилно користе сигурносне појасеве у теретним возилима (преко 3,5t),
- % возача који правилно користе сигурносне појасеве у аутобусима,
- % сувозача који правилно користе сигурносне појасеве у аутобусима,
- % возача и сувозача који правилно користе сигурносне појасеве у аутобусима,
- % деце која се правилно превозе уз употребу дечијих седишта,
- % деце која се правилно превозе уз употребу сигурносних појасева,
- % деце која се правилно превозе,
- % возача, односно путника који правилно користе сигурносне појасеве, односно дечије заштитне системе према категорији саобраћајнице (укупно за све категорије возила и позиције седења, укључујући дечје заштитне системе),
- % возача, односно путника који правилно користе сигурносне појасеве, односно дечије заштитне системе, (укупно за све категорије саобраћајница, све категорије возила и позиције седења, укључујући дечје заштитне системе).

в) заштитна опрема двоточкаша

- % возача мотоцикала који на адекватан начин користе заштитне кациге,
- % путника на мотоциклима који на адекватан начин користе заштитне кациге,
- % возача и путника на мотоциклима који на адекватан начин користе заштитне кациге,
- % возача мопеда који на адекватан начин користе заштитне кациге,
- % путника на мопедима који на адекватан начин користе заштитне кациге,
- % возача и путника на мопедима који на адекватан начин користе заштитне кациге,
- % возача моторизованих двоточкаша који на адекватан начин користе заштитне кациге,
- % бициклиста који на адекватан начин користе заштитне кациге,
- % возача моторизованих двоточкаша и бициклиста који на адекватан начин користе заштитне кациге.

г) индикатори везани за пешаке

- % пешака који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелазима, не укључујући семафорисане пешачке прелазе,
- % пешака који прописно прелазе коловоз на семафорисаним пешачким прелазима,
- % пешака који прописно прелазе коловоз на обележене пешачке прелазе и семафорисане прелазе,
- % деце пешака основношколског узраста који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу у зони школе,
- % пешака којима електронским уређајима укључујући и мобилне телефоне, није ометена пажња, при преласку коловоза, укључујући све начине преласка коловоза (ван пешачког прелаза, на пешачком прелазу и на семафорисаном прелазу).

д) индикатори везани за брзину

- % возила који поштују ограничење брзине према категорији саобраћајнице, за све категорије саобраћајница и све категорије возила,
- просечна брзина према категорији саобраћајнице и категорији возила,

- 85-ти перцентил брзине према категорији саобраћајнице и категорији возила,
- просечна брзина прекорачења према категорији саобраћајнице и категорији возила,
- % прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h према категорији саобраћајнице и категорији возила.

г) индикатори везани за здравствено збрињавање

- број НМП према полицијским управама
- проценат лекара у ХМП у односу на укупан број медицинског особља у ХМП према полицијским управама
- број лекара и број осталог медицинског особља у ХМП
- број возила ХМП према полицијским управама
- просечна дужина хоспитализације (у данима)
- просечна дужина рехабилитације повређених у саобраћајним незгодама
- средња вредност активационог, реакционог времена и укупног времена одзива
- 95-ти перцентил активационог, реакционог времена и укупног времена одзива

Према успостављеном тренду праћења и анализе стање безбедности саобраћаја у претходним годинама, коришћењем индикатора перформанси безбедности саобраћаја, за потребе овог извештаја, извршено је истраживање индикатора безбедности саобраћаја на подручју свих општина у Републици Србији. Вредности индикатора за полицијске управе су добијене агрегирањем података општина које припадају предметној полицијској управи, према категорији саобраћајнице у ниво полицијске управе. На националном нивоу, вредности индикатора су добијене агрегирањем свих података са свих мерења, према категорији саобраћајнице.

Прикупљање података о индикаторима безбедности саобраћаја у вези заштитних система, коришћења мобилних телефона и мерење брзине кретања је извршено методама посматрања и бројања. Мерење брзина је извршено уз помоћ ручних радара марке "Bushnell". Јединица посматрања се од стране теренског истраживача бира по принципу "случајног узорка". Истраживач бира прво наилазеће возило из саобраћајног тока и након уочавања посматраних карактеристика, исте евидентира у бројачки образац. За време док се врши евиденција, саобраћајницом може проћи неколико возила, али истраживач не узима њих у обзир нити следеће возило све док не изврши правилно и потпуно евидентирање свих запажених чињеница у вези употребе сигурносних појасева, мобилних телефона, односно мерења брзине за претходно возило. Тек по комплетирању евиденције претходног возила истраживач бира прво следеће наилазеће возило у саобраћајном току и понавља процедуру док на том мерном месту не испуни минимално захтевани узорак и на тај начин је испуњен услов случајности одабира јединице посматрања.

Посматрање и бројање употребе заштитних система и мобилних телефона је вршено на саобраћајницама у висини раскрсница, наплатних рампи или осталих локација на којима се возила по правилу крећу спориче.

Мерење брзина ученика у саобраћају је вршено на локацијама која су у претходним истраживањима усаглашена са Наручиоцем. Теренска истраживања су спроведена по локалним самоуправама током друге половине 2024. године.

2. ДЕФИНИСАЊЕ КЛАСА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

2.1. ЗАШТИТНИ СИСТЕМИ

Уважавајући потребу вредновања и поређења стања безбедности саобраћаја, користећи индикаторе безбедности саобраћаја у вези заштитних система, у наставку су приказани резултати мерења индикатора безбедности саобраћаја према усвојеним класама. Када су у питању индикатори заштитних система, за сваку категорију саобраћајнице, користећи се следеће класе:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ($95\% \leq \text{ИБС}$)
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ($90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$)
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ($80\% \leq \text{ИБС} < 90\%$)
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ($70\% \leq \text{ИБС} < 80\%$)
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ($\text{ИБС} < 70\%$)

Класе су дефинисане искуствено, према жељеном циљу оцени стања безбедности саобраћаја користећи индикаторе, уважавајући вредност индикатора у најразвијенијим земаља у свету у погледу стања безбедности саобраћаја.

Табела 2.1 – Дефинисање боје индикатора заштитних система

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$95\% \leq \text{ИБС}$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$80\% \leq \text{ИБС} < 90\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$70\% \leq \text{ИБС} < 80\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$\text{ИБС} < 70\%$	

Свакој од класа је додељена и једна од боја, посматрано од најбоље до најлошије вредности индикатора безбедности саобраћаја, респективно: зелена, жута, наранџаста, црвена и црна (Табела бр. 2.1.).

На дијаграмима који се односе на анализе вредности индикатора биће приказани индикатори према усвојеним класама, односно бојама.

2.2. МОБИЛНИ ТЕЛЕФОН

У делу анализе индикатора у вези некоришћења мобилних телефона коришћењем руку, биће приказан индикатор "% возача који не користе мобилни телефон коришћењем руку", према категорији возила, користећи следеће класе индикатора:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ($99\% \leq \text{ИБС}$)
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ($98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$)
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ($97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$)
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ($96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$)
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ($96\% > \text{ИБС}$)

Табела 2.2 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја не коришћења мобилних телефона коришћењем руку

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$99\% \leq \text{ИБС}$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$96\% > \text{ИБС}$	

2.3. ПОНАШАЊЕ ПЕШАКА

У делу анализе индикатора у вези понашања пешака на семафорисаном пешачком прелазу, биће приказан индикатор "% пешака који правилно прелазе коловоз док је укључено зелено светло", користећи следеће класе индикатора:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ($99\% \leq \text{ИБС}$)
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ($98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$)
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ($97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$)
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ($96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$)
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ($\text{ИБС} < 96\%$)

Табела 2.3 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја прелазака коловоза од стране пешака док је укључено зелено светло

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$99\% \leq \text{ИБС}$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$\text{ИБС} < 96\%$	

Табела 2.4 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја: % пешака који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу; % пешака који прописно прелазе коловоз на обележене пешачке прелазе и семафорисане прелазе; и % деце пешака основношколског узраста који прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу у зони школе

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$95\% \leq \text{ИБС}$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$85\% \leq \text{ИБС} < 90\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$80\% \leq \text{ИБС} < 85\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$\text{ИБС} < 80\%$	

У делу анализе индикатора у вези понашања пешака при преласку коловоза, биће приказани индикатори: % пешака који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу; % пешака који прописно прелазе коловоз на обележене пешачке прелазе и семафорисане прелазе; и % деце пешака основношколског узраста који прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу у зони школе, користећи следеће класе индикатора:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ($95\% \leq \text{ИБС}$)
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ($90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$)
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ($85\% \leq \text{ИБС} < 90\%$)
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ($80\% \leq \text{ИБС} < 85\%$)
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ($\text{ИБС} < 80\%$)

У делу анализе индикатора у вези понашања пешака приликом преласка коловоза, биће приказан индикатор "% пешака којима није ометена пажња приликом преласка коловоза, користећи следеће класе индикатора:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ($99\% \leq \text{ИБС}$)
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ($98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$)
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ($97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$)
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ($96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$)
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ($96\% > \text{ИБС}$)

Табела 2.5 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја - прелазак коловоза од стране пешака на пешачком прелазу, без ометања пажње

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$99\% \leq \text{ИБС}$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$96\% > \text{ИБС}$	

2.4. БРЗИНА

Од индикатора безбедности саобраћаја који се односе на брзину, дефинисане су класе индикатора за средњу вредност брзине, стандардно одступање, % возача који прекорачују брзину, % возача који прекорачују брзину за више од 10 km/h, 85-и перцентил брзине кретања возила и просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине.

Класе за средњу вредност брзине су дефинисане искуствено, према жељеним циљевима оцени стања безбедности саобраћаја и поштовања ограничења брзине кретања возила.

У делу анализе индикатора у вези брзине, биће приказан индикатор средња вредност брзине возила у саобраћајном току, користећи следеће класе:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ДО ОГРАНИЧЕНЕ БРЗИНЕ $\geq \text{ИБС}$),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $< \text{ИБС} \leq \text{ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА} + 1 \text{ km/h}$),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $+ 1 \text{ km/h} < \text{ИБС} \leq \text{ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА} + 2 \text{ km/h}$),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $+ 2 \text{ km/h} < \text{ИБС} \leq \text{ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА} + 3 \text{ km/h}$),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $+ 3 \text{ km/h} < \text{ИБС}$).

Табела 2.6 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези средње вредности брзине кретања

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ДО ОГРАНИЧЕНЕ БРЗИНЕ \geq ИБС	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +1 km/h	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +1 km/h $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +2 km/h	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h $<$ ИБС	

Табела 2.7 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези стандардног одступања брзине кретања

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	0 km/h \leq ИБС $<$ 5 km/h	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	5 km/h \leq ИБС $<$ 10 km/h	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	10 km/h \leq ИБС $<$ 15 km/h	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	15 km/h \leq ИБС $<$ 20 km/h	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	20 km/h \leq ИБС	

Посматрано за стандардно одступање брзине, класе су дефинисане искуствено, према жељеним циљевима оцени стања безбедности саобраћаја и поштовања ограничења брзине кретања возила.

У делу анализе индикатора у вези брзине, биће приказан индикатор стандардно одступање брзине кретања возила, користећи следеће класе:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (0 km/h \leq ИБС $<$ 5 km/h),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (5 km/h \leq ИБС $<$ 10 km/h),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја (10 km/h \leq ИБС $<$ 15),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (15 km/h \leq ИБС $<$ 20 km/h),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (20 km/h \leq ИБС).

Табела 2.8 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези % возача који поштују ограничење брзине

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$95\% < \text{ИБС}$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$90\% < \text{ИБС} \leq 95\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$85\% < \text{ИБС} \leq 90\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$80\% < \text{ИБС} \leq 85\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$80\% \leq \text{ИБС}$	

Посматрано за % возача који поштују ограничење брзине, класе су дефинисане искуствено, према жељеним циљевима оцени стања безбедности саобраћаја и поштовања ограничења брзине кретања возила.

У делу анализе индикатора у вези брзине, биће приказан индикатор % возача који поштују ограничење брзине, користећи следеће класе:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ($95\% < \text{ИБС}$),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ($90\% < \text{ИБС} \leq 95\%$),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ($85\% < \text{ИБС} \leq 90\%$),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ($80\% < \text{ИБС} \leq 85\%$),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ($80\% \leq \text{ИБС}$).

Посматрано за % возача који поштују дозвољену брзину увећану за 10 km/h, класе су дефинисане искуствено, према жељеним циљевима оцени стања безбедности саобраћаја и поштовања ограничења брзине кретања возила.

У делу анализе индикатора у вези брзине, биће приказан индикатор % возача који прекорачују брзину кретања возила за више од 10 km/h, користећи следеће класе:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h \geq БС),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h $< \text{ИБС} \leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h + 5%),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h + 5% $< \text{ИБС} \leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h + 10%),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h + 10% $< \text{ИБС} \leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h + 15%),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h + 15% $< \text{ИБС}$).

Табела 2.9 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези % возача који поштују ограничену брзину увећању за 10 km/h

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h \geq ИБС	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h +5%	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h +5% $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h +10%	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h +10% $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h +15%	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h +15% $<$ ИБС	

Класе за 85-и перцентил брзине кретања возила су дефинисане искуствено, према жељеним циљевима оцени стања безбедности саобраћаја и поштовања ограничене брзине кретања возила.

Табела 2.10 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези 85-ог перцентиала брзине кретања

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ДО ОГРАНИЧЕНЕ БРЗИНЕ \geq ИБС	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +1 km/h	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 1 km/h $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +2 km/h	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 2 km/h $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 3 km/h \leq ИБС	

У делу анализе индикатора у вези брзине, биће приказан индикатор 85-ог перцентиала брзине кретања возила у саобраћајном току, користећи следеће класе:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ДО ОГРАНИЧЕНЕ БРЗИНЕ \geq ИБС),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +1 km/h),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 1 km/h $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +2 km/h),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 2 km/h $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 3 km/h \leq ИБС).

Класе за просечну брзину возила која су прекорачила ограничење брзине дефинисане су искуствено, према жељеним циљевима оцени стања безбедности саобраћаја и поштовања ограничења брзине кретања возила.

Табела 2.11 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези просечне брзине возила која су прекорачила ограничење брзине

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ДО ОГРАНИЧЕНЕ БРЗИНЕ \geq ИБС	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +1 km/h	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 1 km/h $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +2 km/h	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 2 km/h $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h $<$ ИБС	

У делу анализе индикатора у вези брзине, биће приказан индикатор просечна брзина возила која су прекорачила ограничену брзину, користећи следеће класе:

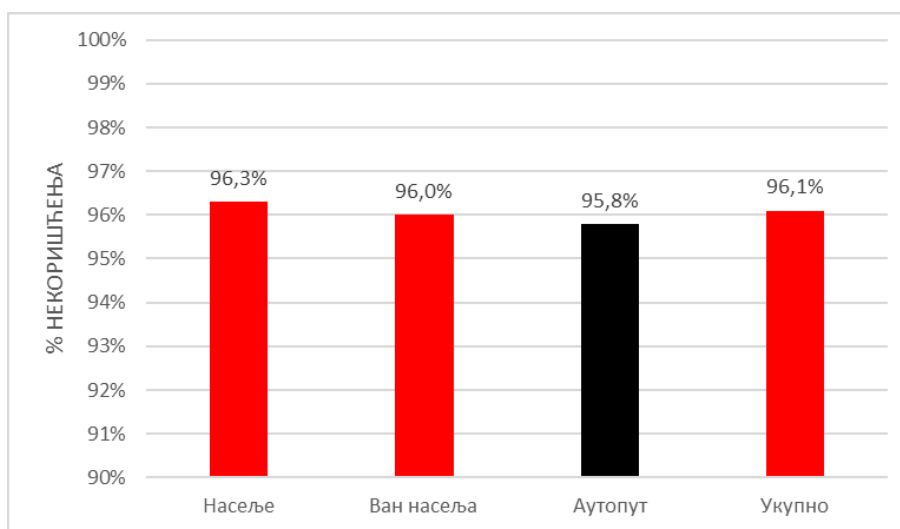
- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ДО ОГРАНИЧЕНЕ БРЗИНЕ \geq ИБС),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +1 km/h),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 1 km/h $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +2 km/h),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 2 km/h $<$ ИБС \leq ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 3 km/h $<$ ИБС).

3. ВРЕДНОСТ ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ У 2024. ГОДИНИ

3.1. МОБИЛНИ ТЕЛЕФОНИ

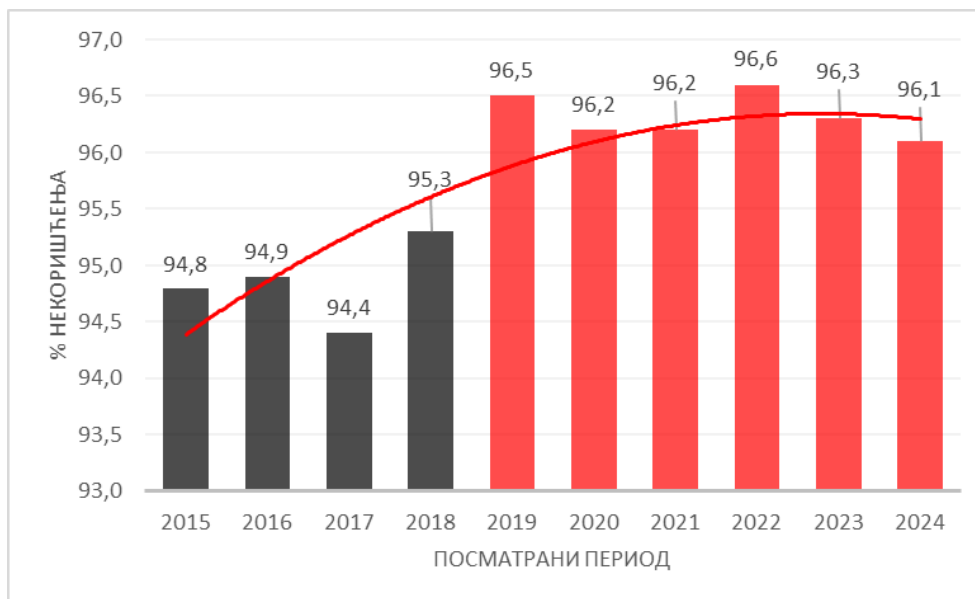
Резултати истраживања индикатора представљени у овом делу извештаја агрегирају податке мерења свих локалних самоуправа (општина и градова) у вредности према категорији саобраћајнице. Индикатори су најпре систематизовани у полицијске управе, а полицијске управе у вредност индикатора на националном нивоу.

Посматрано за национални ниво, некоришћење мобилних телефона помоћу руку је слично на свим категоријама саобраћајнице. Највећа вредност индикатора је у насељу, где 96,3% возача путничких аутомобила не користи мобилни телефон. Ван вредност индикатора некоришћење мобилних телефона износи 96,0%, док је на аутопуту евидентиран најмањи проценат возача који не користи мобилни телефон 95,8%, Графикон 3.1.

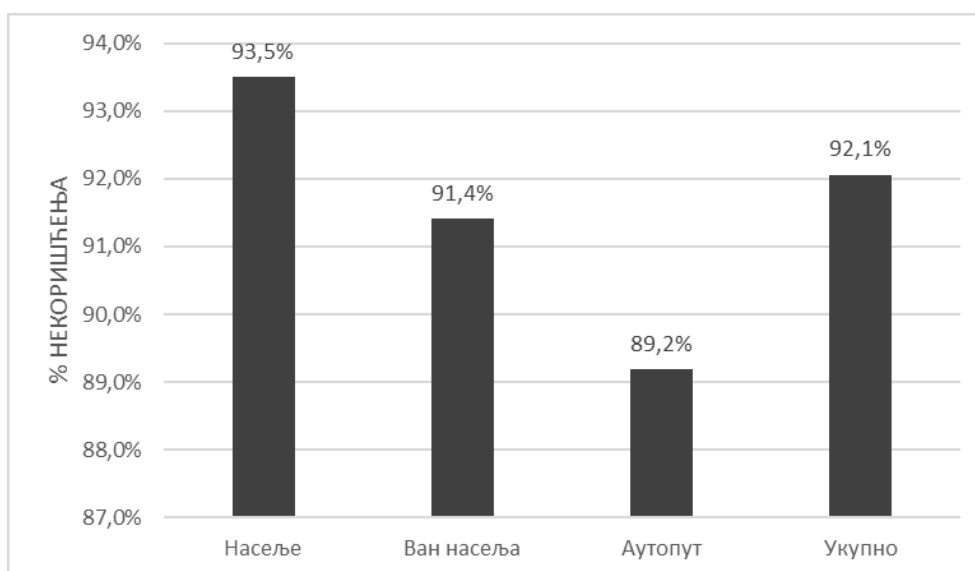


Графикон 3.1 % некоришћења мобилних телефона држањем у руци од стране возача путничких аутомобила у 2024. години

Анализа вредности тренда индикатора % некоришћења мобилног телефона коришћењем руку од стране возача путничких аутомобила, показује раст вредности индикатора. У посматраном периоду, од 2015. године до 2022. године, вредност индикатора расте. Након 2022. године, као и у 2024. години евидентирано је незнатно смањење вредности индикатора (96,1%), Графикон 3.2.



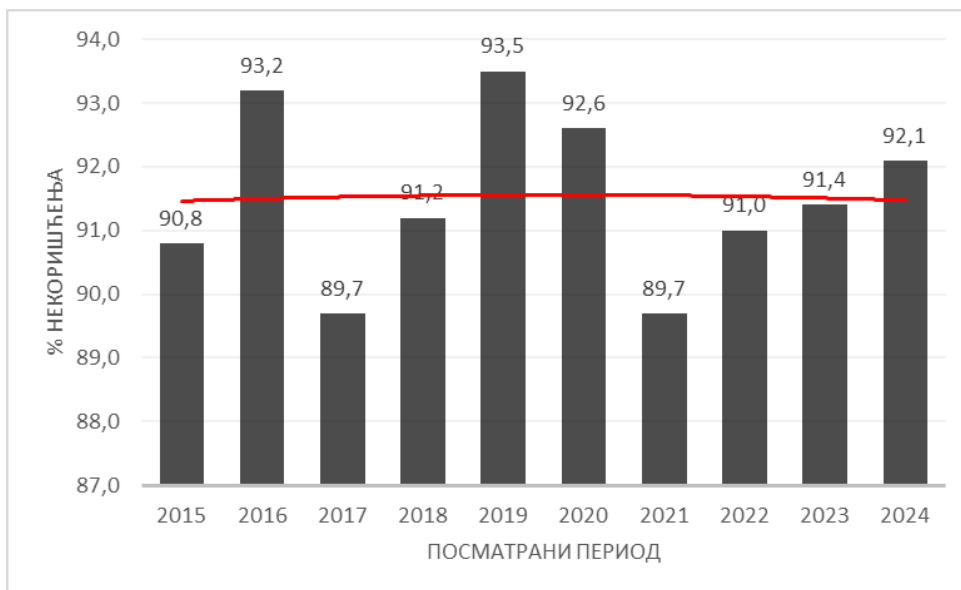
Графикон 3.2 Тренд индикатора % некоришћења мобилних телефона коришћењем руку возача путничких аутомобила (2015 - 2024)



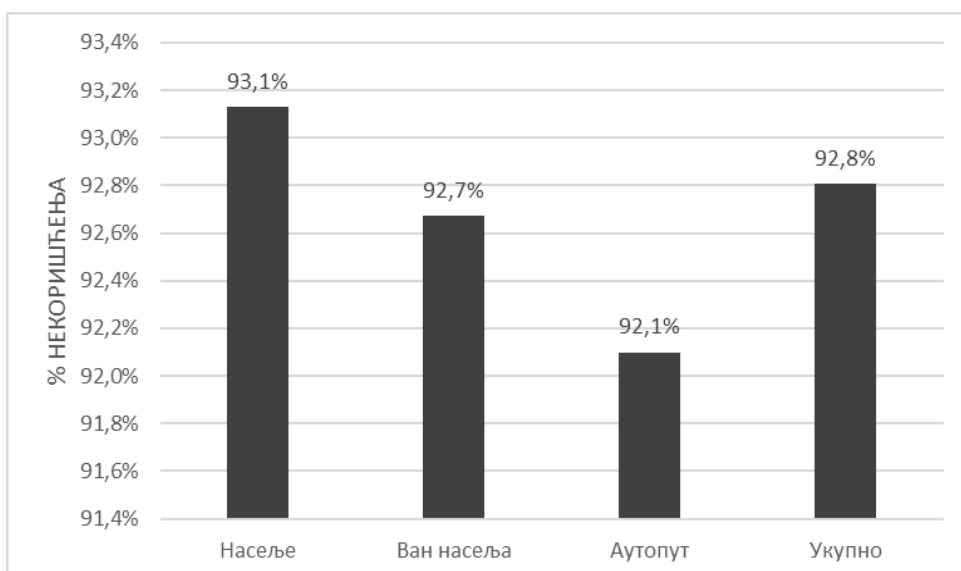
Графикон 3.3 Некоришћење мобилних телефона држањем у руци од стране возача теретних возила у 2024. години

Истраживање индикатора у Србији, показује да мали проценат возача теретних возила не користи мобилни телефон, просечно на свим саобраћајницама 92,1%. Другим речима, просечно 7,9% возача теретних возила користи мобилни телефон у саобраћају у Републици Србији. Најмањи проценат возача теретних возила не користи мобилни телефон на аутопуту (89,2%), затим следе саобраћајнице ван насеља (91,4%) и саобраћајнице у насељу, где највећи проценат возача теретних возила не користи мобилни телефон у вожњи (93,5%), Графикон 3.3.

Тренд индикатора некоришћења мобилних телефона код возача теретних возила значајније одступа 2016. и 2020. године и има облик параболе. Од 2021. године евидентира се смањење процента возача ТТВ који не користе мобилни телефон, Графикон 3.4.



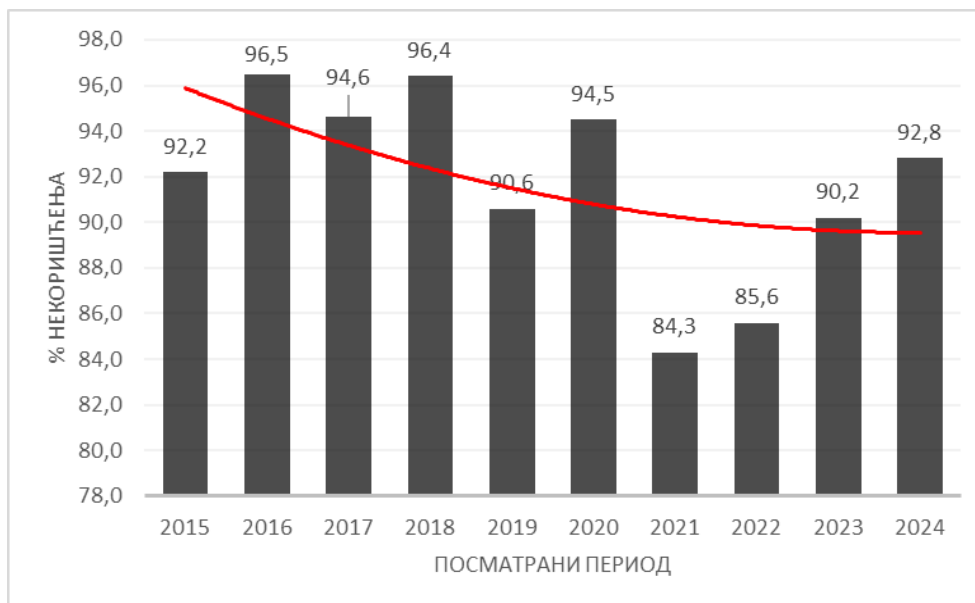
Графикон 3.4 Тренд некоришћења мобилног телефона држањем руку од стране возача теретних возила (2015 - 2024)



Графикон 3.5 Некоришћење мобилних телефона држањем у руци од стране возача аутобуса у 2024. години

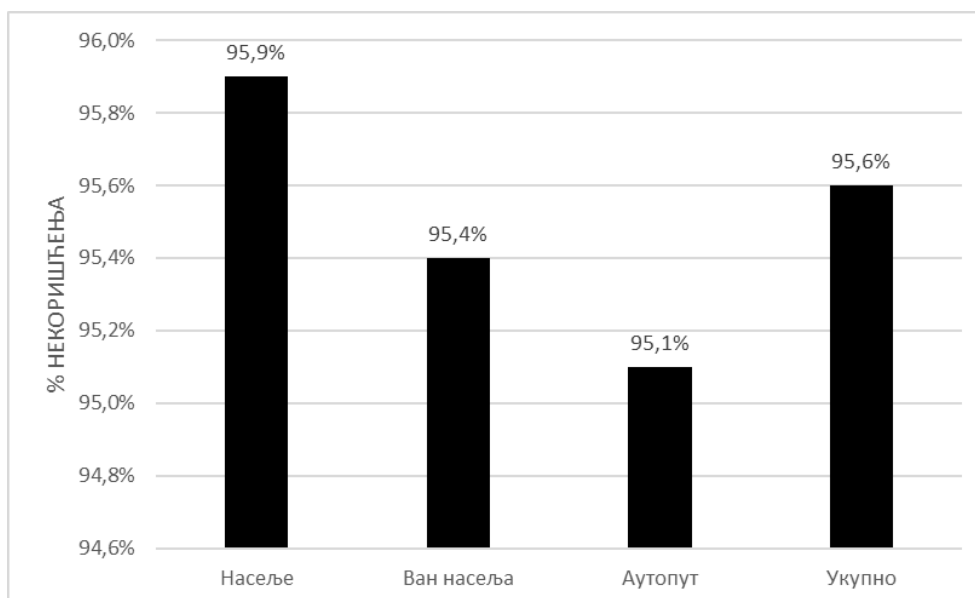
Посматрано за индикатор – некоришћење мобилних телефона код возача аутобуса на националном нивоу, истраживање у 2024. години показује ниске вредности индикатора на све три категорије саобраћајнице. Наиме, некоришћење мобилног телефона држањем руку од стране возача аутобуса показује да вредност индикатора износи 92,1% на аутопуту. Ван насеља сличан проценат возача аутобуса користи мобилни телефон (92,7%), док је у насељу евидентиран већи проценат некоришћења мобилног од стране возача аутобуса (93,1%), Графикон 3.5.

Анализа тренда индикатора некоришћење мобилних телефона од стране возача аутобуса показује да се од 2021. године повећава проценат возача аутобуса који не користе мобилни телефон. Најнеповољнија вредност индикатора измерена у 2021. години, када 84,3% возача није користило мобилни телефон, док је у 2024. години евидентирана вредност индикатора од 92,8%, Графикон 3.6.



Графикон 3.6 Тренд некористишења мобилних телефона возача аутобуса (2015 - 2024)

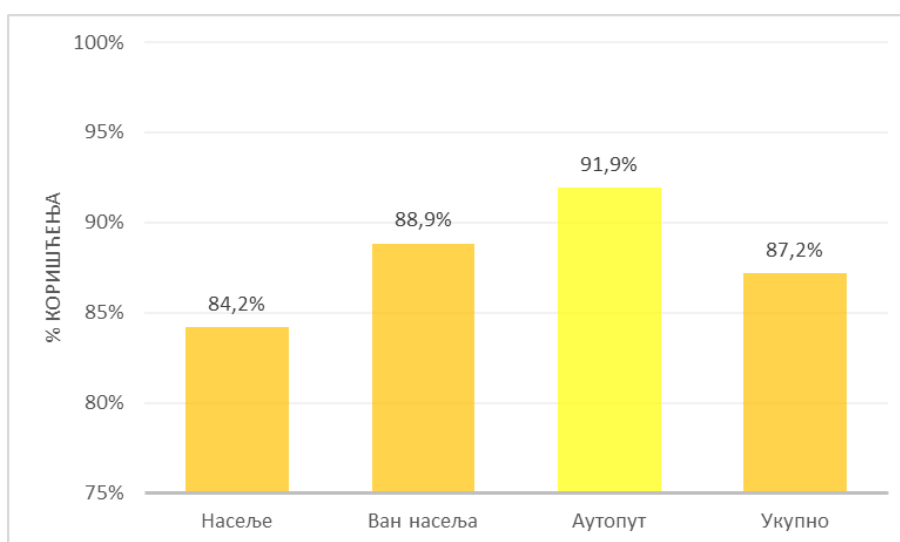
Обједињен индикатор некористишења мобилног телефона од стране свих категорија возача показује неповољне вредности индикатора. Праћење овог индикатора је први пут започето у 2022. години, због чега се не може извршити анализа тренда. Некористишење мобилног телефона држањем руку у Републици Србији је слично на све три категорије саобраћајница. У 2024. години, најмање вредности индикатора су на аутопуту (95,1%), следе саобраћајнице ван насеља (95,4%) и саобраћајнице у насељу (95,9%). Просечно 95,6% возача у Републици Србији не користи мобилни телефон на свим категоријама саобраћајница, Графикон 3.7.



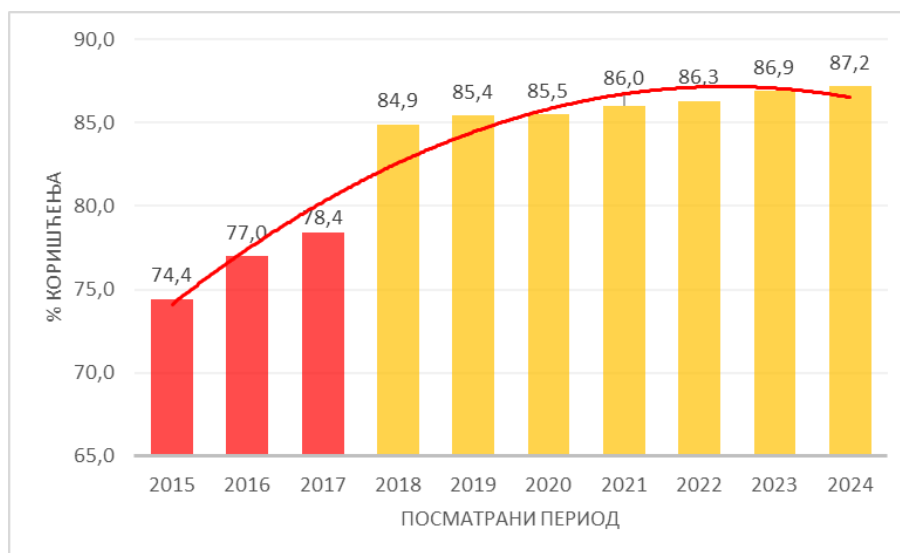
Графикон 3.7 Некористишење мобилних телефона држањем руку свих возача, према категорији саобраћајнице и укупно у 2024. години

3.2. ЗАШТИТНИ СИСТЕМИ

Просечна употреба појаса возача путничких аутомобила на територији Републике Србије у 2024. години износи 87,2%. Разлике у вредности индикатора су значајне између категорија саобраћајница. На територији Републике Србије највећа употреба појаса евидентира се на аутопуту (91,9%), затим на саобраћајницама ван насеља (88,9%), док је најмања вредност индикатора у насељу (84,2%), Графикон 3.8.



Графикон 3.8. Употреба појаса возача путничких возила и доставних возила до 3,5t, према категоријама саобраћајница у 2024. години

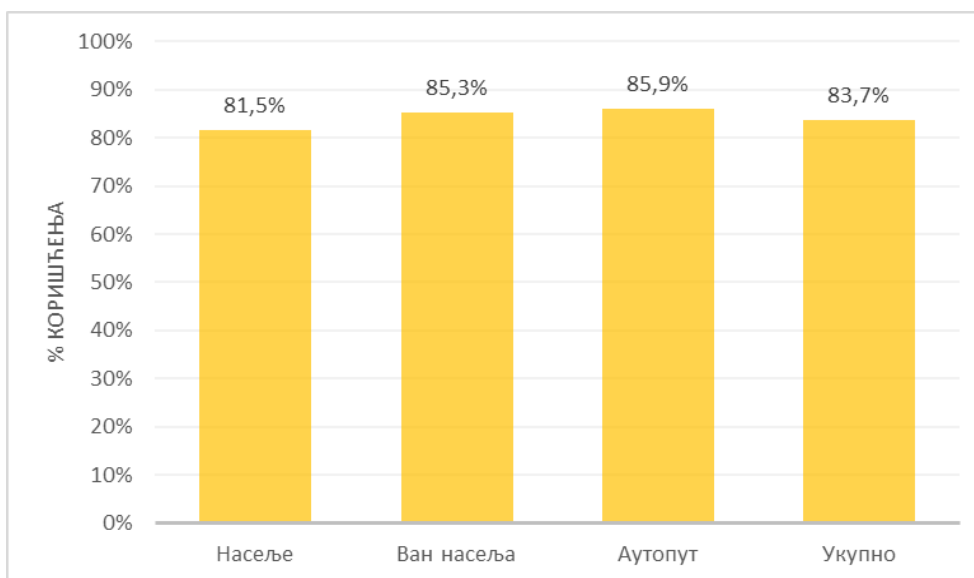


Графикон 3.9 Тренд индикатора употребе појаса возача путничких возила и доставних возила до 3,5t (2015 – 2024)

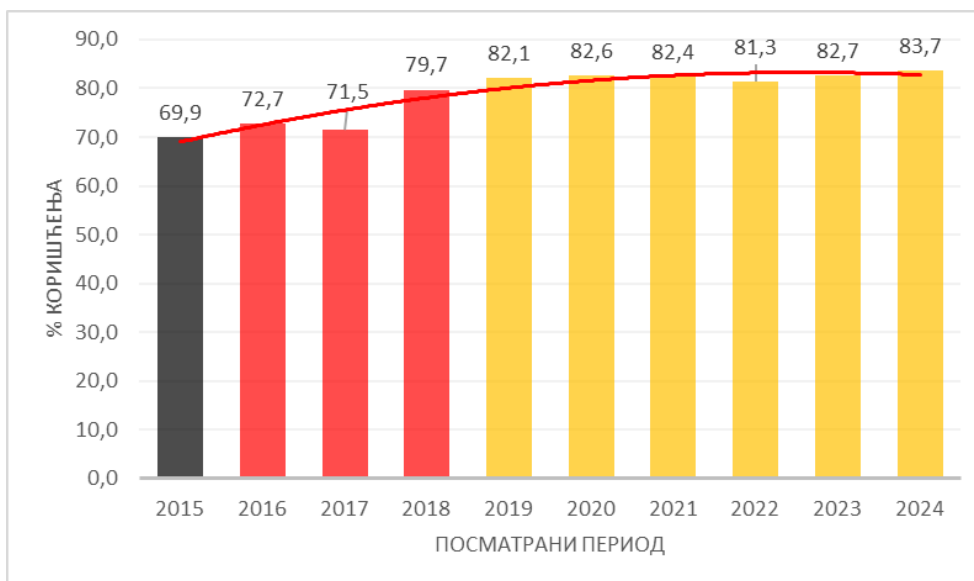
Од 2015. године, вредност индикатора коришћења сигурносног појаса возача путничких аутомобила има тренд раста. Значајнији раст евидентира се од 2015. до 2018. године, након чега је задржан мањи тренд константног раста.

Од 2015. до 2018. године коришћење појаса возача путничких аутомобила порасло је за око 10%, да би у остали шест година посматраног периода вредност индикатора порасла још за око 3%. Анализа тренда указује на континуиран тренд раста употребе појаса возача путничких аутомобила, уз значајно мањи ниво раста последњих година, Графикон 3.9.

Истраживање 2024. године, показује да је употреба појаса сувозача у путничким аутомобилима мања у односу на возаче, при чему су вредност индикатора сличне по категорији саобраћајнице. Највећа употреба сигурносног појаса је на аутопуту 85,9%, затим следе саобраћајнице ван насеља (85,9%), док је најмања употреба у насељу 81,5%.



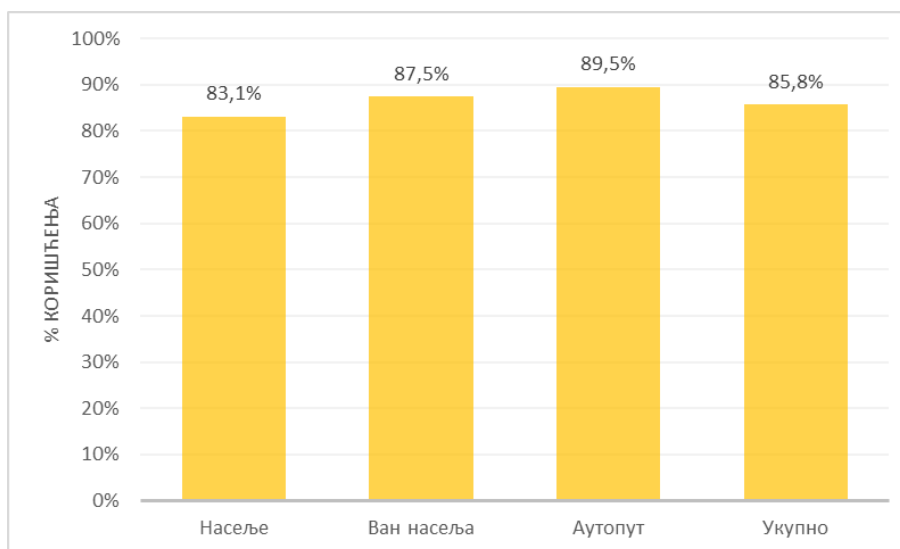
Графикон 3.10 Употреба појаса сувозача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t у 2024. години



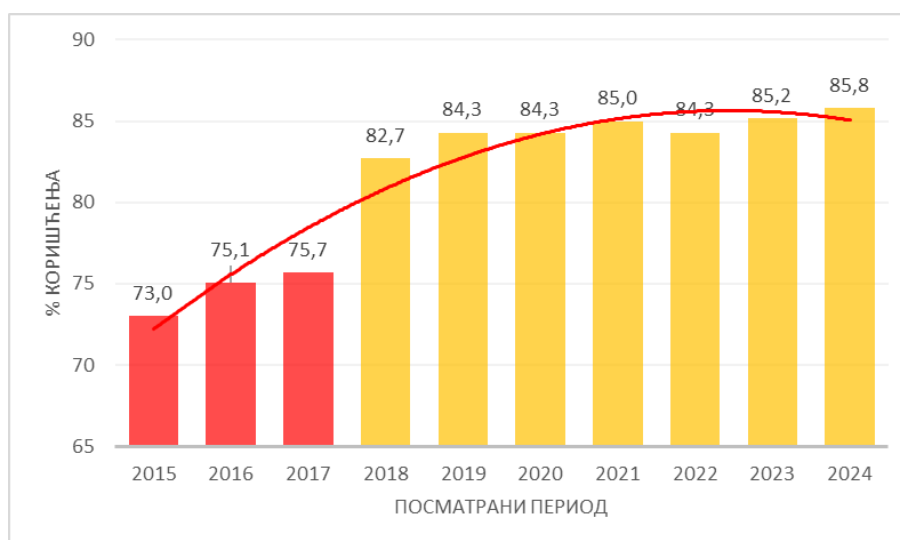
Графикон 3.11 Тренд употребе појаса сувозача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t (2015 - 2024)

Вредност индикатора употребе појаса сувозача у путничким аутомобилима на свим категоријама саобраћајница припада класи средња вредност индикатора. Индикатор коришћења сигурносног појаса од стране сувозача у путничким аутомобилима има тренд раста од 2015. године. Слично као код возача, у прве четири године, вредност индикатора је порасла за око 10%, док је у наставку забележен мањи раст, за око 3%, Графикон 3.11.

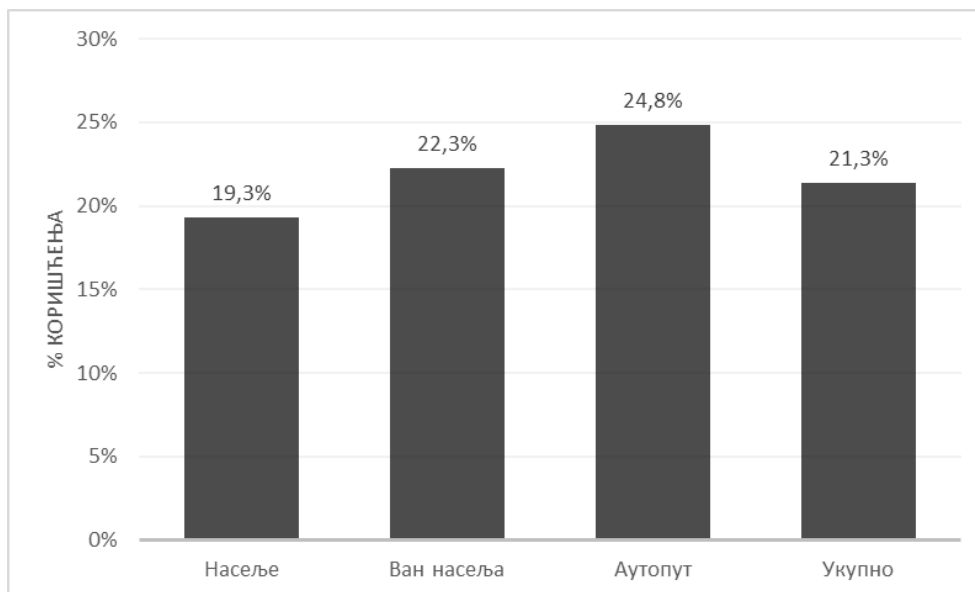
Употреба појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима у Србији, просечно износи 85,8%, ако се посматрају све категорије саобраћајница. Вредност индикатора употребе појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима највећа је на аутопуту (89,5%). На саобраћајницама ван насеља и у насељу, вредност индикатора износи респективно 87,5% и 83,1%, Графикон 3.12.



Графикон 3.12 Употреба појаса на предњим седиштима у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у 2024. години

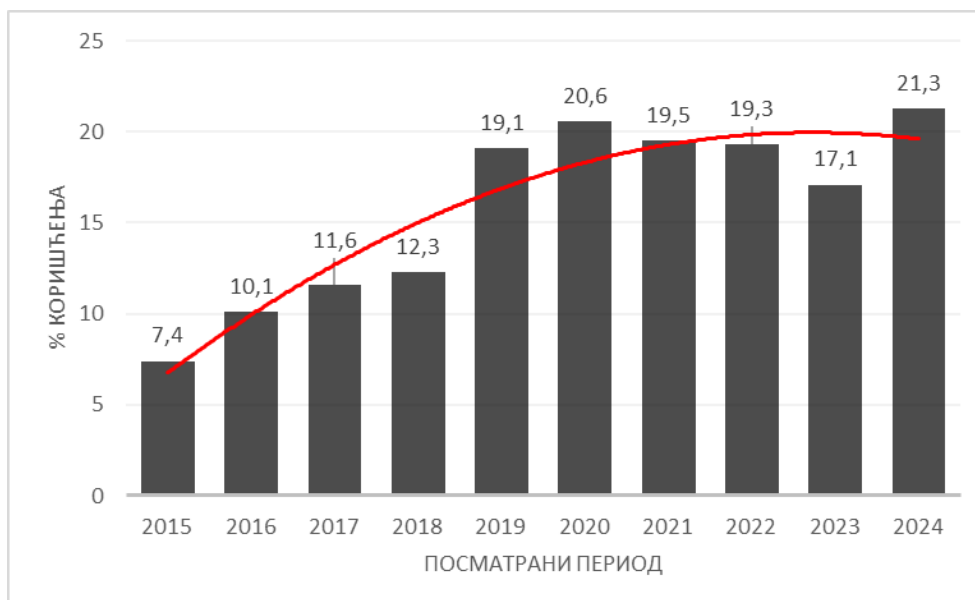


Графикон 3.13 Тренд индикатора коришћења сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t (2015 - 2024)

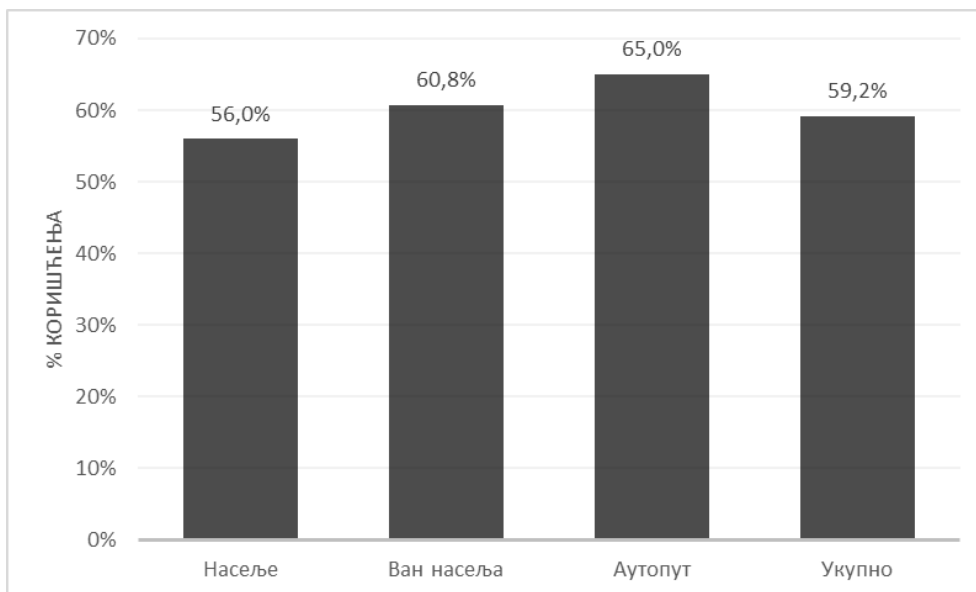


Графикон 3.14 Употреба појаса путника на задњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у 2024. години

Анализирајући индикатор употребе појаса путника на задњем седишту у путничким аутомобилима може се закључити, да просечно 21,3% путника на задњем седишту у Србији користи сигурносни појас. Највећа вредност индикатора употребе појаса путника на задњем седишту у путничким аутомобилима је на аутопуту 24,8%, затим следе саобраћајнице ван насеља (22,3%), док је у насељу најмања употреба појаса путника и износи 19,3%. Тренд вредности индикатора употребе сигурносног појаса путника на задњем седишту има тренд раста, при чему су вредности и даље изузетно ниске, Графикон 3.15.

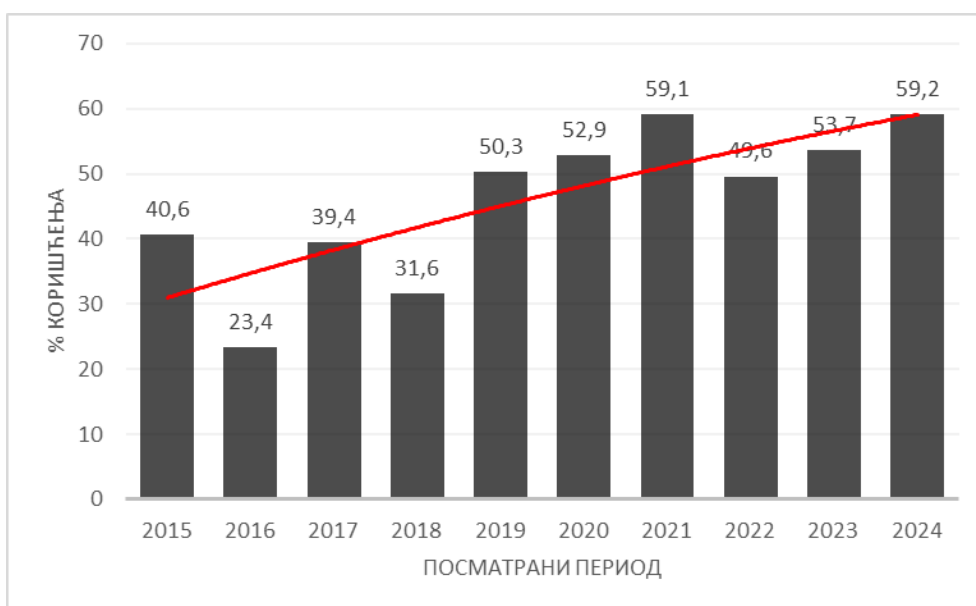


Графикон 3.15 Тренд индикатора употребе појаса путника на задњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t (2015 - 2024)



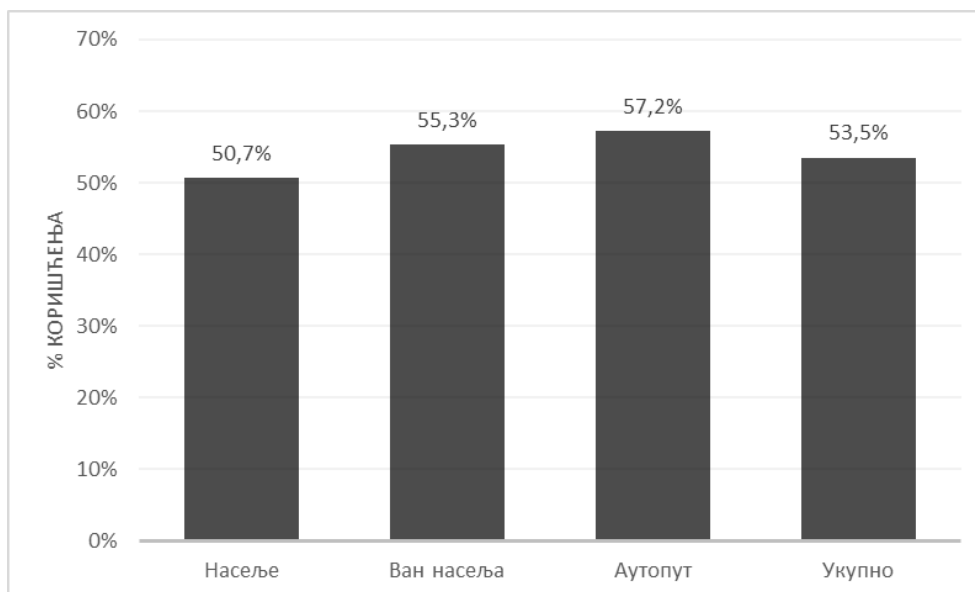
Графикон 3.16 Употреба појаса возача теретних возила у 2024. години

Резултати истраживања 2024. године на националном нивоу Републике Србије, показују да је вредност индикатора употребе сигурносног појаса возача теретних возила незнатно се разликује према категорији саобраћајнице. На аутопуту 65% возача теретних возила, ван насеља 60,8% и у насељу 56% возача теретних возила користи сигурносни појас, Графикон 3.16.



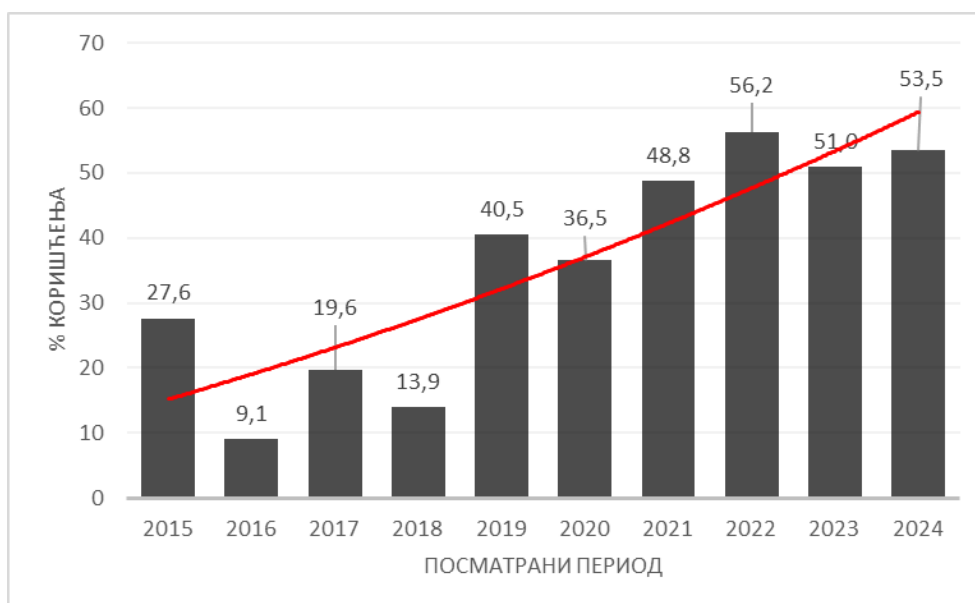
Графикон 3.17 Тренд индикатора употребе појаса возача теретних возила (2015 - 2024)

Возачи теретних возила имају тренд повећања коришћења сигурносног појаса, од 2015. У наведеном периоду употреба сигурносног појаса повећана је са око 40% до 59,2% у 2024. години. У посматраном периоду је изражен променљив тренд вредности индикатора. И поред тренда раста у претходном периоду, вредност индикатора и даље припада класи веома ниска вредност за цео посматрани период, Графикон 3.17.



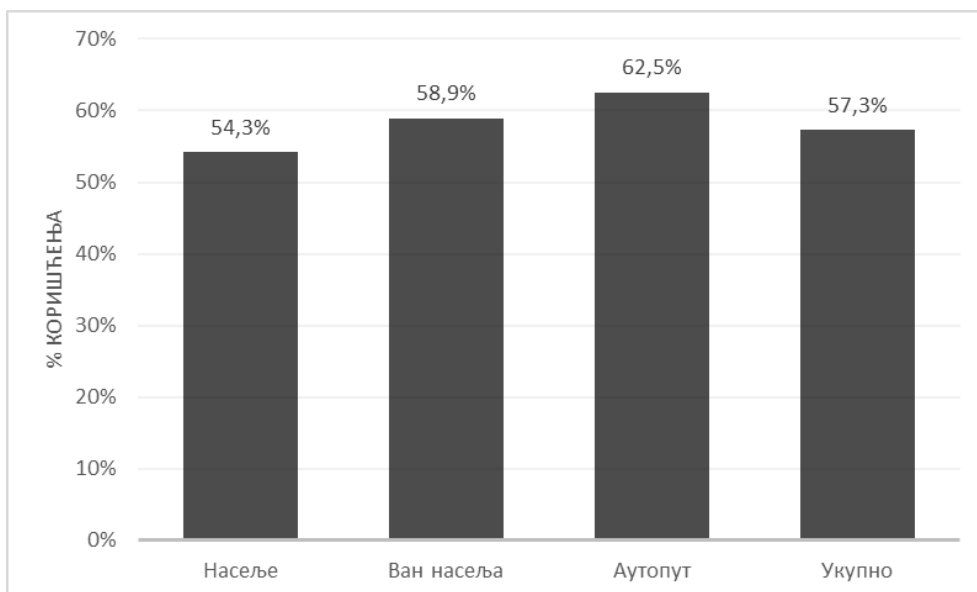
Графикон 3.18 Употреба појаса сувозача теретних возила у 2024. години

У Србији, просечно 53,5% сувозача у теретним возилима користи сигурносни појас. На аутопуту и ван насеља евидентирана је слична вредност индикатора, респективно 57,2% и 55,3%. У насељу коришћење појаса сувозача у теретним возилима евидентирано је код 50,7% сувозача, Графикон 3.18.



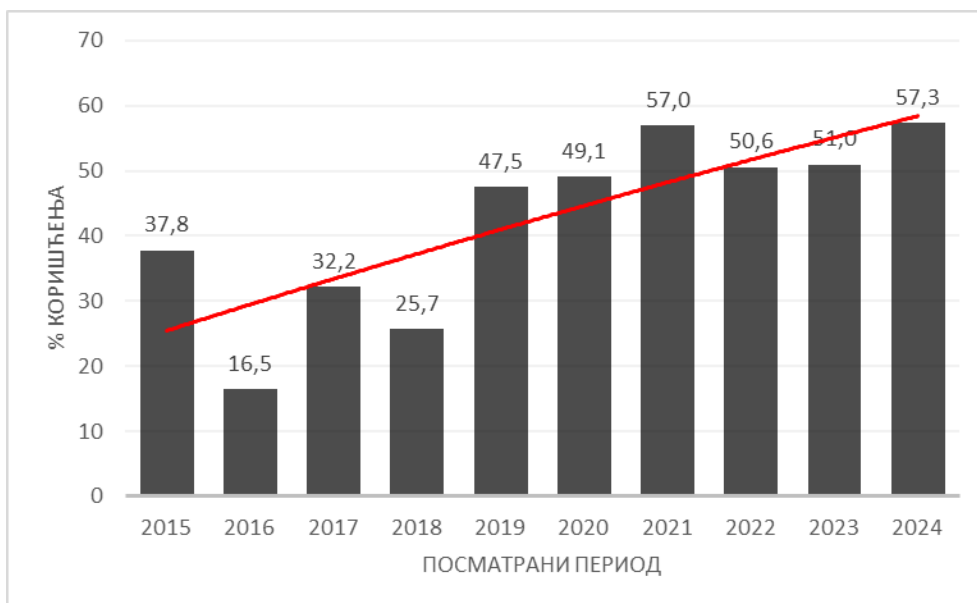
Графикон 3.19 Тренд индикатора употребе сигурносног појаса сувозача теретних возила (2015 - 2024)

Тренд индикатора коришћења појаса сувозача у теретним возилима је нестабилан, са константним растом у посматраном периоду. Највећа вредност индикатора евидентирана је у 2022. години (56,2%), док је у 2024. години измерена вредност од 53,5%, Графикон 3.19.



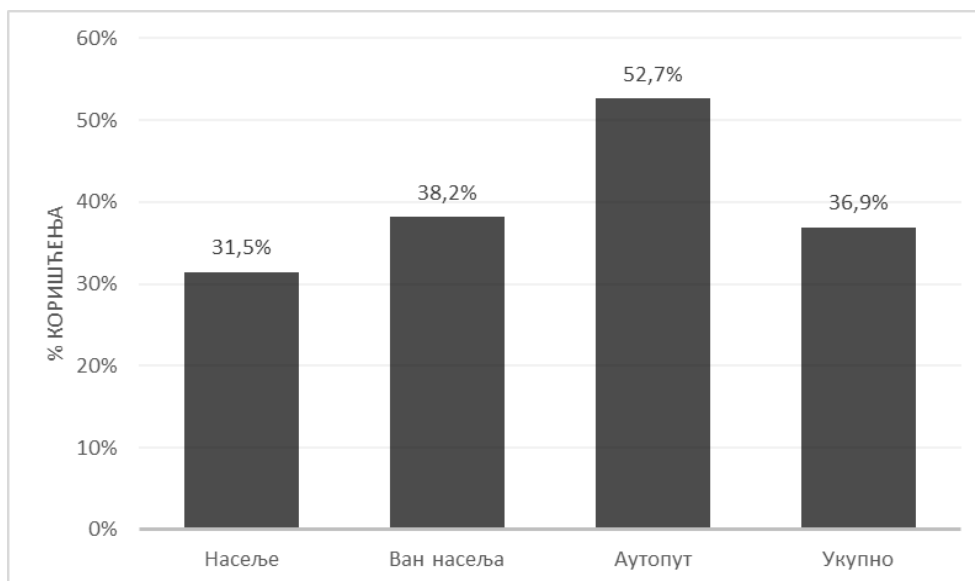
Графикон 3.20 Употреба појаса на предњем седишту теретних возила у 2024. години

Просечна вредност индикатора употребе појаса на предњем седишту у теретним возилима у Србији, према резултатима истраживања 2024. године, износи 57,3%. На аутопуту највећа је вредност индикатора (62,5%), следе саобраћајнице ван насеља (58,9%) и саобраћајнице у насељу (54,3%), Графикон 3.20.



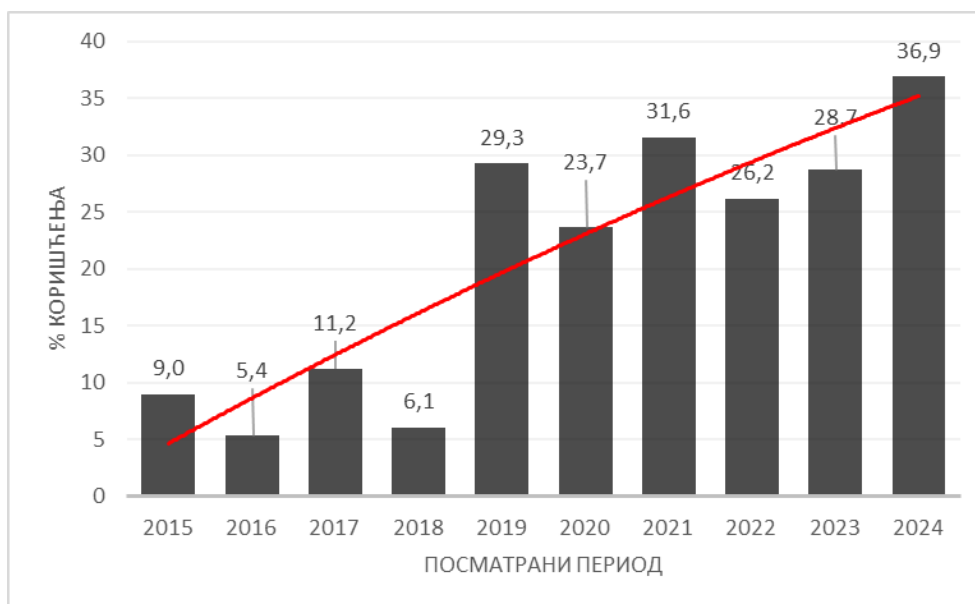
Графикон 3.21 Тренд употребе појаса на предњем седишту теретних возила (2015 - 2024)

Тренд употребе појаса на предњем седишту у теретним возилима расте од 2015. године. У 2024. години евидентирана највећа измерена вредност индикатора у посматраном периоду. У 2024. години измерена је вредност индикатора употребе појаса на предњем седишту у теретним возилима од 57,3%, док је претходно у 2021. години била измерена највећа вредност индикатора, Графикон 3.21.



Графикон 3.22 Употреба појаса возача аутобуса у 2024. години

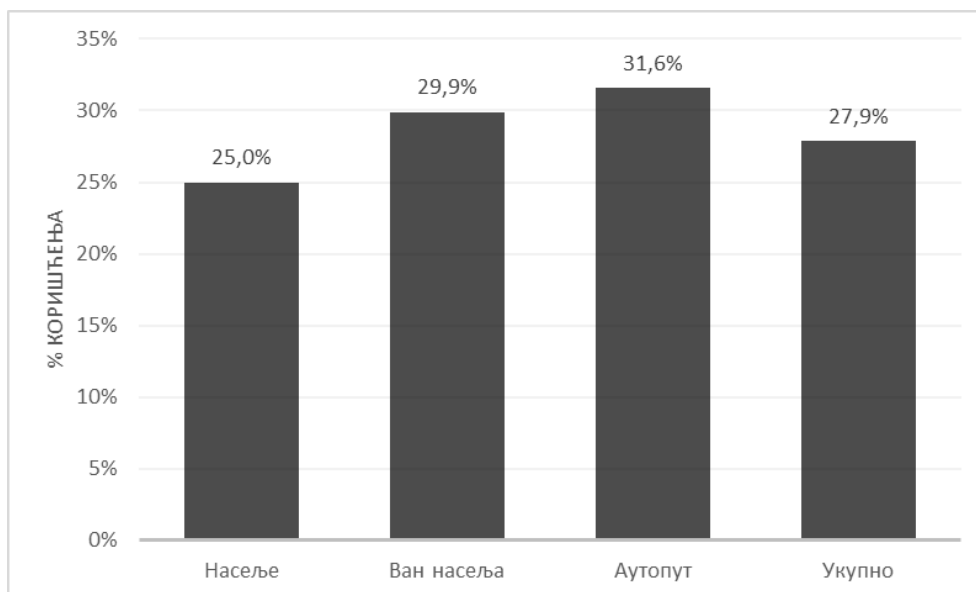
На основу истраживања 2024. године, може се закључити да је употреба појаса возача аутобуса најмања од свих осталих категорија возача. Просечно 36,9% возача аутобуса у Србији користи сигурносни појас. На аутопуту 52,7%; ван насеља 38,2%; а у насељу 31,5% возача аутобуса користи сигурносни појас у Србији, Графикон 3.22.



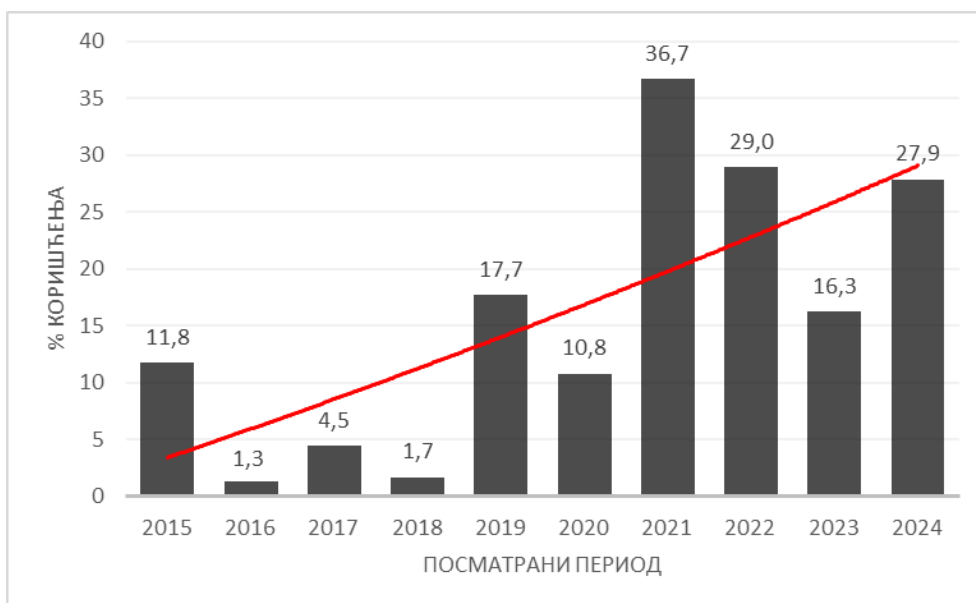
Графикон 3.23 Тренд употребе појаса возача аутобуса (2015 - 2024)

Иако је приметан тренд раста вредности индикатора коришћења сигурносног појаса од стране возача аутобуса, вредности индикатора су и даље ниске. У 2024. години евидентирана је највећа вредност индикатора у посматраном периоду, Графикон 3.23.

Индикатор коришћења појаса сувозача у аутобусима, слично као код возача аутобуса, има изузетно ниске вредност. Највећа употреба појаса сувозача у аутобусима је на аутопуту 31,6%, затим ван насеља 29,9%, док је најмања вредност у насељу 25%, Графикон 3.24.



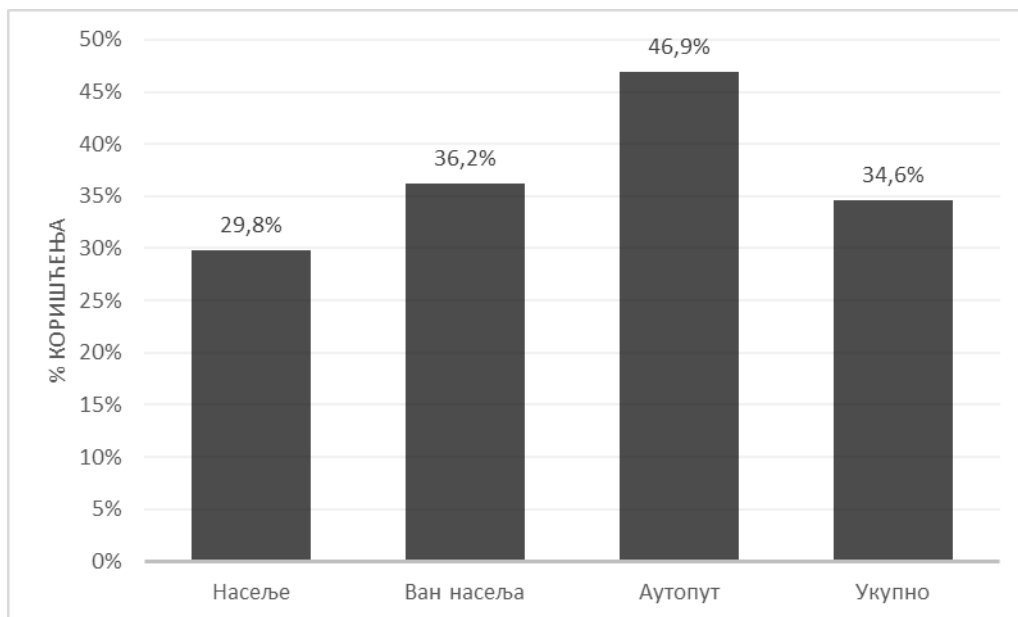
Графикон 3.24 Употреба појаса сувозача у аутобусима у 2024. години



Графикон 3.25 Тренд индикатора употребе појаса сувозача у аутобусима (2015 - 2024)

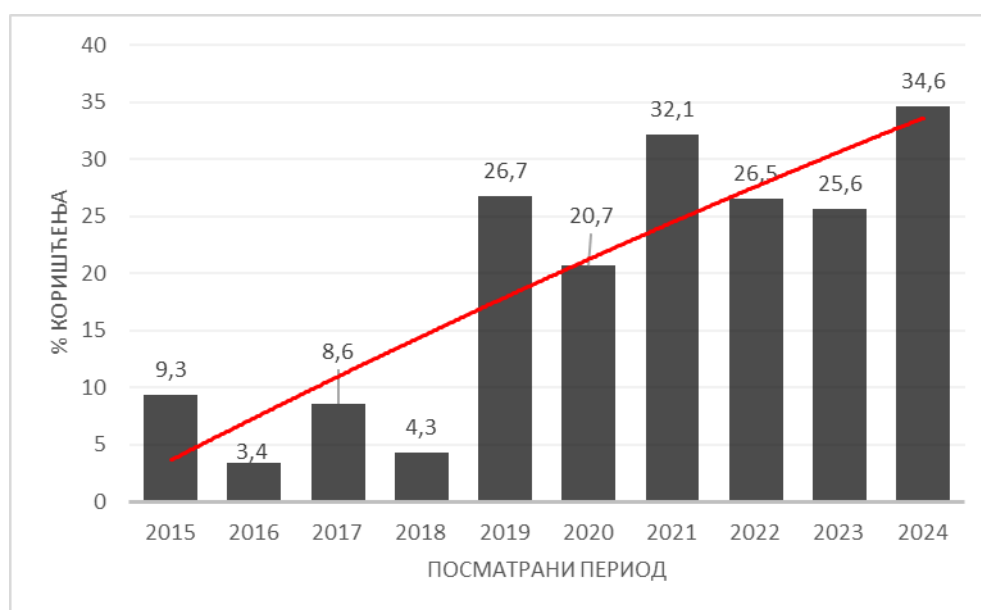
Тренд употребе појаса сувозача у аутобусима је нестабилан са значајним променама у посматраном периоду. У 2024. години евидентиране су вредности веће од 2023. године. Током последње четири године, евидентиране су веће вредности са значајним променама тренда у односу на претходни период, Графикон 3.25.

Резултати истраживања 2024. године на територији Републике Србије показују да просечно 34,6% возача односно сувозача у аутобусима користе сигурносни појас. Употреба појаса на предњем седишту у аутобусима, највећа је на аутопуту 46,9%; следе саобраћајнице ван насеља 36,2% и у насељу 29,8%, Графикон 3.26.



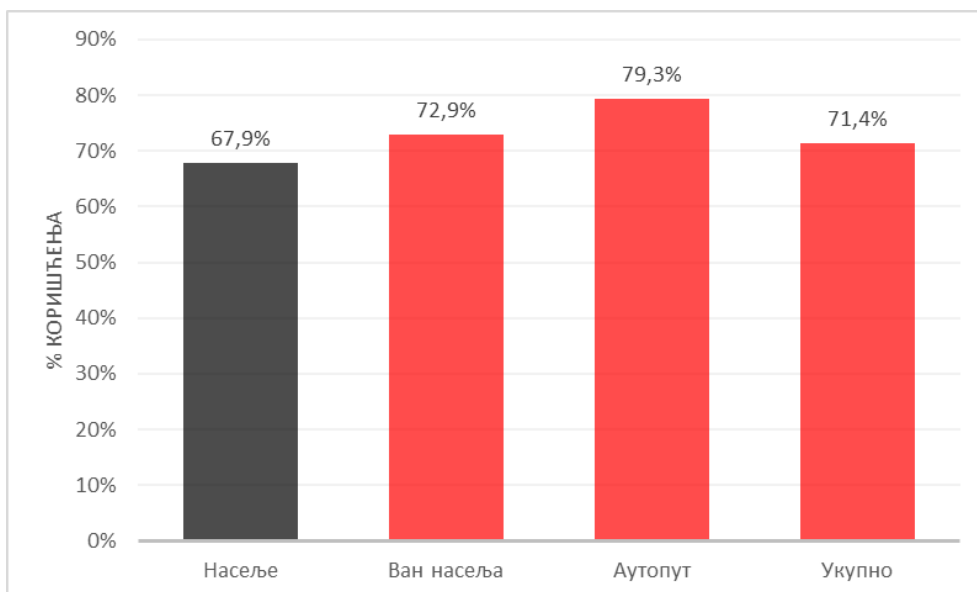
Графикон 3.26 Употреба појаса на предњем седишту у аутобусима у 2024. години

Индикатор употребе појаса на предњем седишту у аутобусима расте у посматраном периоду. У 2024. години, евидентирана је највећа вредност индикатора у посматраном периоду. Вредности индикатора коришћења појаса возача и сувозача у аутобусима су и даље значајно мање од осталих категорија возила, Графикон 3.27.



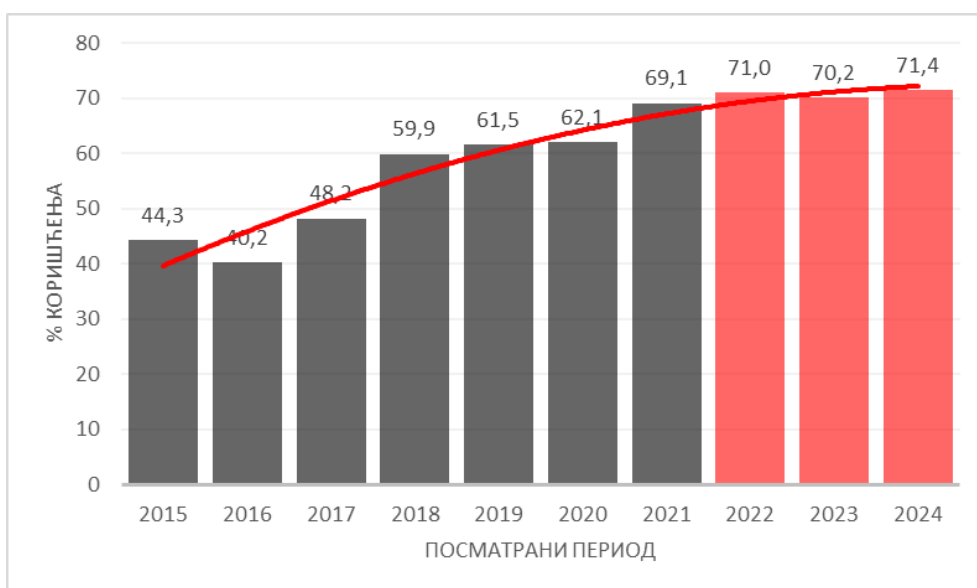
Графикон 3.27 Тренд употребе сигурносног појаса на предњем седишту у аутобусима (2015 - 2024)

Ако се посматрају све категорије саобраћајница, резултати истраживања 2024. године на националном нивоу Републике Србије, показују да се 71,4% деце користи дечије седишта. Највећи проценат коришћења дечијих седишта је на аутопуту (79,3%), следе саобраћајнице ван насеља (79,9%) и у насељу (67,9%), Графикон 3.28.



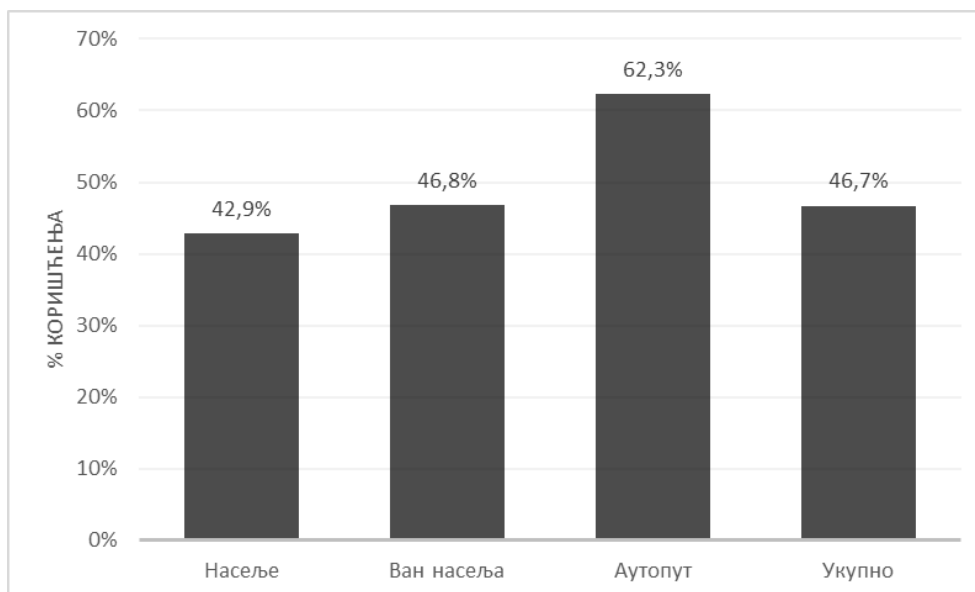
Графикон 3.28 Коришћење дечијих седишта у 2024. години

Вредност индикатора коришћења дечијих седишта има стабилан тренд раста од 2015. године. Са почетних вредности од око 40% у 2016. години, вредност индикатора у 2024. години износи преко 70%. У 2024. години је измерена највећа вредност индикатора заштитних система за децу од почетка мерења овог индикатора, Графикон 3.29.



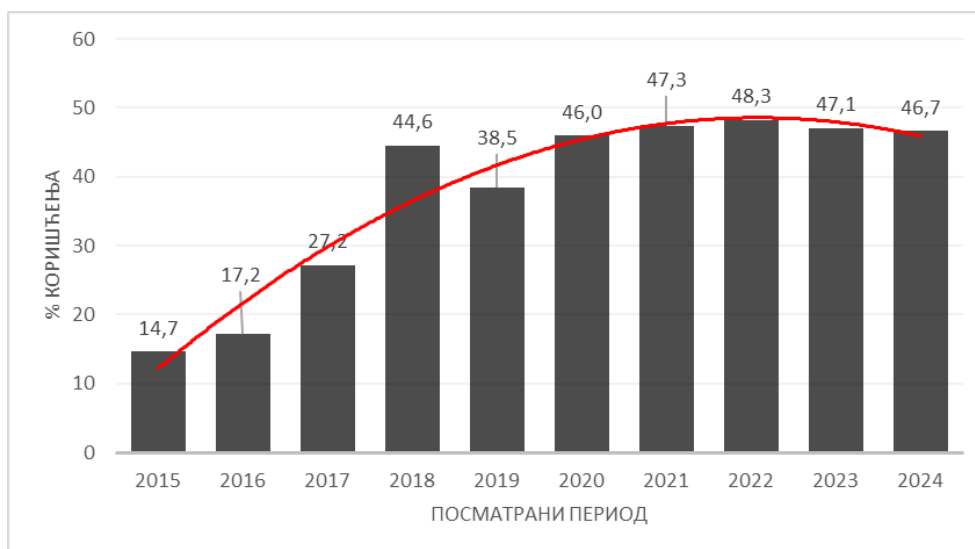
Графикон 3.29 Тренд индикатора употребе дечијих седишта (2015 – 2024)

Расподела коришћења сигурносног појаса код деце показује да је највећа вредност индикатора на аутопуту, где 64% деце користити сигурносни појас. Следе саобраћајнице у насељу и ван насеља где сличан проценат деце користити сигурносни појас, око 45%, Графикон 3.30.



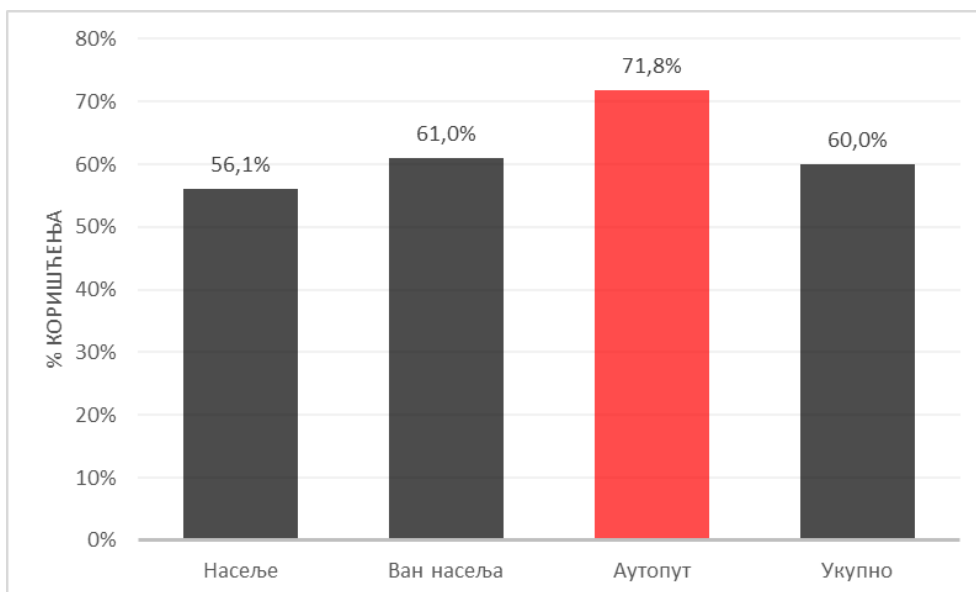
Графикон 3.30 Употреба сигурносног појаса код деце у 2024. години

Измерена вредности индикатора коришћења дечијих седишта у 2024. години незнатно је мањи у односу на 2023. годину. Измерена вредност у 2024. години износи 46,7% и представља незнатно смањење у односу на 2023. годину када је вредност индикатора износила 47,1%. У посматраном периоду, од 2015. године евидентира се раст индикатора употребе сигурносног појаса деце, који у последње две године благо опада (Графикон 3.31).



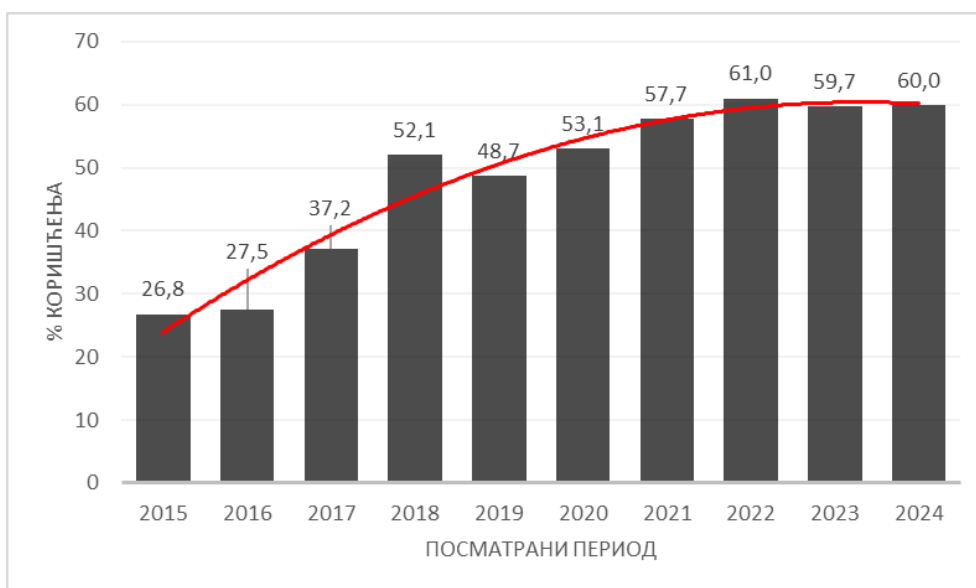
Графикон 3.31 Тренд употребе сигурносног појаса код деце (2015 - 2024)

Сабирањем вредности коришћења дечијег седишта и сигурносног појаса, добијена је вредност коришћења заштитних система за децу. Резултати истраживања у 2024. години, показују да се 60% деце у Србији правилно превози, при чему се деца правилно превозе најчешће на аутопуту, где вредност индикатора износи 71,8%, затим на саобраћајницама ван насеља, где се 61% деце правилно превози и на саобраћајницама у насељу, где се 56,1% деце правилно превози, (Графикон 3.32).



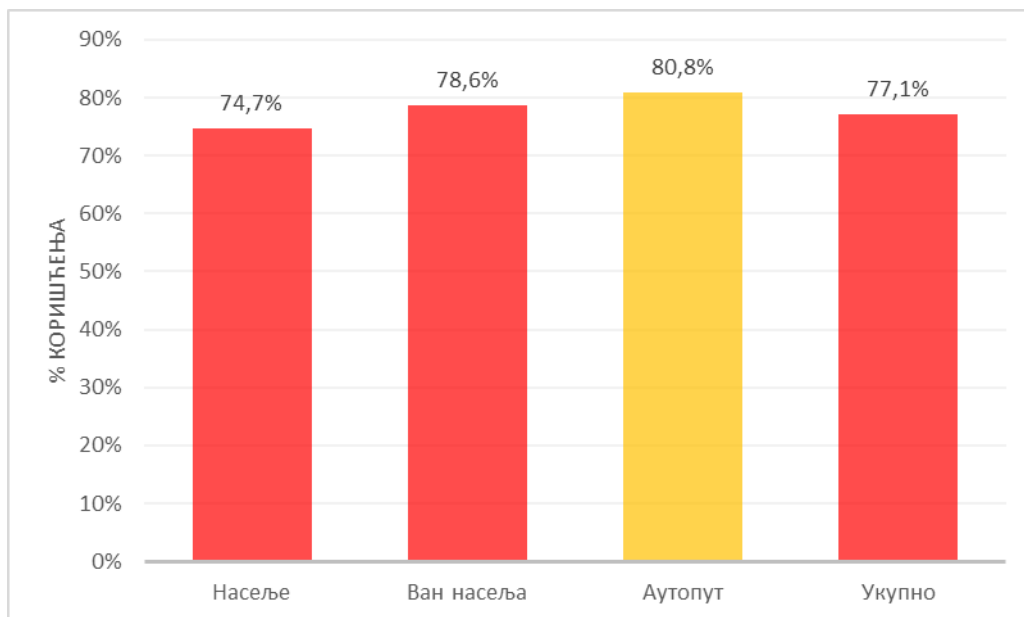
Графикон 3.32 Употреба заштитних система за децу у 2024. години

Индикатори коришћења заштитних система за децу имају тренд раста од 2015. године. Вредност индикатора је од око 26%, порасла до 60%. И поред тренда раста, вредности индикатора и даље припада класи веома ниска вредност. У наредном периоду важно је задржати и евентуално увећати тренд раста коришћења заштитних система за децу, Графикон 3.33.



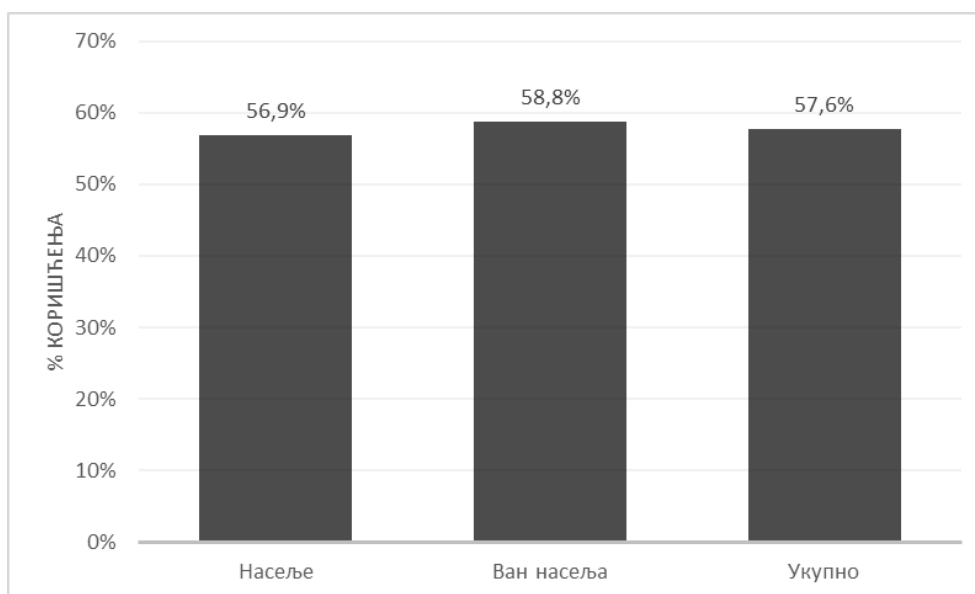
Графикон 3.33 Тренд употребе заштитних система за децу (2015 - 2024)

У складу са ревизијом методологије индикатора из 2022. године, од 2022. године у Републици Србији се прати индикатор „% возача, односно путника који правилно користе сигурносне појасеве, односно дечије заштитне системе у путничким аутомобилима“. Вредност наведеног индикатора у 2024. години износи 77,1% (посматрано за све категорије саобраћајница). Највећа вредност наведеног индикатора је на аутопуту (80,8%), следе саобраћајнице ван насеља (78,6%) и у насељу (74,7%), Графикон 3.34.



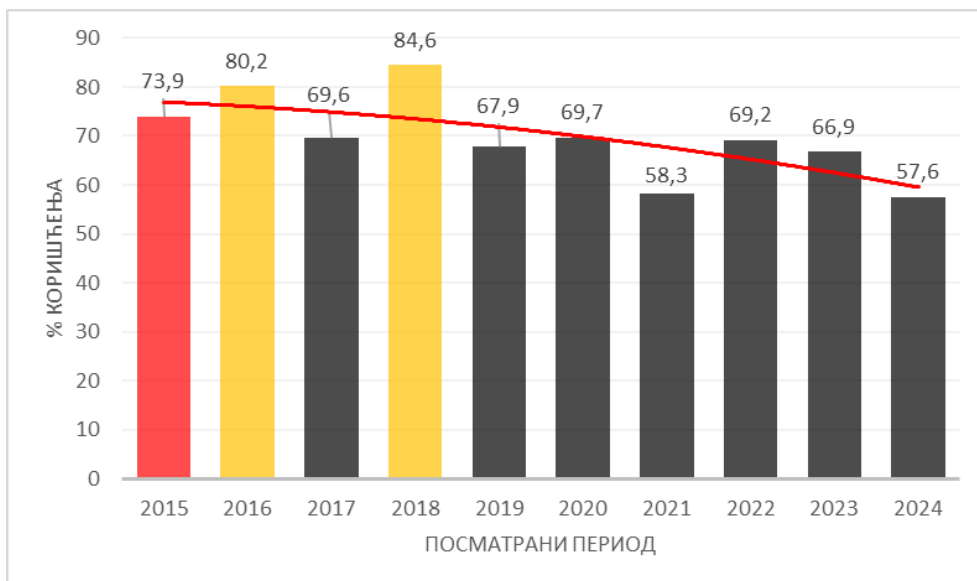
Графикон 3.34 % возача, односно путника који правилно користе сигурносне појасеве, односно дечије заштитне системе у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у Републици Србији у 2023. години

Индикатор употребе заштитних кацага возача mopеда (mopedиста) у Србији износи 57,6%, при чему је у 2024. години евидентирана већа вредност индикатора на саобраћајницама ван насеља (58,8%) у односу на насеље 56,9%, Графикон 3.35.



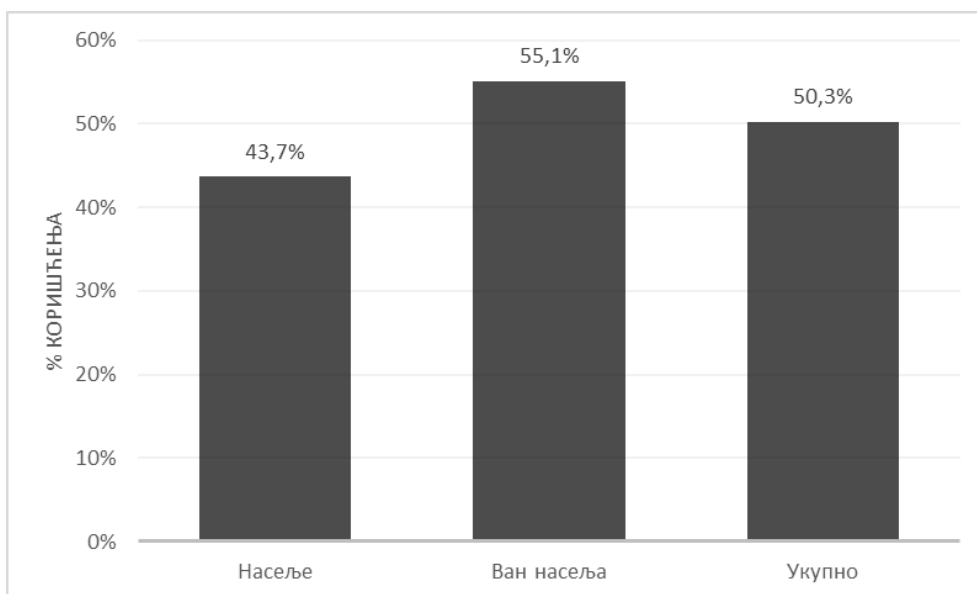
Графикон 3.35 Употреба заштитне кациге возача mopеда у 2024. години

За разлику од претходних индикатора који имају тренд раста на националном нивоу у Републици Србији, за период 2015 – 2024. године, индикатор коришћења заштитних кацага возача mopеда има тренд смањења за наведени период. Вредност индикатора употребе заштитних кацага возача mopеда је смањена у посматраном периоду, са око 74% на око 58%, што је посебно настављено и у 2024. години, Графикон 3.36.



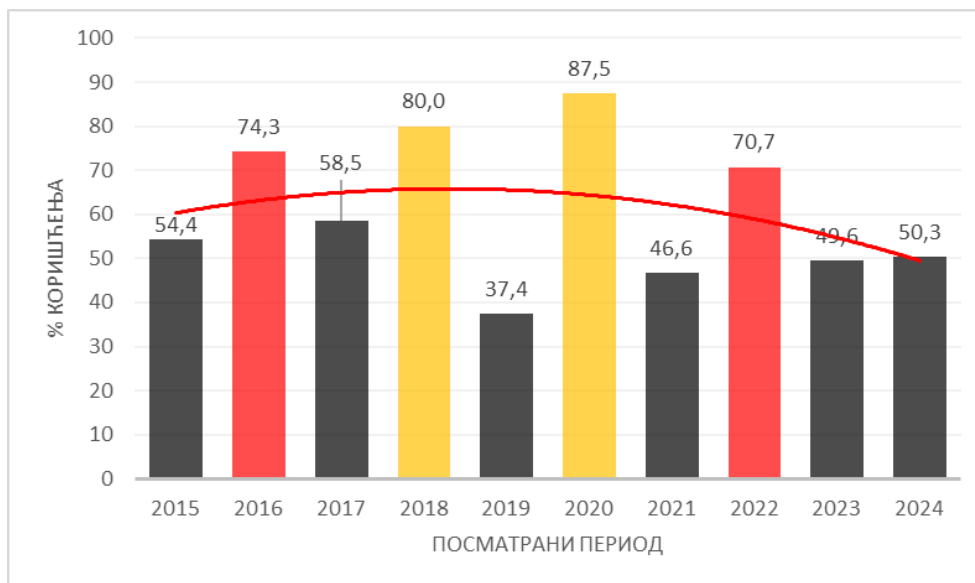
Графикон 3.36 Тренд индикатора коришћења заштитних кацига возача мопеда (2015 - 2024)

Употреба заштитних кацига путника на мопедима према резултатима истраживања у 2024. години, просечно износи 50,3%. У насељу 43,7% путника на мопедима, а ван насеља 55,1% путника користи заштитну кацигу, Графикон 3.37.



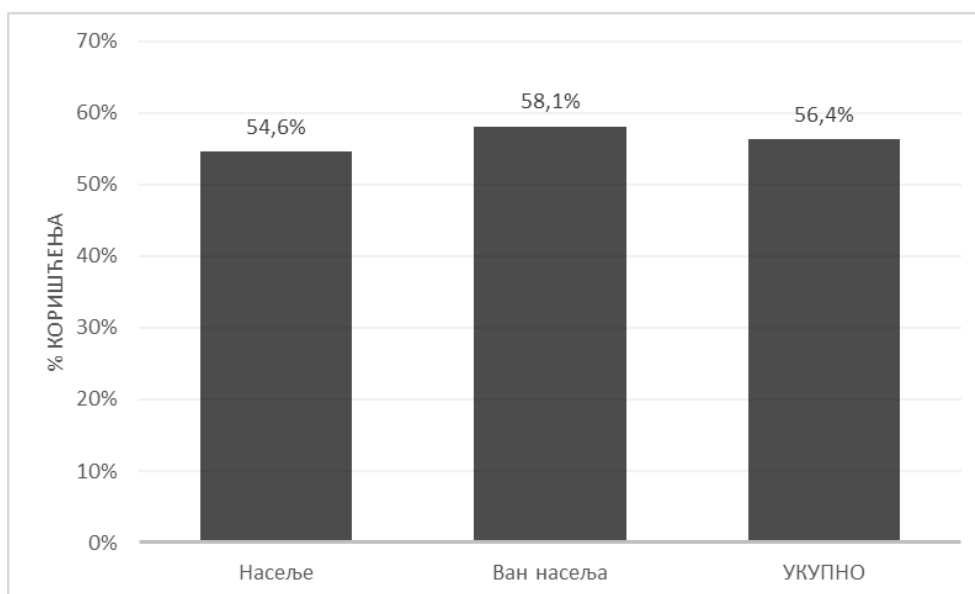
Графикон 3.37 Употреба заштитних кацига путника на мопедима у 2024. години

Вредности индикатора коришћења заштитних кацига путника на мопедима има променљив тренд, са благим трендом смањења вредности. Разлог променљивог тренда може бити специфичност индикатора, односно релативно ретке саобраћајне ситуације у којима се на мопедима превози још једно лице, Графикон 3.38.



Графикон 3.38 Тренд индикатора коришћења заштитних кацига путника на мопедима (2015 - 2024)

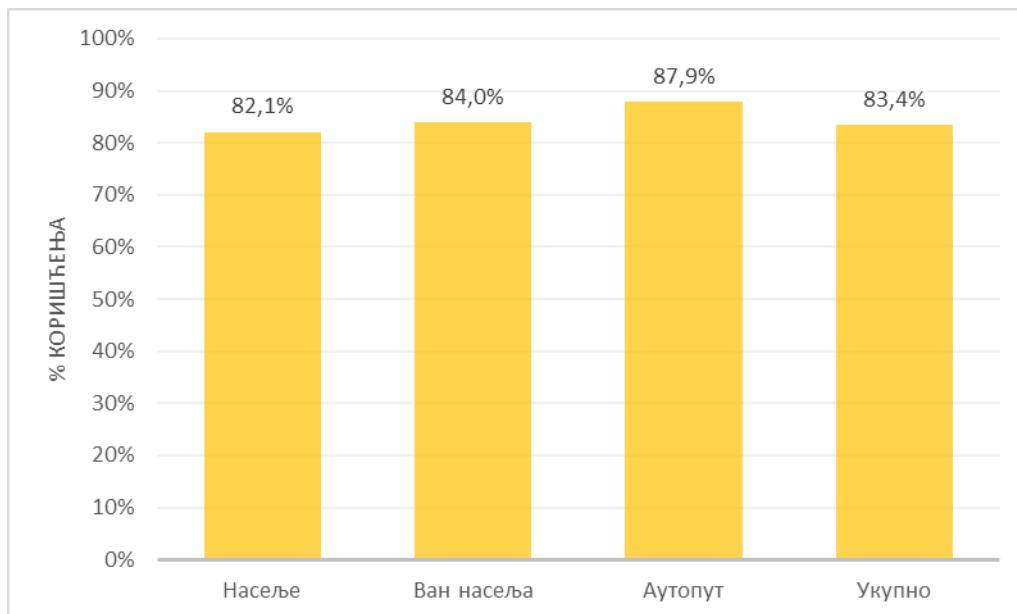
Анализа вредности индикатора употребе заштитне кациге возача и путника на мопедима (обједињен индикатор за возаче и путнике на мопедима), показује ниску вредност индикатора на обе категорије саобраћајница. Просечно, 56,4% возача, односно путника на мопедима користи заштитну кацигу, при чему је незнатно већа употреба кациге у 2024. години евидентирана на саобраћајницама ван насеља, Графикон 3.39.



Графикон 3.39 Употреба заштитне кациге возача и путника на мопедима у 2024. години

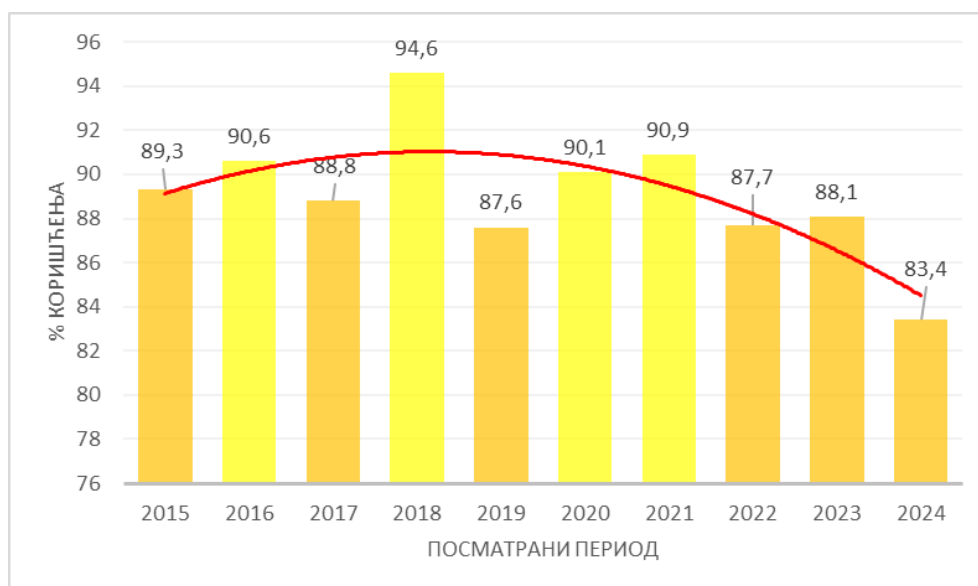
Анализа резултата истраживања индикатора у Србији, у 2024. години, показује да је вредност индикатора употребе заштитне кациге возача мотоцикала највећа на аутопуту, следе саобраћајнице ван насеља и у насељу.

Највећа евидентирана вредност индикатора употребе заштитних кацига возача мотоцикала је на аутопуту (87,9%), затим следе саобраћајнице ван насеља где 84% возача мотоцикала користи заштитну кацигу и у насељу где је евидентирана употреба код 82,1% возача мотоцикала, Графикон 3.40.



Графикон 3.40 Употреба заштитне кациге возача мотоцикала у 2024. години

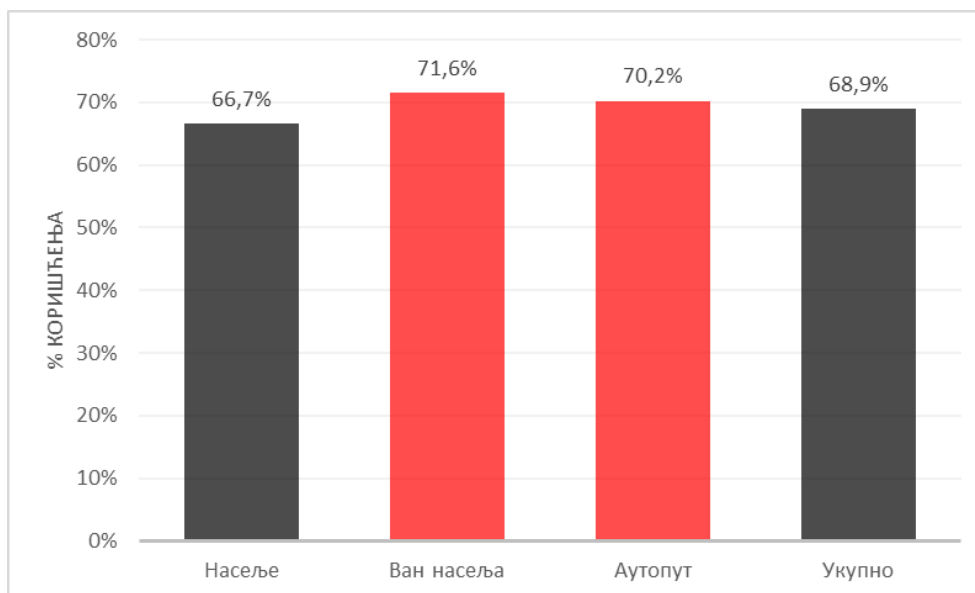
Анализа тренда индикатора употребе заштитне кациге возача мотоцикала показује смањење вредности индикатора последњих година. У посматраном периоду евидентирана је највећа вредност индикатора у 2018. години, након чега долази до смањења вредности индикатора и осцилација вредности по годинама. Графикон 3.41 приказује тренд вредности индикатора употребе заштитних кацига возача мотоцикала.



Графикон 3.41 Тренд употребе заштитне кациге возача мотоцикала (2015 - 2024)

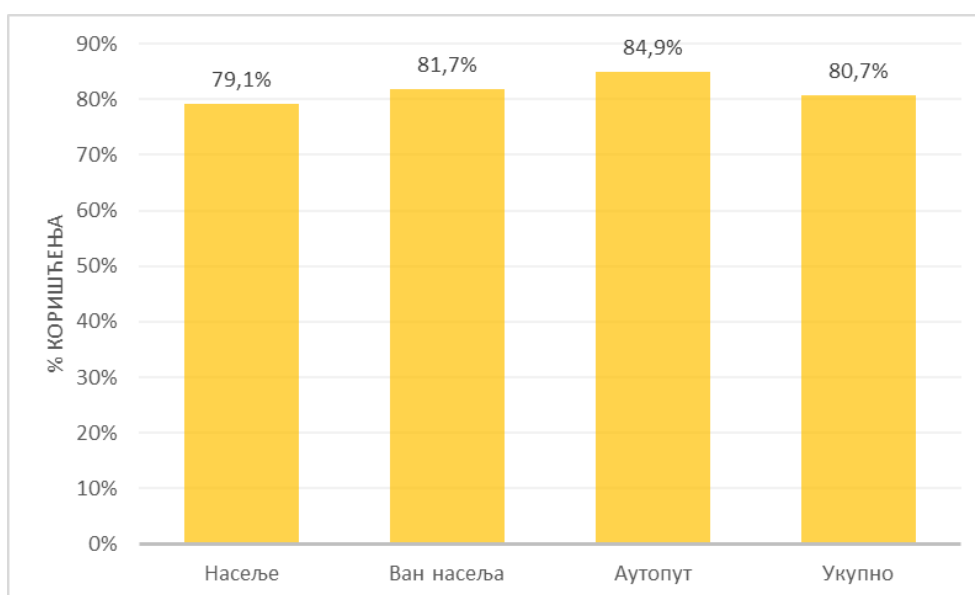
Употреба кациге путника на мотоциклима просечно износи 68,9%, што је мање од возача мотоцикала (83,4%). Коришћење кацига путника има највећу вредност на саобраћајницама ван насеља, следи аутопут и саобраћајнице у насељу.

На аутопуту и ван насеља у 2024. години евидентирана је слична вредност коришћења заштитне кациге код путника на мотоциклима, док је у насељу вредности индикатора мања и износи 66,7%, Графикон 3.42.



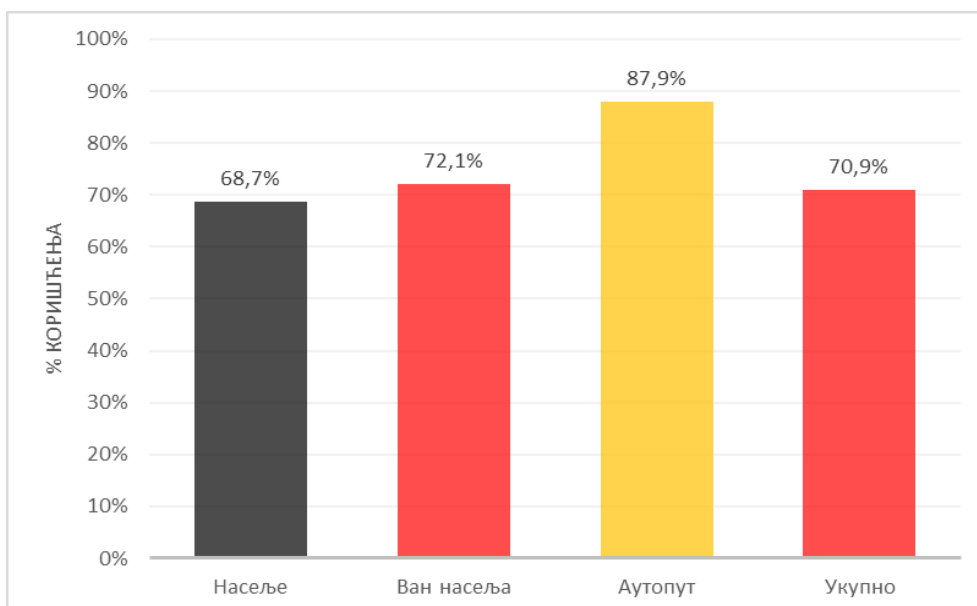
Графикон 3.42 Употреба заштитних кацига путника на мотоциклима у 2024. години

Просечно 80,7% возача и путника на мотоциклима користи заштитну кацигу на свим категоријама саобраћајница. Највећа употреба заштитне кациге на мотоциклима је на аутопуту (84,9%), следе саобраћајнице ван насеља (81,7%) и у насељу (79,1%). На све три категорије саобраћајница припада класи средња вредност индикатора, Графикон 3.43.



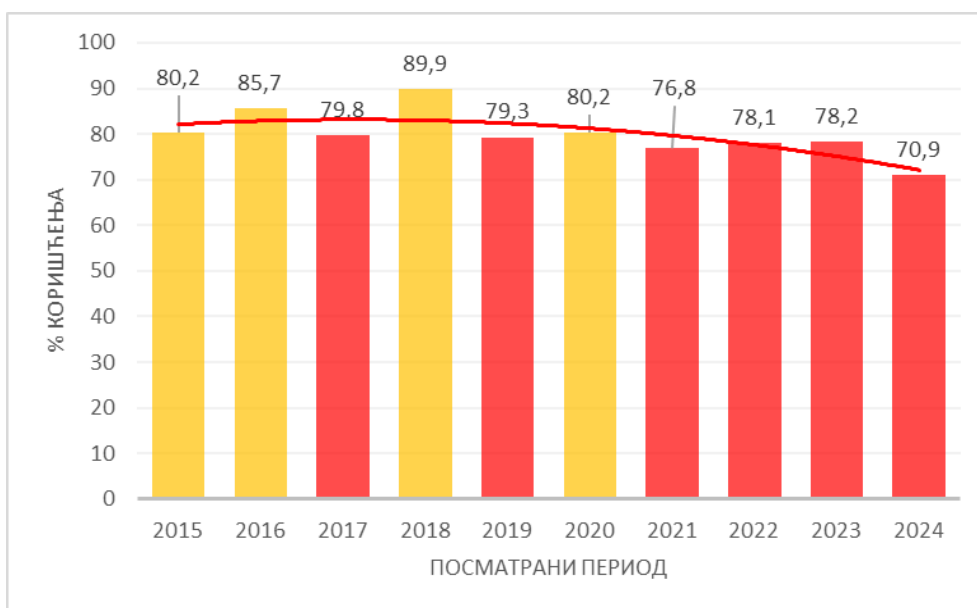
Графикон 3.43 Употреба заштитне кациге возача и путника на мотоциклима у 2024. години

Посматрано обједињено за возаче моторизованих двоточкаша (возаче мопеда и возаче мотоцикала), индикатор коришћења заштитних кацига износи просечно 70,9%. Значајно већа вредност индикатора евидентирана је на аутопуту (87,9%) следе саобраћајнице ван насеља (72,1%), док је најмања вредност индикатора у насељу (68,7%), Графикон 3.44.



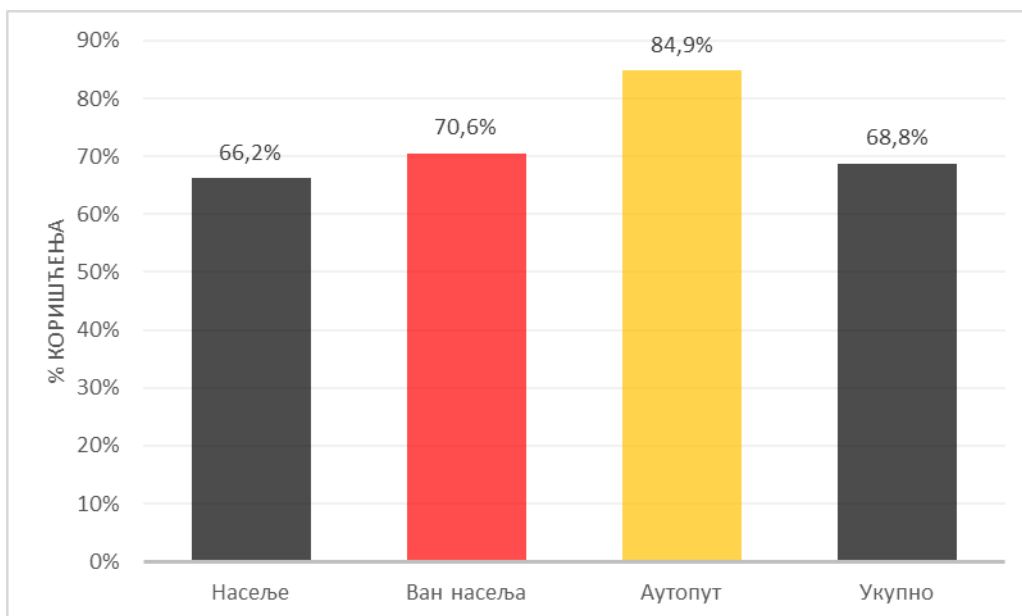
Графикон 3.44 Вредност индикатора % возача моторизованих двоточкаша (возача мопеда и возача мотоциклиста) који на адекватан начин користе заштитне кациге у 2024. години

Анализа тренда коришћења заштитних кацига возача мопедиста и мотоциклиста показује тренд смањења вредности индикатора. Наведени тренд је последица смањења оба индикатора и код мотоциклиста и код мопедиста. Вредност индикатора коришћења заштитних кацига мопедиста и мотоциклиста у 2024. години је најмања током посматраног периода, Графикон 3.45.



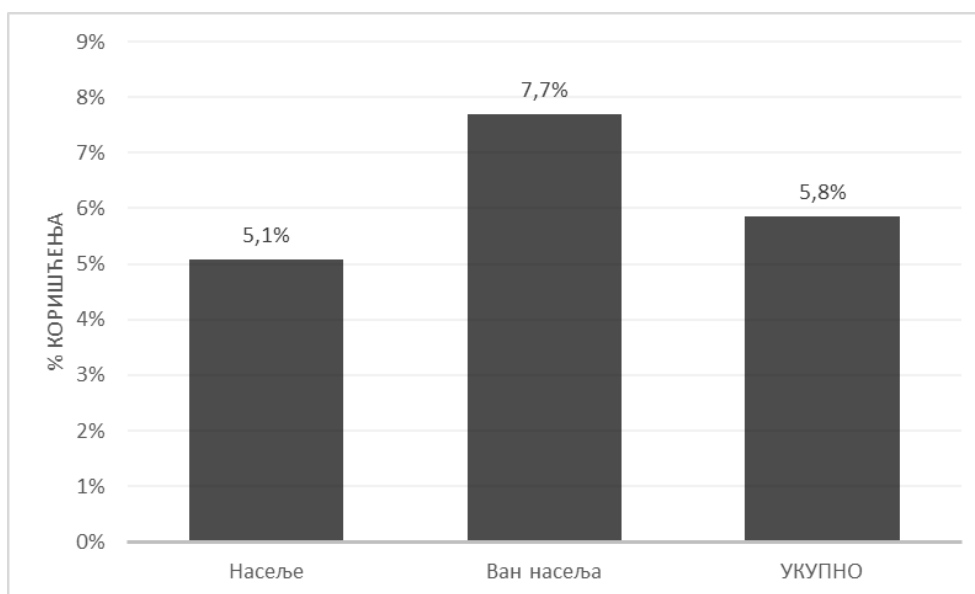
Графикон 3.45 Тренд употребе заштитне кациге мопедиста и мотоциклиста (2015 - 2024)

Вредност индикатора употребе заштитне кациге за возаче и путнике на мопедима и мотоциклима износи 68,8% просечно за све категорије саобраћајница. У насељу је најмања вредност индикатора где припада класи веома ниска вредност индикатора, ван насеља класи ниска вредност индикатора, док на аутопуту припада класи средња вредност индикатора, где износи 84,9% и припада класи висока вредност, Графикон 3.46



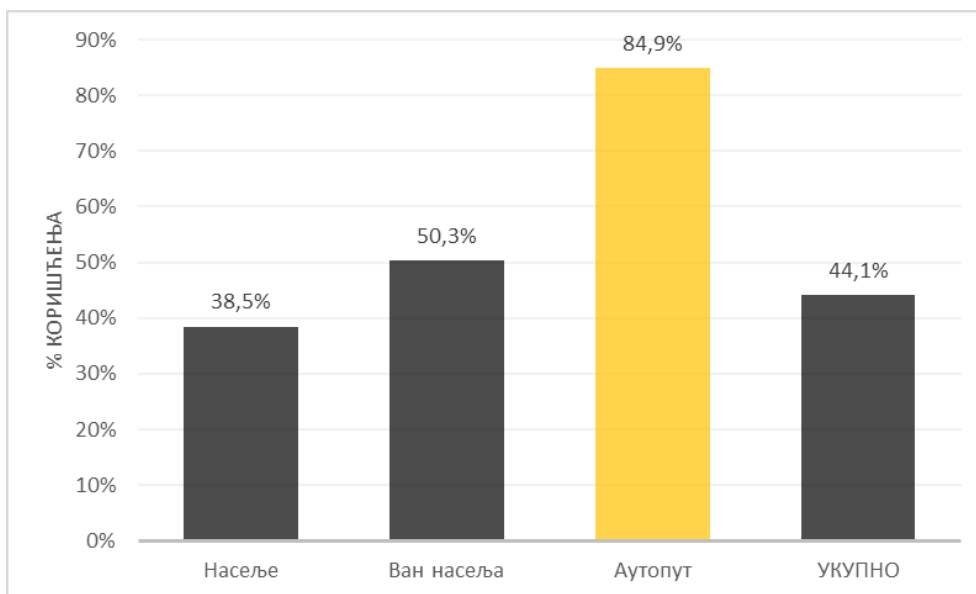
Графикон 3.46 Вредност индикатора % возача и путника на мопедима и мотоциклима који на адекватан начин користе заштитне кациге у 2024. години

Бициклисти у Србији ретко користе заштитну кацигу. Истраживање у 2024. години показује да 5,8% евидентираних возача бицикала користи заштитну кацигу. Већа употреба кациге бициклиста је ван насеља (7,7%), у односу на насеље (5,1%), Графикон 3.47.



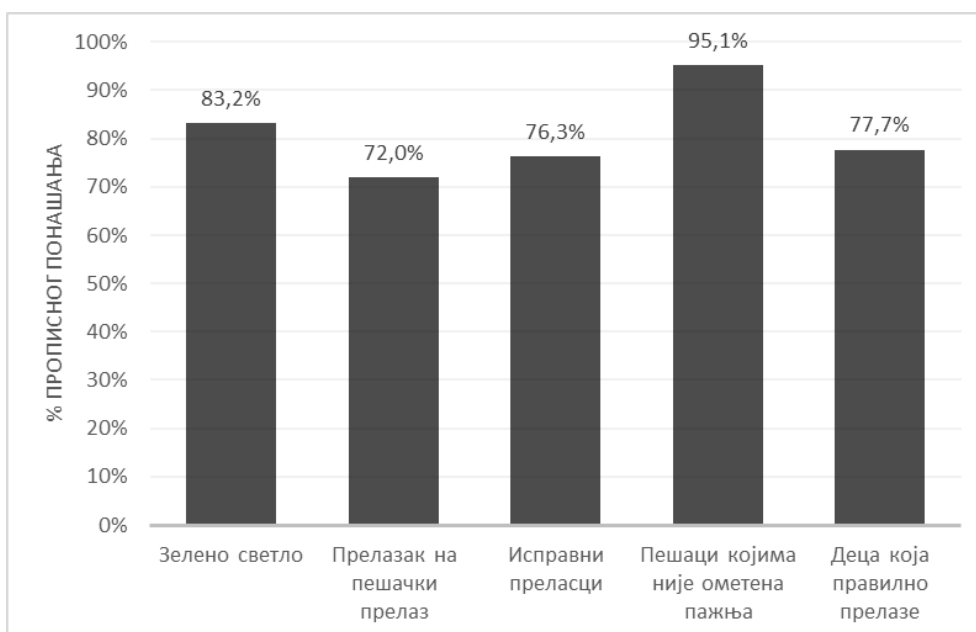
Графикон 3.47 Употреба заштитне кациге возача бицикала у 2024. години

Према ревизији методологије, у 2022. години започет је процес праћења индикатора који се односе на коришћење заштитне кациге моторизованих двоточкаша и бициклиста. Наведени индикатор представља укупну вредност коришћења заштитних кацига свих возача двоточкаша. На аутопуту, вредност наведеног индикатора је једнак мотоциклистима (84,9%). Ван насеља, 50,3% возача двоточкаша користи заштитну кацигу, док у насељу то чини 38,5%, Графикон 3.48.



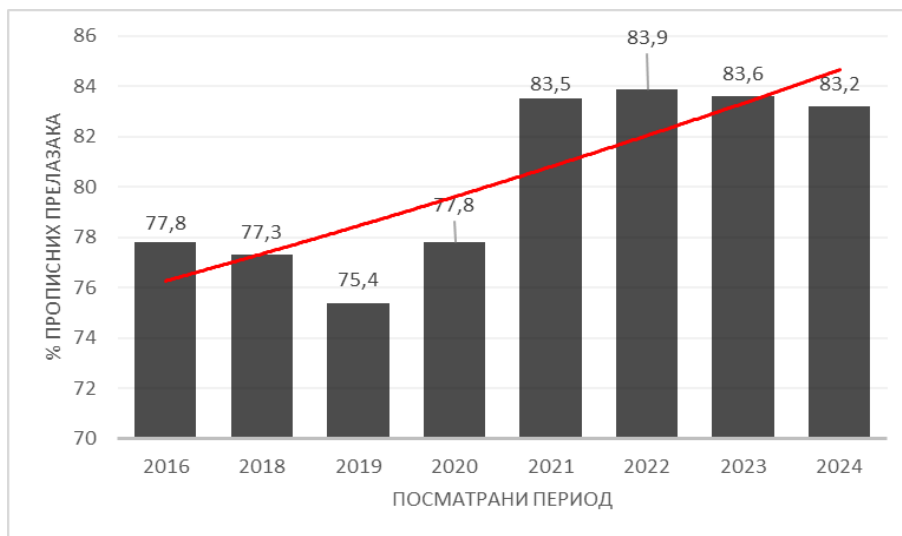
Графикон 3.48 Употреба заштитних кацига моторизованих двоточкаша и бициклиста у 2023. години

3.3. ПЕШАЦИ



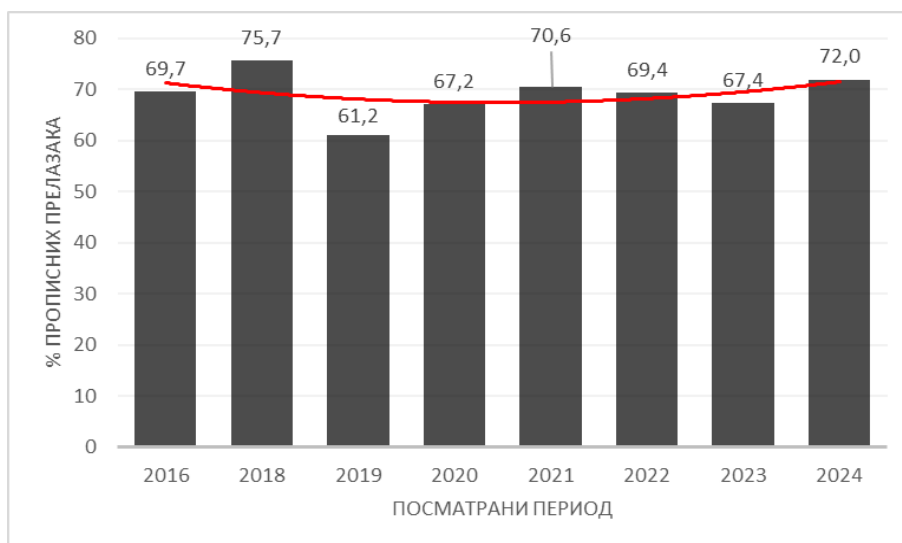
Графикон 3.49 Вредност индикатора понашања пешака на националном нивоу у 2024. години

Истраживање понашања пешака у Србији у 2024. години обухватило је истраживање процента пешака који прелазе коловоз док је укључено зелено светло; истраживање процента пешака који прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу; истраживање процента пешака којима није ометена пажња током преласка коловоза и проценат деце који прелазе коловоз на пешачком прелазу. На националном нивоу 83,2% пешака прелази коловоз док је укључено зелено светло, а 72% пешака прелази коловоз на пешачком прелазу. На основу наведена два индикатора добија се укупан индикатор правилних прелазака коловоза од стране пешака, чија вредност износи 76,3%. Током преласка коловоза, код 95,1% пешака није ометена пажња. Деца у већем проценту од одраслих прелазе коловоз на пешачком прелазу 77,7%, Графикон 3.49.



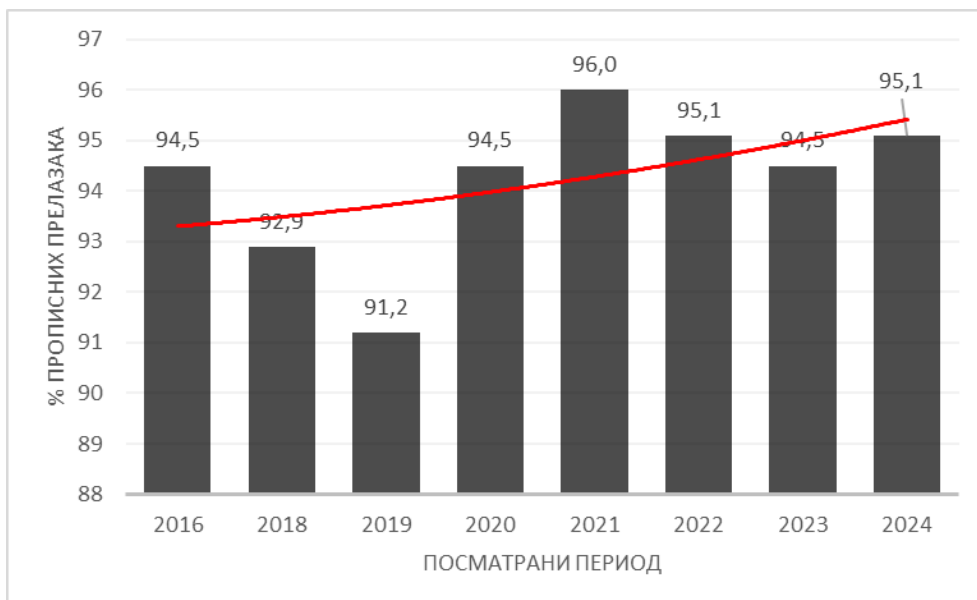
Графикон 3.50 Тренд индикатора проценат пешака који прописно прелазе коловоз док је укључено зелено светло за пешаке (2016 - 2024)

Мерење у 2024. години понашања пешака у саобраћају показује сличне вредности правилног преласка коловоза на семафорисаним пешачким прелазима као у 2023. години. У периоду 2016-2020, тренд индикатора прописних прелазака пешака је значајно растао, док се од 2020. године евидентиран приближно иста вредност индикатора на годишњем нивоу, Графикон 3.50.



Графикон 3.51 Тренд индикатора проценат пешака који прописно прелазе коловоз на обележен пешачки прелаз (2016 - 2024)

Тренд индикатора прописних прелазака пешака на пешачком прелазу благо расте према резултатима у 2024. години, када је измерена вредност индикатора од 72%. Резултати указују да се значајан број пешака у Републици Србији понаша непрописно, Графикон 3.51.



Графикон 3.52 Тренд индикатора процент пешака којима није ометена пажња током преласка коловоза (2016 - 2024)

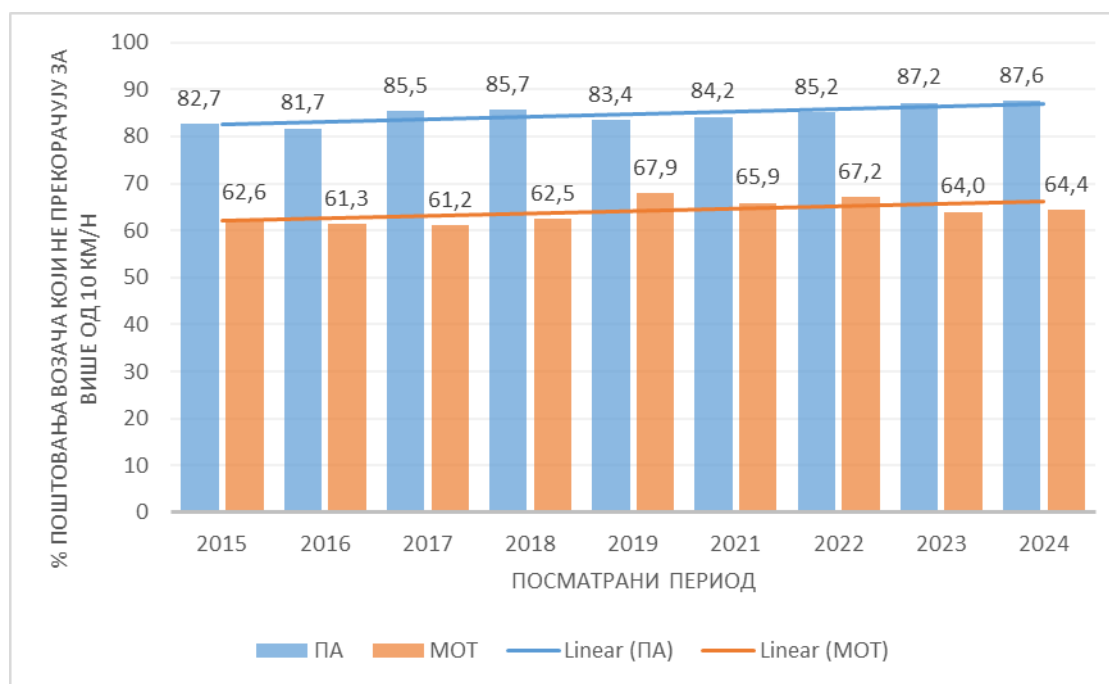
Истраживања у 2024. години показују да 95,1% пешака задржава пажњу на саобраћај, односно за велику већину пешака није ометена пажња током преласка коловоза. Најмања вредност наведеног индикатора је била у 2019. години, када 91,2% пешака није имало ометену пажњу, Графикон 3.52.

3.4. БРЗИНА

Табела 3.1 Вредности индикатора брзине на саобраћајницама у насељу на националном нивоу Републике Србије у 2024. години

У НАСЕЉУ	ПА	ТТВ	БУС	МОТ	МОП
Просечна брзина	49,9	46,3	47,5	57,5	40,9
85-ти перцентил	59,0	56,0	58,0	72,0	52,0
Стандардно одступање	9,5	9,9	10,6	15,2	10,5
% поштовања ограничења брзине	57,0	67,6	62,0	34,0	81,7
% поштовања ограничене брзине увећане за 10 km/h	87,6	92,3	89,2	64,4	95,0
Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	58,4	57,4	58,0	65,1	57,3

Расподела измерених брзина за обједињене индикаторе свих полицијских управа на националном нивоу Републике Србије, показује да најмање мотоциклиста, тек око једне трећине, поштује ограничења брзине код возача мотоциклиста (34%). Више од половине возача путничких аутомобила (56%) поштује ограничење брзине, следе возачи аутобуса (62%) и тешких теретних возила (66,3%). Брзином до 10 km/h изнад ограничења, на саобраћајницама у насељу на националном нивоу најређе се крећу возачи мотоциклиста (64,4%), затим следе возачи путничких аутомобила (87,6%), возачи аутобуса (89,2%), теретних возила (92,5%) и возачи мопеда (94%), Табела 3.1.



Графикон 3.53 Тренд индикатора проценат возача који не прекорачују брзину за више од 10 km/h у насељу код возача путничких аутомобила и мотоцикала (2015 - 2024)

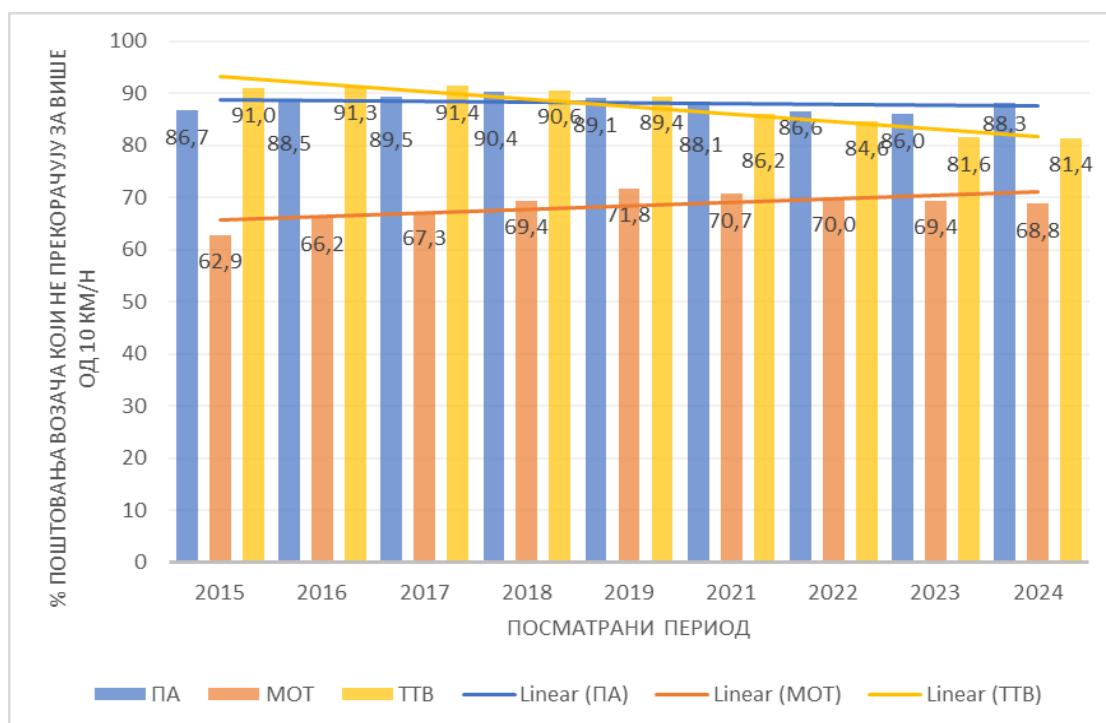
Анализа тренда прекорачења брзине за више од 10 km/h у насељу, од стране возача путничких аутомобила показује тренд раста поштовања ограничења брзине. У посматраном периоду мерења индикатора, проценат поштовања ограничења брзине од стране возача путничких аутомобила је повећан за око 5%. Благи раст поштовања ограничења брзине евидентиран је и код мотоциклиста, при чему је вредност индикатора са почетне вредности од 62,6% повећана на 64,4% у 2024. години, Графикон 3.53.

Истраживања у 2024. години показују да на саобраћајницама ван насеља у Србији, возачи мотоциклиста најређе поштују ограничење брзине (47,4%), следе возачи теретних возила (53,4%), возачи путничких аутомобила (66,4%), мопеда (68%) и аутобуса (73,7%). Брзину већу од ограничена за 10 km/h најређе поштују возачи мотоциклиста и теретних возила, код којих вредност индикатора припада класи веома ниска вредност. Расподела измерених брзина на саобраћајницама ван насеља показује да возачи мотоциклиста, теретних возила и путничких аутомобила представљају циљне групе возача за смањење прекорачења брзине, Табела 3.2.

За ограничења тешких терених возила посматрано је ограничење брзине од 70 km/h, зато што је наведено ограничење строжије у односу на категорију пута, а односи се на категорију возила.

Табела 3.2 Вредности индикатора брзине на саобраћајницама ван насеља на националном нивоу Републике Србије у 2024. години

ВАН НАСЕЉА	ПА	ТТВ	БУС	МОТ	МОП
Просечна брзина	75,5	68,9	71,4	82,6	43,8
85-ти перцентил	88,0	82,0	85,0	101,0	57,0
Стандардно одступање	13,6	12,7	13,7	19,0	11,8
% поштовања ограничења брзине	66,4	53,4	73,7	47,4	69,0
% поштовања ограничене брзине увећане за 10 km/h	88,3	81,4	92,3	68,8	91,2
Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	90,1	79,8	88,2	96,4	57,8



Графикон 3.54 Тренд индикатора проценат возача који не прекорачују брзину за више од 10 km/h код возача путничких аутомобила и мотоцикала (2015 -2024)

Анализа тренда поштовања ограничења брзине за више од 10 km/h од стране возача мотоцикала, путничких аутомобила и теретних возила показује три различита тренда. Процент возача који не прекорачују брзину за више од 10 km/h на саобраћајницама ван насеља од стране мотоциклиста има благи тренд раста, при чему су последње три године измерене сличне вредности.

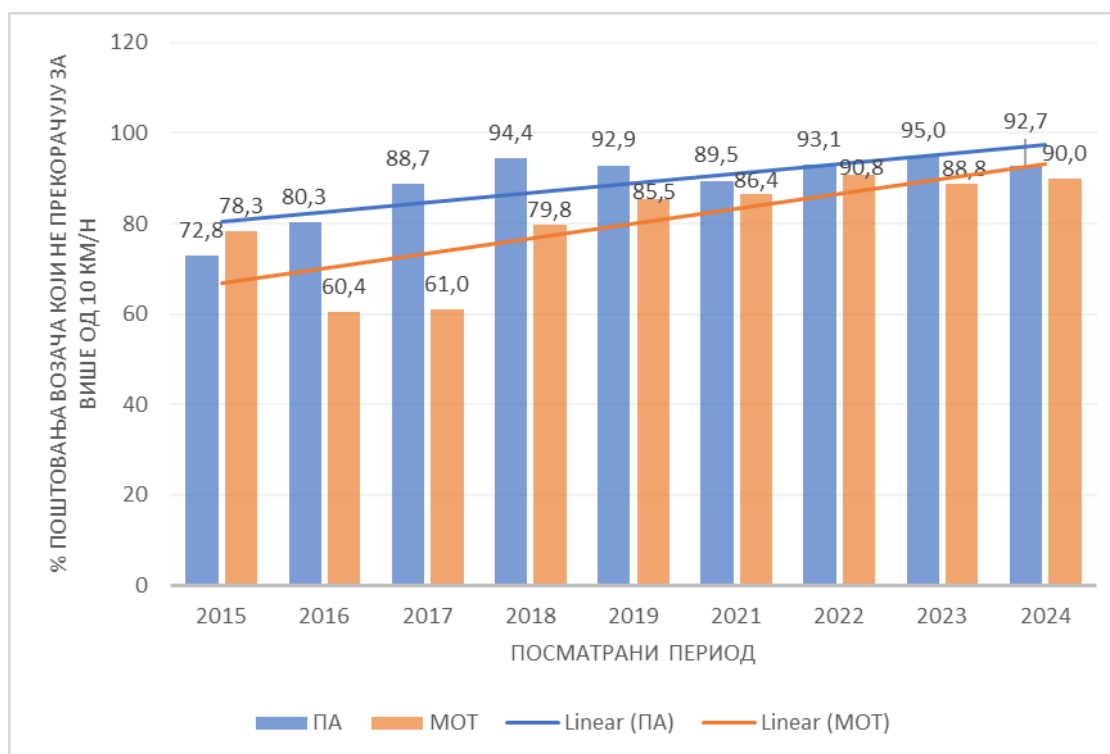
Код возача путничких аутомобила, од 2015. године евидентира се приближно иста вредност индикатора проценат возача путничких аутомобила који не прекорачују брзину за више од 10 km/h. У истом периоду евидентира се и тренд смањења поштовања прекорачења брзине за више од 10 km/h, од стране возача теретних возила, тако што је вредност индикатора смањена са око порасла са око 91% на око 81%, Графикон 3.54.

Расподела вредности индикатора прекорачења брзине за више од 10 km/h од стране возача теретних возила показује тренд погоршања, јер последњих година у континуитету расте удео возача који прекорачују брзину, Графикон 3.54.

На аутопуту возачи теретних возила, аутобуса и путничких аутомобила најређе поштују ограничење брзине. Истраживања у 2024. години, показују да 62,3% возача аутобуса, 63,7% возача теретних возила и 75,6% возача путничких аутомобила поштују ограничење брзине. 80,4% возача мотоцикла поштују ограничење брзине. Возачи теретних возила и аутобуса најређе поштују ограничење брзине на аутопуту за више од 10 km/h, након чега следе возачи мотоциклиста, Табела 3.3.

Табела 3.3 Вредности индикатора брзине на аутопуту на националном нивоу Републике Србије у 2024. години

АУТО-ПУТ	ПА	ТТВ	БУС	МОТ
Просечна брзина	121,3	88,9	96,4	114,5
85-ти перцентил	134,0	98,0	108,0	135,0
Стандардно одступање	14,6	9,7	12,0	19,6
% поштовања ограничења брзине	75,6	63,8	62,3	80,4
% поштовања ограничене брзине увећане за 10 km/h	92,7	88,1	88,7	90,0
Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	138,8	98,8	108,1	142,8



Графикон 3.55 Тренд индикатора процент возача који не прекорачују брзину за више од 10 km/h на аутопуту возача путничких аутомобила и мотоцикала (2015 - 2023)

Анализа тренда поштовања ограничења брзине за више од 10 km/h, код возача мотоциклиста показује повећање процената возача који поштују наведено ограничење на аутопуту у Републици Србији. Вредности индикатора, повећане су од приближно 60% до 90% за посматрани период од 2015. до 2024. године. За индикатор проценат возача путничких аутомобила који поштују ограничење брзине за више од 10 km/h, вредности индикатора расту, тако да је 2024. године евидентирано највеће поштовање ограничења брзине од 92,7%, Графикон 3.55.

Табела 3.4 Вредности индикатора повезаних са поштовањем ограничења брзине на свим категоријама саобраћајница на националном нивоу Републике Србије у 2024. години

СВЕ КАТЕГОРИЈЕ	ПА	ТТВ	БУС	МОТ	МОП	СВИ
% поштовања ограничења брзине	62,7	61,1	66,8	48,4	75,4	63,0
% возача који не прекорачују брзину за више од 10 km/h	88,3	87,1	90,4	71,1	93,1	88,0

Посматрано за све категорије саобраћајница, 62,7% возача путничких аутомобила и 61,1% возача теретних возила поштује ограничење брзине. Расподела поштовања брзине на свим категоријама саобраћајница од стране мотоциклиста износи 48,4%. Просечно за све категорије саобраћајница и за све категорије возила просечно поштовање ограничења брзине износи 63,0%. Поштовање ограничене брзине за више од 10 km/h од ограничене најмање је код мотоциклиста (71,1%) на свим категоријама саобраћајница. Просечно 88,0% возача у Републици Србији поштује ограничену брзину до 10 km/h изнад ограничене (Табела 3.4).

3.5. ВРЕДНОСТ ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА НАЦИОНАЛНОМ НИВОУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ У 2024. ГОДИНИ

Табела 3.5 Вредност индикатора безбедности саобраћаја на националном нивоу Републике Србије у 2024. години који се односе на понашања учесника у саобраћају

Индикатори	Насеље	Ван насеља	Аутопут	Укупно
	СРБ	СРБ	СРБ	СРБ
ПА	96,3	96,0	95,8	96,1
ТТВ	93,5	91,4	89,2	92,1
БУС	93,1	92,7	92,1	92,8
Возачи ПА	84,2	88,9	91,9	87,2
Сувозачи ПА	81,5	85,3	85,9	83,7
Предње седиште ПА	83,1	87,5	89,5	85,8
Задње седиште ПА	19,3	22,3	24,8	21,3
Возачи ТТВ	56,0	60,8	65,0	59,2
Сувозачи ТТВ	50,7	55,3	57,2	53,5
Предње седиште ТТВ	54,3	58,9	62,5	57,3
Возачи БУС	31,5	38,2	52,7	36,9
Сувозачи БУС	25,0	29,9	31,6	27,9
Предње седиште БУС	29,8	36,2	46,9	34,6
Дечије седиште	67,9	72,9	79,3	71,4
Деца сигурносни појас	42,9	46,8	62,3	46,7

Индикатори	Насеље	Ван насеља	Аутопут	Укупно
	СРБ	СРБ	СРБ	СРБ
Укупно - деца	56,1	61,0	71,8	60,0
Сви у путничким аутомобилима	74,7	78,6	80,8	77,1
Возачи mopеда	56,9	58,8		57,6
Путници на mopедима	43,7	55,1		50,3
Возачи и путници на mopедима	54,6	58,1		56,4
Возачи мотоцикала	82,1	84,0	87,9	83,4
Путници на мотоциклима	66,7	71,6	70,2	68,9
Возачи и путници на мотоциклима	79,1	81,7	84,9	80,7
Возачи mopеда и мотоцикала	68,7	72,1	87,9	70,9
Mопедисти и мотоциклисти	66,2	70,6	84,9	68,8
Бициклисти	5,1	7,7		5,8
% прелазака на "зелено" светло	83,2			83,2
% прелазака на ОПП	72,0			72,0
% исправних прелазака	76,3			76,3
% исправних прелазака деце	77,7			77,7
% прелазака без ометања	95,1			95,1

Легенда:

ПА – путнички аутомобил

ТВ – теретна возила

БУС – аутобус

ОПП – обележени пешачки прелаз

N/A – подаци/ранг не постоје или нису доступни

3.6. ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ЗДРАВСТВЕНО ЗБРИЊАВАЊЕ

За унапређење безбедности саобраћаја, осим акција које се спровode у циљу смањивања ризика настанка незгода и ризика повређивања у саобраћајној незгоди, од изузетне важности представљају акције које се спровode у циљу здравственог збрињавања повређених у саобраћајним незгодама. Саобраћајни трауматизам представља оптерећење целог друштва, а не само система здравствене заштите, због чега је здравствено збрињавање препознато као једна од кључних компоненти за спречавање смртних последица и инвалидитета проузрокованих саобраћајним незгодама.

Извештај о глобалном статусу безбедности на путевима за 2023. годину детаљно описује размере смртних случајева у саобраћају на путевима и напредак на унапређењу закона, стратегија и акција за њихово смањење широм света. Извештај показује да је број смртних случајева у саобраћају благо опао на 1,19 милиона годишње и да напори да се побољша безбедност на путевима имају утицаја. Такође, ако се жели постићи циљ да се број смртних случајева и повреда у саобраћају смањи за 50 одсто до 2030. године потребна је хитна акција (*Global status report on road safety 2023, WHO*).

У Србији је у 2023. години у саобраћајним незгодама смртно страдало 503 лица, док је за последњих 30 година живот изгубило 30.000 особа. (Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији 2023, АБС и Community Road Accident Database ; European Commission).

Влада Републике Србије предузима мере за спречавање смртности у саобраћају на путевима, са посебним освртом на сузбијање неприлагођених брзина и некоришћења сигурносног појаса, који су водећи узроци смртности у друмском саобраћају у Србији. Нова национална стратегија за безбедност у саобраћају за период 2023 до 2030. године, има за циљ смањење смртних случајева за 50 одсто у поређењу са 2019.

Из тог разлога и сагледавајући факторе здравственог збрињавања повређених након догађања саобраћајне незгоде, кључни индикатори безбедности саобраћаја, који се односе на здравствено збрињавање, могу се систематизовати на здравствене установе, здравствено особље, транспортне јединице здравствених установа, време одзива и здравствени третман.

Већину података о индикаторима безбедности саобраћаја, који се односе на здравствено збрињавање, могуће је прикупљати из одговарајућих база података здравствених установа.

Индикатори здравственог збрињавања који су мерени у Србији односе се на:

- здравствене установе,
- здравствено особље,
- транспортне јединице здравствених установа
- здравствени третман и
- време одзива.

3.6.1. ИНДИКАТОР ЗДРАВСТВЕНОГ ЗБРИЊАВАЊА КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА БРОЈ ХИТНИХ МЕДИЦИНСКИХ СЛУЖБИ

Према расположивим подацима Института за јавно здравље Србије „Др Милан Јовановић Батут“, у Србији постоји 145 здравствених установа које имају службу хитне медицинске помоћи (ХМП). Наведене здравствене установе су распоређене у 115 општина у Србији, без територије Косова и Метохије, где се налазе четири ХМП.

Наведени подаци значе да је 79% општина у Србији покривено са најмање једном службом хитне медицинске помоћи, док у осталих 21% општина не постоје засебне службе хитне медицинске помоћи. Свака полицијска управа у Србији има најмање две ХМП (Табела 3.6).

Табела 3.6. Заступљеност ХМП у Србији према полицијским управама

ПУ	Број ХМП (%)	
Београд	11	7,59
Бор	5	3,45
Чачак	4	2,76
Јагодина	9	6,21
Кикинда	5	3,45
Крагујевац	7	4,83
Краљево	4	2,76
Крушевац	5	3,45
Лесковац	6	4,14
Ниш	3	2,07
Нови Пазар	3	2,07
Нови Сад	9	6,21
Панчево	8	5,52
Пирот	5	3,45
Пожаревац	4	2,76
Пријеполје	2	1,38
Прокупље	3	2,07
Шабац	5	3,45
Смедерево	5	3,45
Сомбор	5	3,45
Сремска Митровица	8	5,52
Суботица	4	2,76
Ужице	7	4,83
Ваљево	2	1,38
Врање	5	3,45
Зајечар	4	2,76
Зрењанин	3	2,07
Косово и Метохија	4	2,76
Укупно	145	100,00

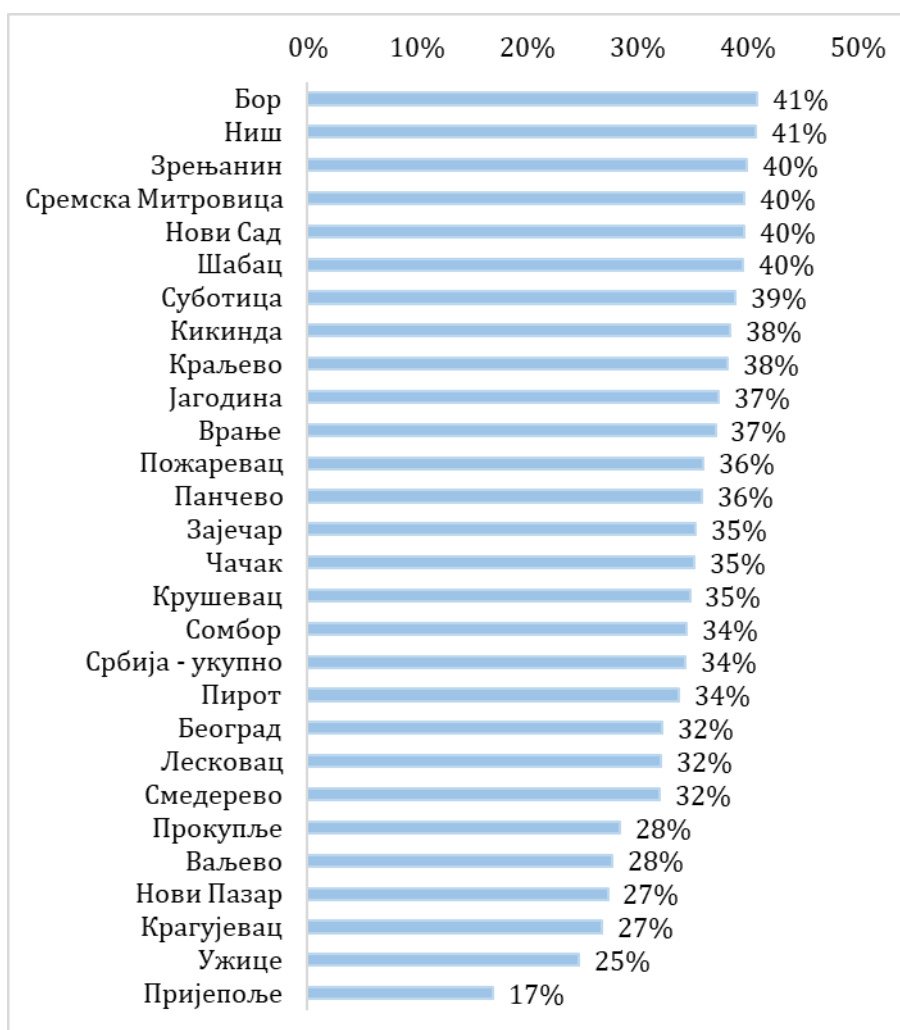
3.6.2. ИНДИКАТОРИ ЗДРАВСТВЕНОГ ЗБРИЊАВАЊА КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ЗДРАВСТВЕНО ОСОБЉЕ

Подаци о заступљености здравственог особља у здравственим установама које имају службу хитне медицинске помоћи (ХМП) се односе на број лекара у хитним медицинским службама којих има укупно 1.901, односно 12.4% према укупном броју лекара у здравственим установама које имају службу ХМП¹.

¹ Подаци о кадру не укључују територију АП Косово и Метохија

Осталог медицинског особља у хитним медицинским службама има укупно 3.635, што представља 8,2% од 44.117 осталог медицинског особља у здравственим установама које имају службу ХМП. Подаци се односе на кадар у службама ХМП по здравственим установама за 2024. годину.

Највећи удео лекара у ХМП, у односу на укупан број медицинског особља у ХМП имају полицијске управе Бор (40,8%), Ниш (40,7%) и Зрењанин (39,9%). Најмањи проценат лекара у ХМП у односу на укупан број медицинског особља у овој служби имају полицијске управе Пријеполје (16,9%), Ужице (24,7%), Крагујевац (26,8%) (Графикон 3.56).



Графикон 3.56. Процент лекара у ХМП у односу на укупан број медицинског особља у ХМП према полицијским управама у Србији

Табела 3.7. Индикатори безбедности саобраћаја повезани са здравственим особљем (број лекара и број осталог медицинског особља у ХМП)

Полицијска управа	Број лекара укупно	Број лекара у служби ХМП	Број осталог медицинског особља, укупно	Број осталог медицинског особља у служби ХМП	Број медицинског особља у служби ХМП
Београд	3122	475	8202	1001	1476
Бор	329	40	1060	58	98
Ваљево	351	26	1111	68	94
Врање	494	53	1391	90	143
Зајечар	295	24	871	44	68
Зрењанин	351	57	1003	86	143
Јагодина	628	77	1890	129	206
Кикинда	389	43	1231	69	112
Крагујевац	889	101	2219	276	377
Краљево	571	71	1529	115	186
Крушевац	475	50	1494	94	144
Лесковац	512	43	1459	91	134
Ниш	936	90	2226	131	221
Нови Пазар	324	12	837	32	44
Нови Сад	1244	199	3656	303	502
Панчево	544	66	1498	118	184
Пирот	243	29	688	57	86
Пожаревац	295	41	1014	73	114
Пријеполје	176	12	619	59	71
Прокупље	229	21	712	53	74
Смедерево	451	57	1382	121	178
Сомбор	380	42	1194	80	122
Сремска Митровица	584	85	1648	129	214
Суботица	199	35	618	55	90
Ужице	425	38	1485	116	154
Чачак	377	40	1168	74	114
Шабац	561	74	1912	113	187
Укупно	15374	1901	44117	3635	5536

Број болничких кревета који служе за збрињавање само повређених у саобраћајним незгодама не може се дефинисати, јер не постоје посебно опредељени болнички кревети за збрињавање повређених као последица повреда од саобраћајних незгода, у односу на остале интервенције.

3.6.3. ИНДИКАТОР ЗДРАВСТВЕНОГ ЗБРИЊАВАЊА КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА БРОЈ ТРАНСПОРТНИХ ЈЕДИНИЦА ЗДРАВСТВЕНИХ УСТАНОВА

У Републици Србији ХМП су опремљене са 1.779 возила хитне помоћи (без Косова и Метохије), која су опремљена неопходном опремом за збрињавање повређених у саобраћајним незгодама.

Највећи број возила ХМП имају полицијске управе Београд, Нови Сад, Кикинда и Крушевац, а најмањи број возила имају Пријеполје, Бор, Ваљево, Краљево, Зајечар (Табела 3.8).

Табела 3.8. Број возила ХМП према полицијским управама у Србији

Полицијска управа	Број возила ХМП
Београд	226
Бор	38
Чачак	39
Јагодина	41
Кикинда	96
Крагујевац	71
Краљево	50
Крушевац	84
Лесковац	49
Ниш	81
Нови Пазар	49
Нови Сад	113
Панчево	96
Пирот	37
Пожаревац	49
Пријеполје	33
Прокупље	42
Шабац	69
Смедерево	31
Сомбор	36
Сремска Митровица	60
Суботица	26
Ужице	60
Ваљево	43
Врање	94
Зајечар	36
Зрењанин	43
Укупно	1779

3.6.4. ИНДИКАТОР ЗДРАВСТВЕНОГ ЗБРИЊАВАЊА КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА ЗДРАВСТВЕНИ ТРЕТМАН

Просечан број дана проведених у болницама као последица повреда у саобраћајним незгодама у Србији је 6.7 (Табела 3.9).

Подаци се односе на лица хоспитализована у болницама као последица повреда у саобраћајним незгодама V 01-V89 и V 99 (према Међународној класификацији болести, МКБ 10), по дужини хоспитализације и по здравственим установама на годишњем нивоу за 2023. годину.

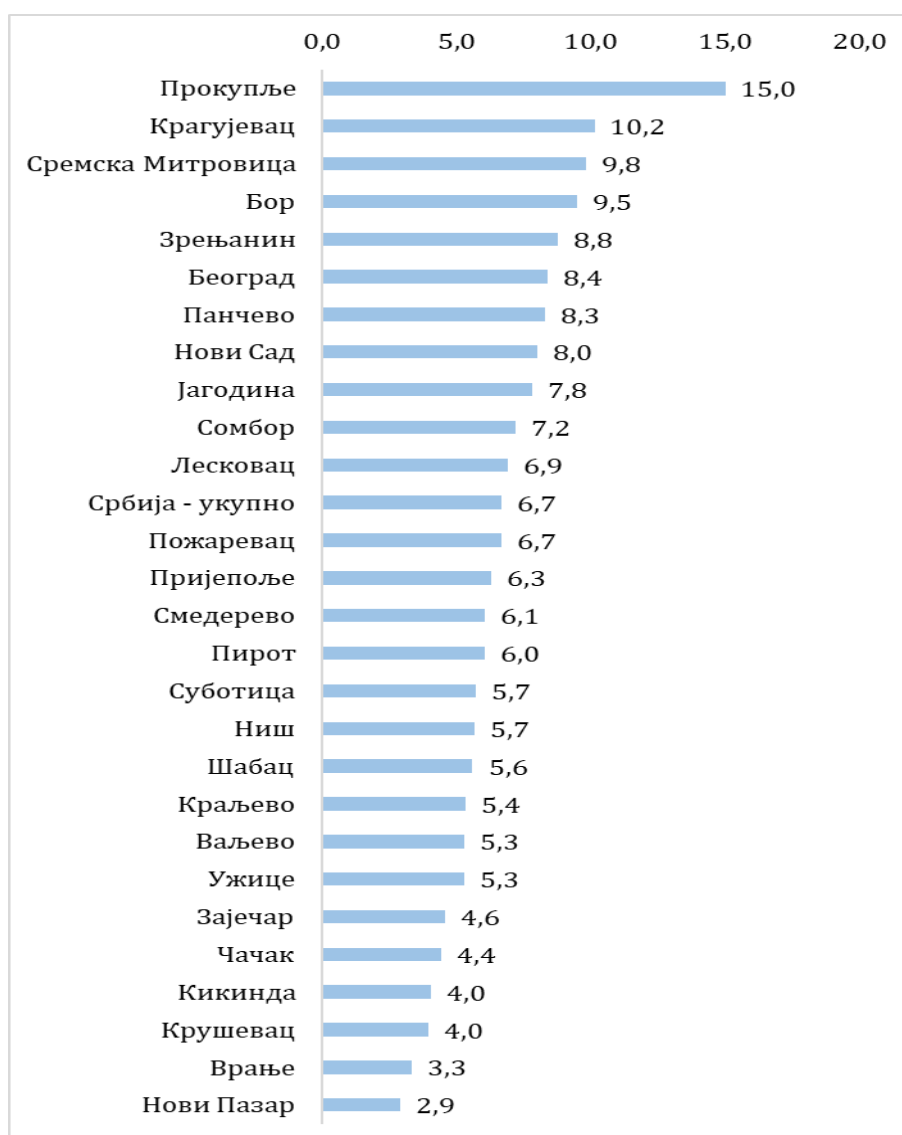
Табела 3.9. Индикатори здравственог третмана према полицијским управама у Србији (просечна дужина хоспитализације)

Полицијска управа	Укупан број дана	Број епизода	Просечна дужина хоспитализације (у данима)
Београд	5004	596	8.4
Бор	503	53	9.5
Чачак	946	214	4.4
Јагодина	625	80	7.8
Кикинда	206	51	4.0
Крагујевац	2122	209	10.2
Краљево	691	129	5.4
Крушевац	568	143	4.0
Лесковац	201	29	6.9
Ниш	330	58	5.7
Нови Пазар	554	189	2.9
Нови Сад	4093	510	8.0
Панчево	820	99	8.3
Пирот	248	41	6.0
Пожаревац	594	89	6.7
Пријепоље	44	7	6.3
Прокупље	60	4	15.0
Шабац	841	150	5.6
Смедерево	237	39	6.1
Сомбор	776	108	7.2
Сремска Митровица	187	19	9.8
Суботица	1030	180	5.7
Ужице	1198	226	5.3
Ваљево	787	148	5.3
Врање	10	3	3.3

Полицијска управа	Укупан број дана	Број епизода	Просечна дужина хоспитализације (у данима)
Зајечар	376	82	4.6
Зрењанин	430	49	8.8
Србија - укупно	23481	3505	6.7

Повређени у саобраћајним незгодама, који су хоспитализовани у Прокупљу имају најдужи период хоспитализације након саобраћајних незгода (15 дана), следи Крагујевац (10,2 дана) и Сремска Митровица (9,8 дана).

Најкраћи период хоспитализације као последица повређивања у саобраћајним незгодама је у Новом Пазару (2,9 дана), Врању (3,3 дана), Крушевцу и Кикинди (4,0 дана) (Графикон 2).



Графикон 3.57. Просечан број дана хоспитализованих након повреде у саобраћајним незгодама према полицијским управама у Србији

Просечна дужина рехабилитације повређених у саобраћајним незгодама у Србији износи 24.1 дана.

Рехабилитација у Србији се реализује на територији пет полицијских управа (Табела 3.10).

Табела 3.10. Просечна дужина рехабилитације повређених у саобраћајним незгодама у Србији

Полицијска управа	Укупан број дана	Број епизода	Просечна дужина хоспитализације (у данима)
Киkinда	1620	69	23.5
Краљево	826	31	26.6
Нови Пазар	591	26	22.7
Нови Сад	265	11	24.1
Зрењанин	558	23	24.3
Србија - укупно	3860	160	24.1

3.6.5. ИНДИКАТОР ЗДРАВСТВЕНОГ ЗБРИЊАВАЊА “ВРЕМЕ ОДЗИВА”

Активационо време представља временски интервал који је прошао од момента пријема позива за први ред хитности до предаје тог позива/активирања лекарске екипе. Реакционо време представља временски интервал који је прошао од момента предаје позива/активирања лекарске екипе за први ред хитности до доласка екипе до пацијента. Време одзива је збир претходно два наведена времена.

Кључна два индикатора безбедности саобраћаја у вези времена одзива су просечно време одзива, односно средња вредност времена одзива и 95-ти перцентил тог истог времена. У табелама 6 и 7 су приказани расположиви подаци за просечно време одзива и 95-ти перцентил, респективно, широм Републике Србије.

Према расположивим подацима у Републици Србији просечно активационо време службе ХМП износи 1,08 минута, док реакционо време износи 8,05 минута, а укупно време одзива је 9,13 минута.

Табела 3.11. Средња вредност активационог, реакционог време и укупног времена одзива у Републици Србији

	Активационо време (мин)	Реакционо време (мин)	Време одзива (акт+реа. вр.) (мин)
Дом здравља Бор- служба хитне медицинске помоћи	1	7,9	8,9
Дом здравља Чачак- служба хитне медицинске помоћи	1	11,7	12,7

	Активационо време (мин)	Реакционо време (мин)	Време одзива (акт+реа. вр.) (мин)
Дом здравља Јагодина- служба хитне медицинске помоћи	1	7	8
Дом здравља Кикинда- служба хитне медицинске помоћи	1	8,59	9,59
Дом здравља Краљево- служба за хитну медицинску помоћ са санитетским превозом	1	6	7
Хитна помоћ је служба Дома здравља Крушевац	1	13	14
Дом здравља Лесковац- служба хитне медицинске помоћи	1,52	7,24	8,76
Дом здравља Нови Пазар - служба хитне медицинске помоћи	1	12	13
Дом здравља Панчево- служба хитне медицинске помоћи	1,07	4,74	5,81
Дом здравља Пирот- служба хитне медицинске помоћи	1	5,3	6,3
Дом здравља Пожаревац- служба хитне медицинске помоћи	1,11	8,10	9,21
Дом здравља Прокупље- служба хитне медицинске помоћи	0,40	5	5,4
Дом здравља Шабац- служба хитне медицинске помоћи	0,39	7,33	7,72
Дом здравља Смедерево- служба хитне медицинске помоћи	1,30	11,75	13,05
Дом здравља Ђорђе Лазић Сомбор-служба хитне медицинске помоћи	1	9	10
Дом здравља Сремска Митровица-служба хитне медицинске помоћи	1,69	8,21	9,9
Дом здравља Суботица-служба хитне медицинске помоћи	1,17	6,48	8,05
Здравствени центар Ужице-служба хитне медицинске помоћи	1	9,1	10,1
Дом здравља Ваљево- служба хитне медицинске помоћи	0,40	5	5,40
Здравствени центар Врање-служба хитне медицинске помоћи	2	7,5	9,5
Дом здравља Зајечар- служба хитне медицинске помоћи	1,17	9	10,17
Дом здравља „др Бошко Вребалов“ Зрењанин	2	12	14
Завод за ургентну медицину Београд	0,64	7,14	7.78

	Активационо време (мин)	Реакционо време (мин)	Време одзива (акт+реа. вр.) (мин)
Завод за ургентну медицину Нови Сад	1,24	8,27	9,51
Завод за ургентну медицину Ниш	1	5,69	6,69
Завод за ургентну медицину Крагујевац	1	6,41	7,41
РЕПУБЛИКА СРБИЈА	1,08	8,05	9,13

Према расположивим подацима у Републици Србији 95-ти перцентил активационог времена износи 5 минута, реакционог времена износи 20 минута, а укупно време одзива је 25 минута.

Табела 3.12. 95-ти перцентил активационог, реакционог време и укупно време одзива у Републици Србији

	Активационо време (мин)	Реакционо време (мин)	Време одзива (акт+реак вр.) (мин)
Нова Варош	3	29,5	31
Зајечар	1	11,9	12,9
Крушевац	1	18	19
Кикинда	1	19,5	20,5
Краљево	1	17,6	18,6
Чајетина	1	23	24
Нови Сад	5,5	20,5	26,1
Бор	1	20	21
Бајина Башта	5,7	24,4	30
Ариље	5,25	20,5	25,7
Ужице	1	23,1	24
Нови Пазар	1	18	19
Косјерић	-	-	5
Крагујевац	1	13	14
Панчево	2	14	16
Ниш	1	21,7	22,7
Јагодина	-	-	14
Ваљево	-	-	8,2
Врање	1	13,9	14,9
Зрењанин	-	-	11,8
Београд	1,88	16,28	17,41
РЕПУБЛИКА СРБИЈА	5	20	25

Агенција за безбедност саобраћаја
Бранко Стаматовић, в.д. директора

Приредили

Светлана Миљуш
Бојана Миљковић
Младен Ковач
Ивана Панић

Контакт подаци

Булевар Михајла Пупина 2 (источни улаз)
11070 Нови Београд
+381 11 3117 298
istrazivanja@abs.gov.rs

Штампа

Агенција за безбедност саобраћаја
2024. година

Сви подаци су јавно доступни у оквиру Интегрисане базе података о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији, кроз WEB GIS апликацију, на адреси <http://bazabs.abs.gov.rs/absPortal/>.