

СТАТИСТИЧКИ ИЗВЕШТАЈ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ ЗА 2024. ГОДИНУ



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

СТАТИСТИЧКИ ИЗВЕШТАЈ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ 2024

Садржај



Податке о безбедности
саобраћаја у Европи
(страница 23)



Основна обележја
саобраћајних незгода у
2024. години (страница 27)



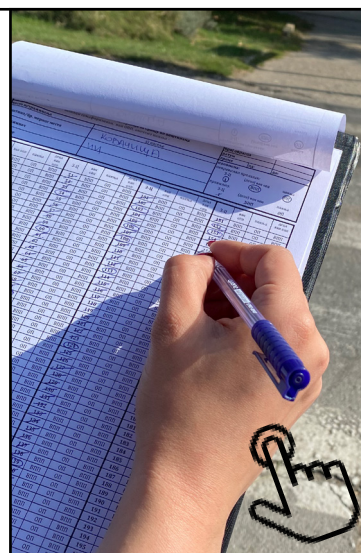
Анализу последица
саобраћајних незгода
према категорији
(својству) учесника у
саобраћају (страница 45)

Анализу последица
саобраћајних незгода
према старосним групама
учесника у саобраћају
(страница 59)



Анализу индикатора
перформанси безбедности
саобраћаја у 2024. години
(страница 69)

Анализу остварених
прелазних циљева за
2024. годину дефинисаних
у Стратегији безбедности
саобраћаја (страница 77)



Остала издања Агенције



ЛАКА ЕЛЕКТРИЧНА ВОЗИЛА

Извештај садржи све информације које се односе на учешће лаких електричних возила у саобраћају (прописе, препоруке, светска искуства и статистичке податке). У извештају су приказани и резултати пилот истраживања индикатора перформанси безбедности саобраћаја који се односе на возаче лаких електричних возила. Анализа светских искустава је показала да је најчешћа старосна граница за вожњу лаког електричног возила 14 година, као што је и у Републици Србији.



ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Пројекат Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја је један од најважнијих научно-истраживачких пројеката у области безбедности саобраћаја. Преглед резултата пројекта за 2024. годину су приказани у брошури, али и у табелама и картама, које су доступне на сајту Агенције. У 2024. години, 85,8% возача и сувозача у путничким аутомобилима је користило сигурносни појас, док је на задње седишту то чинило 21,3% путника.



САВЕТИ ЗА БЕЗБЕДНУ ВОЖЊУ У ЛЕТЊИМ МЕСЕЦИМА

У оквиру кампање “Вози одморан” израђена је брошура која нуди савете за безбедну вожњу у летњим месецима. Тема о којој се ретко говори је и одговарајући смештај пртљага у возилу, а што потенцијлно може да утиче на безбедност путника у возилу. Такође, тема којом смо се бавили у овој брошури је и тзв. “коридор за пролазак хитних служби”.

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).

Након што су претходна издања Статистичког извештаја добила позитивне критике, Агенција је одлучила да настави са објављивање широког сета података, прилагођеног свим јавностима, од стручне до најшире. Вишеструка намена Статистичког извештаја се постиже смисленом структуром као и истицањем кључних бројки и дијаграма.

Агенција је прошле године у оквиру Статистичког извештаја почела да прати успешност остваривања општих и посебни циљева, као и њихових показатеља исхода, а који су дефинисани у Стратегији безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године (у даљем тексту: Стратегија) са акционим планом за 2023. до 2025. године. Општи циљеви Стратегије су: 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. Редовно праћење успешности остваривања тих циљева и показатеља исхода омогућава брзо кориговање и боље усмеравање мера и активности намењених побољшању стања безбедности саобраћаја.

Бројне су активности Агенције, од чега се на међународном плану истиче учешће на пројекту “Бољи систем безбедности саобраћаја заснован на примени дубинских анализа саобраћајних незгода у Босни и Херцеговини и Републици Србији”. Реализација пројекта је била могућа захваљујући Фонду Уједињених нација за безбедност саобраћаја и подршци Европске комисије за Европу Уједињених нација и Светске здравствене организације. Агенција је у пројекту имала улогу координатора између тима експерата и институција у Републици Србији. Резултати пројекта би требали да помогну у имплементацији дубинских анализа (нови термин: мултидисциплинарна анализа) саобраћајних незгода у Републици Србији.

Агенција у сарадњи са Министарством унутрашњих послова – Управом саобраћајне полиције, Ауто-мото савезом Србије, компанијом ЕКО Србија, Туристичком организацијом Србије и ЈП „Путеви Србије“, већ девету годину заредом реализује кампању „Вози одморан“. Кампања се традиционално спроводи током летњих месеци, када је интензитет саобраћаја највећи, а усмерена је на подизање свести о последицама вожње у стању умора, као и на подстицање возача да праве редовне паузе током путовања. Том приликом је припремљена и брошура „Савети за безбедну вожњу у летњим месецима“ која је доступна на сајту Агенције.

в.д. директора Агенције

Бранко Стаматовић

ПРЕДГОВОР

Одељење за националну базу података, анализе и истраживања (у даљем тексту: Одељење) је саставни део Сектора за превенцију, локалне самоуправе и истраживања.

Традиционално, на шта је Агенција веома поносна, реализован је пројекат Истраживања индикатора перформанси безбедности саобраћаја. У оквиру пројекта из 2024. године, спроведено је пилот истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја који се односе на возаче лаких електричних возила. Наиме, измене и допуне Закона о безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту: Закон) из септембра 2023. године су дефинисале лака електрична возила, као категорију учесника у саобраћају. Том приликом су дефинисана правила понашања и обавезе, које морају да испуњавају возачи лаких електричних возила. Из тог разлога се Агенција одлучила да прати 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.

Напори који су улагани у процесе прикупљања података о обележјима безбедности саобраћаја, као и у процесе анализе и коришћења тих података су потврђени више пута, а једна од најважнијих потврда се догодила 2023. године, када је Република Србија примљена у *CARE* базу података (скр. енгл. *CARE - Community database on Accidents on the Roads in Europe*). Од тада се запослени у Одељењу баве припремом сета података, који се доставља Европској комисији, односно који се доставља за потребе *CARE* базе података.

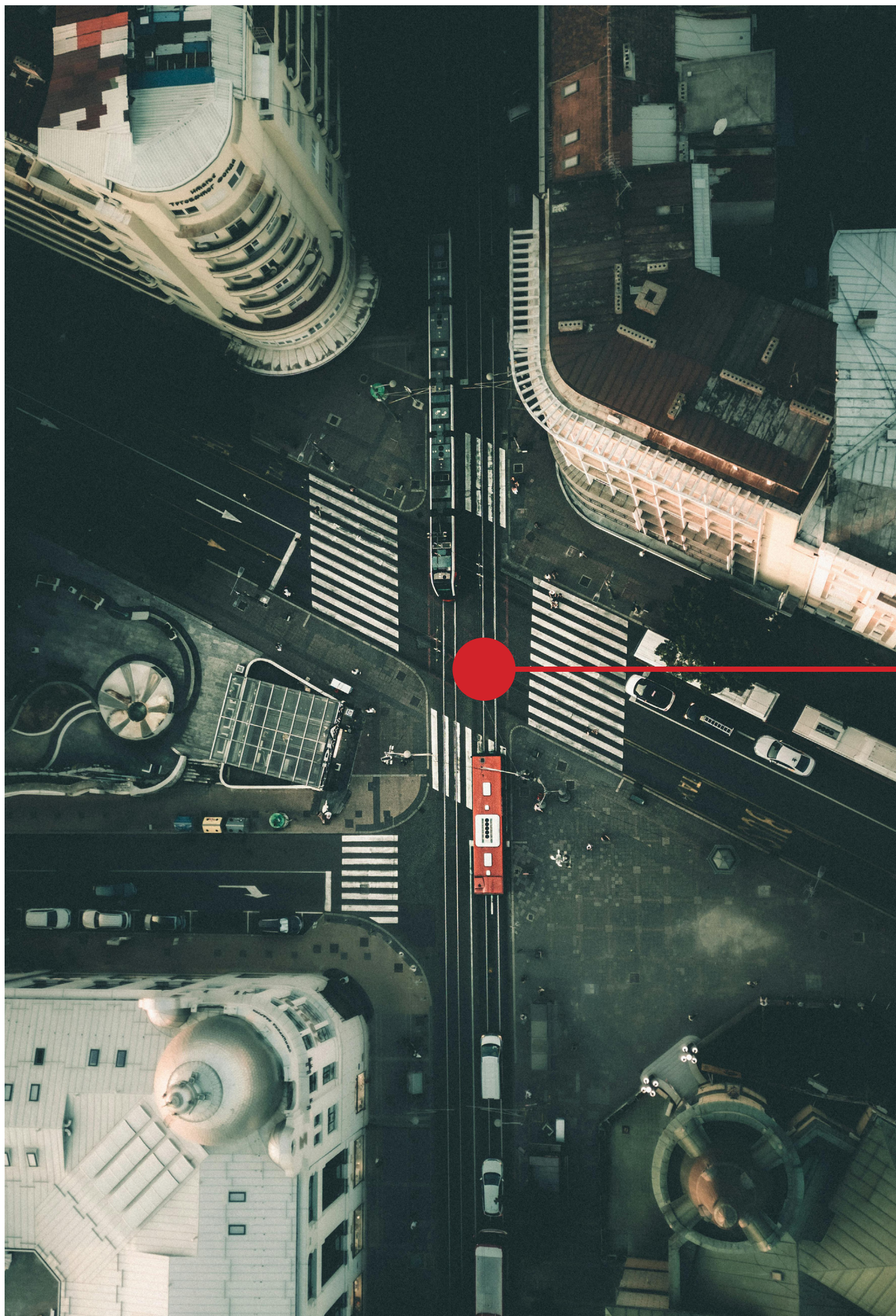
Како би се одржао квалитет података о саобраћајним незгодама, Агенција је 2024. године реализовала пројекат стручног усавршавања полицијских службеника који обављају послове увиђаја саобраћајних незгода. Циљ пројекта је прецизније препознавање и дефинисања утицајних фактора, са посебним акцентом на фактор пут и путну околину. Пројекат је реализован у складу са Стратегијом и Акционим планом који, такође, предвиђају наставак стручних усавршавања полицијских службеника и 2025. године.

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, анализе и истраживања

Бојана Миљковић



1. УВОД

У овом поглављу су представљене смернице за праћење података о обележјима безбедности саобраћаја који се налазе у Статистичком извештају. Дат је и кратак садржај сваког од поглавља Статистичког извештаја, као и дефиниције коришћених појмова. 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 2024. години. На основу се може вршити поређење стања безбедности саобраћаја, у односу на претходне године, као и препознавање кључних проблема 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 2024. година. На почетку је дат приказ апсолутних показатеља за 2024. 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 двоточкаши, 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. и 2024. 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 нијансе црвене 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:

- ▶ 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.
- ▶ 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. Уколико место саобраћајне незгоде не припада специфичном месту, биће евидентирано да није специфично место.
- ▶ 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 незгоду 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 определити 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 незгоде са пешацима,
2. Саобраћајне незгоде паркираним возилима,
3. Саобраћајне незгоде са учешћем једног возила,
4. Саобраћајне незгоде 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 определити 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, већ сваки фактор који је могао да утиче на настанак или последице 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:

- ▶ 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,
- ▶ 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,
- ▶ 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 (JP) 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:

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

Уместо јавног ризика се све чешће користи вредност јавног пондерисаног ризика (ЈПР), који уважава и друге последице саобраћајних незгода, а не само смртно страдала лица. Другим речима, у израчунавање 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:

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

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, не представљају подаци о учесницима у саобраћају који се понашају небезбедно (нпр. користе мобилни телефон), већ подаци 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).

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.

Дефинисање боје класе индикатора безбедности саобраћаја

Квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја класе
врло висока вредност	
висока вредност	
средња вредност	
ниска вредност	
веома ниска вредност	

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
ТТП	Тешко телесно повређена лица
ЛТП	Лако телесно повређених лица
ПОВ	Повређена лица
НАСТ	Настрадала лица
ПВ/ПА	Путничко возило/Путнички аутомобил
МОП	Мопед
МОТ	Мотоцикл
ТВ	Теретно возило
ИБС	Индикатор безбедности саобраћаја
IRTAD	International Traffic Safety Data and Analysis Group
CADaS	Common Accident Data Set
CARE	Community database on Accidents on the Roads in Europe



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

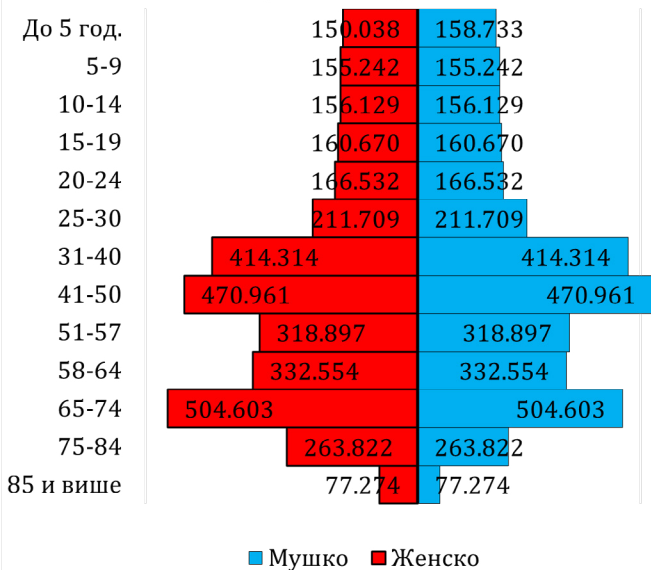
Мобилни телефон

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
---	-------

Старосна пирамида



Број регистрованих возила у 2024. години*

Путничка возила	2.476.419
Мопеди	38.129
Мотоцикли	65.909
Аутобуси	11.659
Теретна возила	307.815

У Републици Србији, према процени становништва за 2024. годину, живи 6.586.476 становника². Од тог броја, 51,4% чине жене. Просечна старост је 44 године. Очекивано трајање живота³ 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 41.087 болничких постеља и један лекар на 310 становника⁴.

Број живорођених у 2024. години је 60.845, што је у односу на 2023. годину смањење од 0,34%. Број умрлих у истој години је 98.230, што је у односу на 2023. годину повећање од 1,18%.

Укупна дужина путне мреже у Републици Србији је 45.408 km⁵. Дужина државних путева I и II реда је 15.126 km, при чему се 480 km води као неизграђено. У друмском саобраћају превезено је 52.663 хиљада путника (без градског саобраћаја) и 1.016 милиона у градском саобраћају.

Просечна нето зарада у 2024. години износила је 98.143 динара (око 838 евра⁶).

* Саопштење РЗС – Статистика саобраћаја и телекомуникација од 21.03.2025. године
2 РЗС, без територије АП Косово и Метохија
3 РЗС, подаци за 2023. годину
4 РЗС, податак за 2022. годину
5 ЈП „Путеви Србије“, без територије АП Косово и Метохија
6 Средњи курс евра у 2024. години (117,0851), извор Народна банка Србије

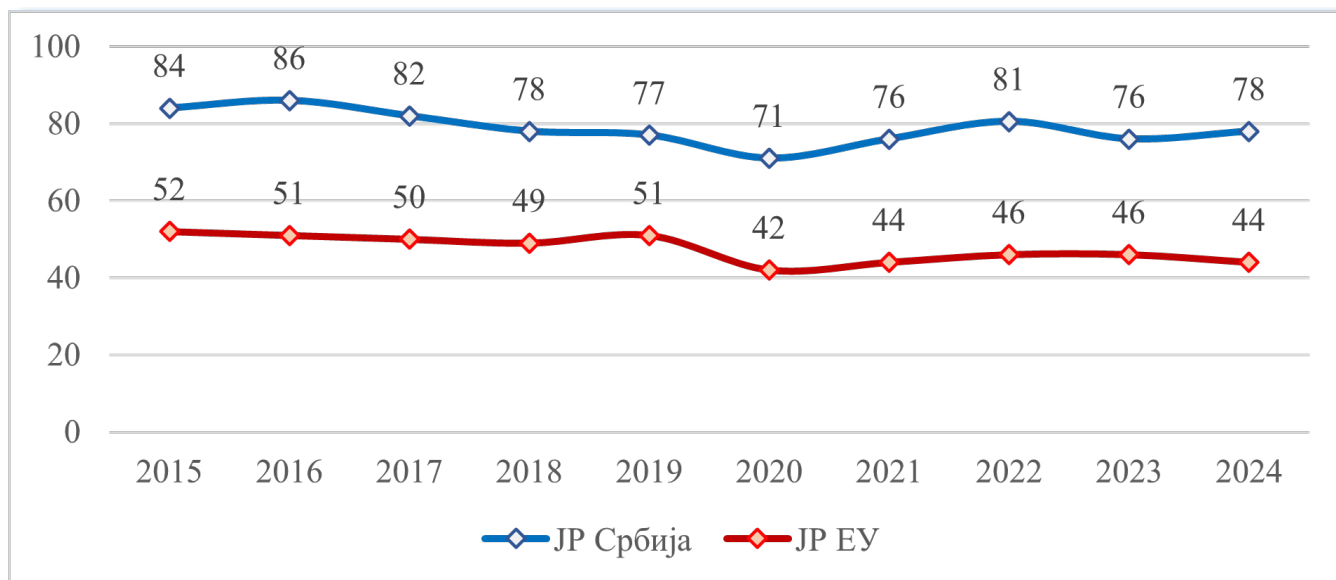


3. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ЕВРОПИ

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

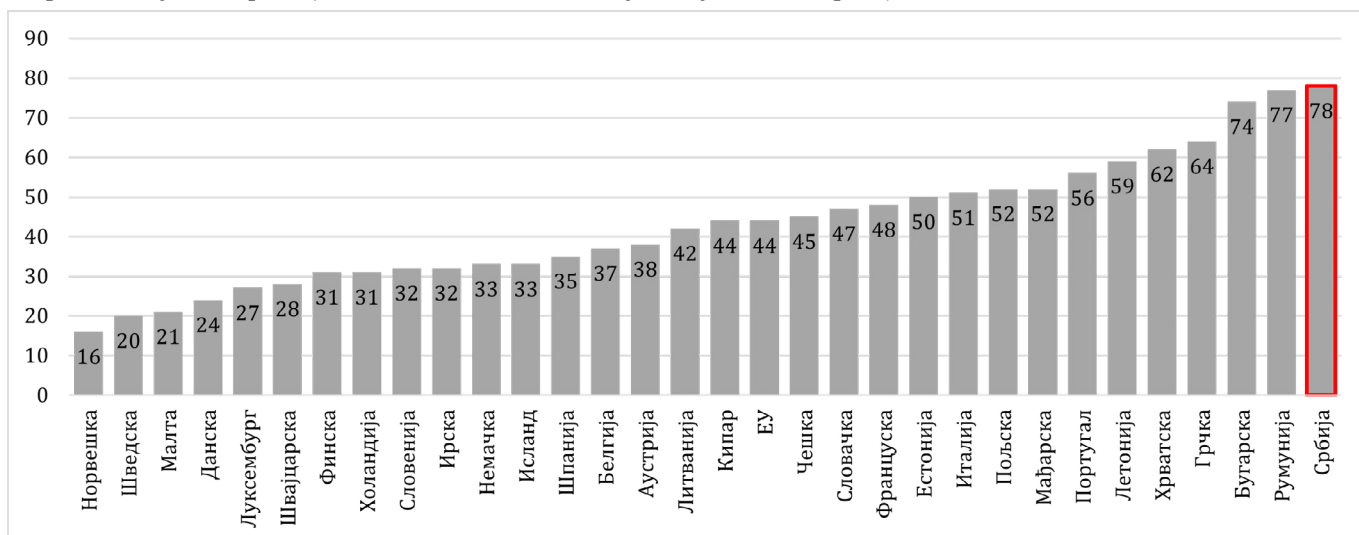
3.1. Основни показатељи

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. Вредност јавног ризика смрти у саобраћајним незгодама у 2024. години је 78 за Републику Србију. Гледано у односу на 2023. годину то је за два више смртно страдала на милион становника, али и 34 више у односу на просек Европске уније. Другим речима, разлика између просека Европске уније и вредности у Републици Србији је порасла у 2024. години.

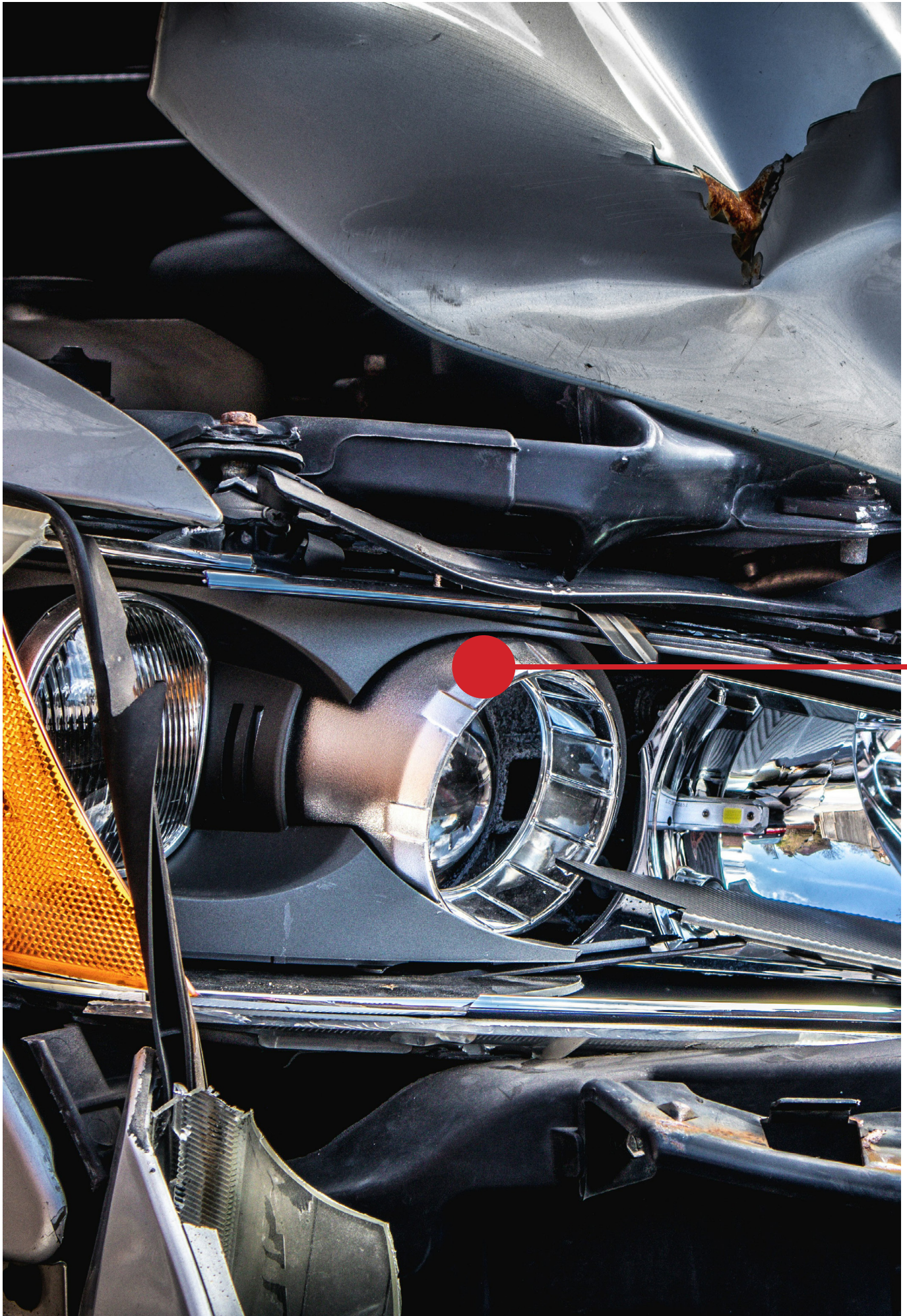


Графикон 3.1: Јавни ризик смрти у саобраћајним незгодама у Србији и Европској унији (2015-2024)

Од посматране 31 држава, Република Србија има највећи ризик смртог страдања у саобраћајним незгодама у 2024. години. Најбезбеднија држава, према посматраном ризику, је Норвешка, а одмах затим Шведска. У Норвешкој је скоро пет пута мањи јавни ризик смртог страдања у саобраћајним незгодама, него у Републици Србији.



Графикон 3.2: Јавни ризик смрти у саобраћајним незгодама у Србији и другим државама које достављају податке о саобраћајним незгодама Европској комисији



4. ОСНОВНА ОБЕЛЕЖЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У 2024. ГОДИНИ

У овом поглављу су анализирани:

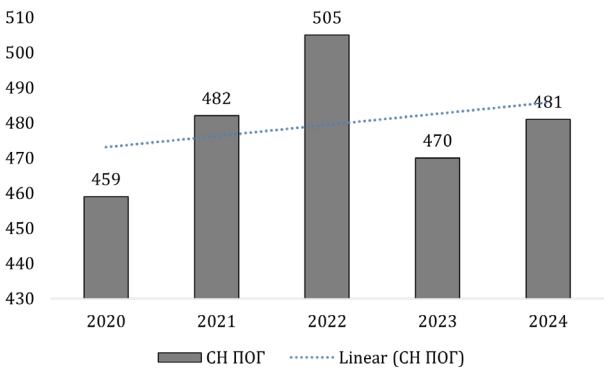
- ▶ Трендови саобраћајних незгода
- ▶ Временска расподела саобраћајних незгода
- ▶ Просторна расподела саобраћајних незгода
- ▶ Услови видљивости и временске прилике у којима се догодила саобраћајна незгода
- ▶ Типови саобраћајних незгода
- ▶ Утицајни фактори настанка саобраћајних незгода
- ▶ Ризици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

4.1. Основни подаци о саобраћајним незгодама у 2024. години

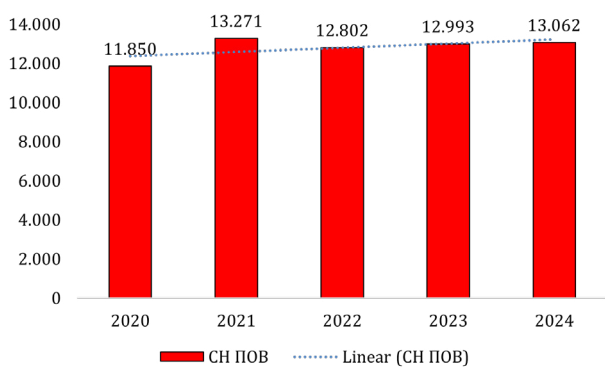
На територији Републике Србије се током 2024. године, догодило 32.262 саобраћајних незгода, од чега је 481 саобраћајна незгода са смртно страдалим лицима. Укупно је смртно страдало 514 лица, док је 3.705 тешко и 15.688 лако телесно повређено. Такође, догодило се и 18.719 саобраћајних незгода, у којима је настала само материјална штета. У табели испод је приказана и процентуална промена броја и последица саобраћајних незгода које су се догодиле 2024. године, у односу на 2023. годину. Наиме, 2024. године је дошло до смањења укупног броја саобраћајних незгода, али је број саобраћајних незгода са смртно страдалима лицима повећан за око 2%. Број тешко телесно повређених лица је повећан за око 9% и највећи је у петогодишњем периоду.

Табела 4.1: Број и последице саобраћајних незгода за период 2020-2024. године, као и процентуална промена броја и последица саобраћајних незгода 2024. године у односу на 2023. годину

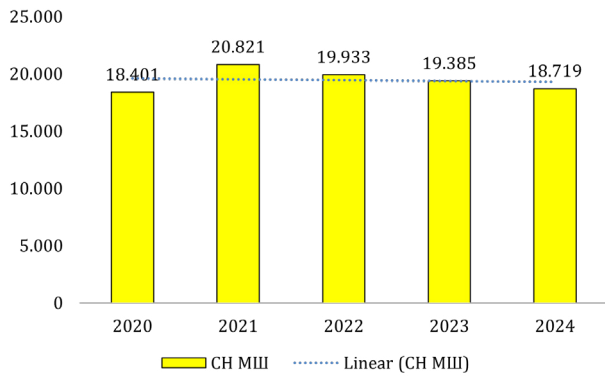
Година	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ					ПОСЛЕДИЦЕ				
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	Укупно СН	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ	Укупно НАСТ
2020	459	11.850	12.309	18.401	30.710	492	2.954	14.297	17.251	17.743
2021	482	13.271	13.753	20.821	34.574	521	3.347	16.557	19.904	20.425
2022	505	12.802	13.307	19.933	33.240	553	3.302	15.817	19.119	19.672
2023	470	12.993	13.463	19.385	32.848	503	3.397	15.660	19.057	19.560
2024	481	13.062	13.543	18.719	32.262	514	3.705	15.688	19.393	19.907
Промена	2%	1%	1%	-3%	-2%	2%	9%	0%	2%	2%
Просек 2020-24	479	12.796	13.275	19.452	32.727	517	3.341	15.604	18.945	19.461



Графикон 4.1: Број саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима, период 2020-2024. година



Графикон 4.2: Број саобраћајних незгода са повређеним лицима, период 2020-2024. година



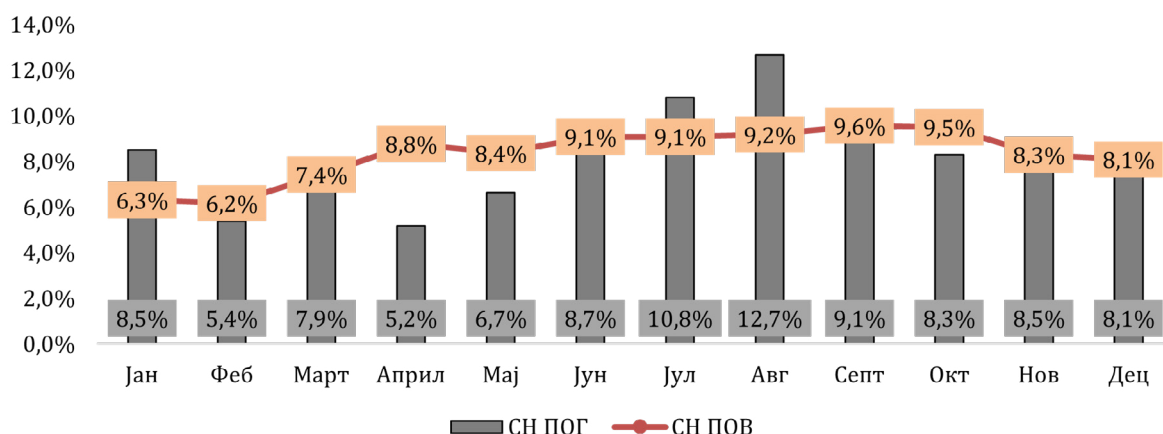
Графикон 4.3: Број саобраћајних незгода са само материјалном штетом, период 2020-2024. година

Временска расподела

Највећи број саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима се догодио у августу (12,7% од укупног броја), док се најмањи догодио у априлу (5,2%) и фебруару (5,4%). Са друге стране, највећи број незгода са повређеним лицима се догодио у септембру (9,6%) и октобру (9,5%), а најмањи у фебруару (6,2%).

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	41	826	1.581	2.448	42	211	1.016	1.227
Фебруар	26	808	1.310	2.144	28	223	951	1.174
Март	38	972	1.560	2.570	42	275	1.163	1.438
Април	25	1.147	1.466	2.638	25	288	1.354	1.642
Мај	32	1.094	1.491	2.617	35	306	1.311	1.617
Јун	42	1.187	1.460	2.689	43	368	1.416	1.784
Јул	52	1.189	1.546	2.787	53	348	1.456	1.804
Август	61	1.200	1.482	2.743	70	341	1.489	1.830
Септембар	44	1.251	1.574	2.869	52	378	1.487	1.865
Октобар	40	1.243	1.685	2.968	40	375	1.484	1.859
Новембар	41	1.086	1.658	2.785	43	289	1.271	1.560
Децембар	39	1.059	1.906	3.004	41	303	1.290	1.593
Укупно	481	13.062	18.719	32.262	514	3.705	15.688	19.393



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

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

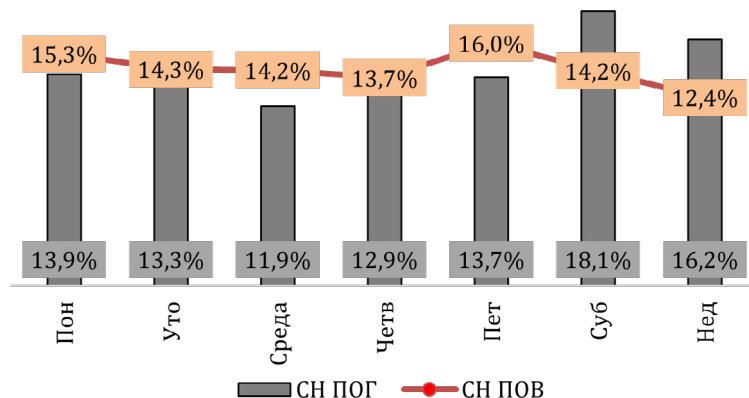
Дан	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ				ПОСЛЕДИЦЕ			
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ
Понедељак	67	1.995	2.836	4.898	71	516	2.352	2.868
Уторак	64	1.865	2.748	4.677	66	488	2.179	2.667
Среда	57	1.855	2.636	4.548	60	488	2.236	2.724
Четвртак	62	1.790	2.610	4.462	65	493	2.035	2.528
Петак	66	2.087	2.953	5.106	70	588	2.406	2.994
Субота	87	1.849	2.676	4.612	97	605	2.274	2.879
Недеља	78	1.621	2.260	3.959	85	527	2.206	2.733
Укупно	481	13.062	18.719	32.262	514	3.705	15.688	19.393

Када су у питању дани у седмици, највећи број саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима се догодио суботом (18,1%), а најмањи средом (11,9%). Петком се догодио највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима (16,0%).

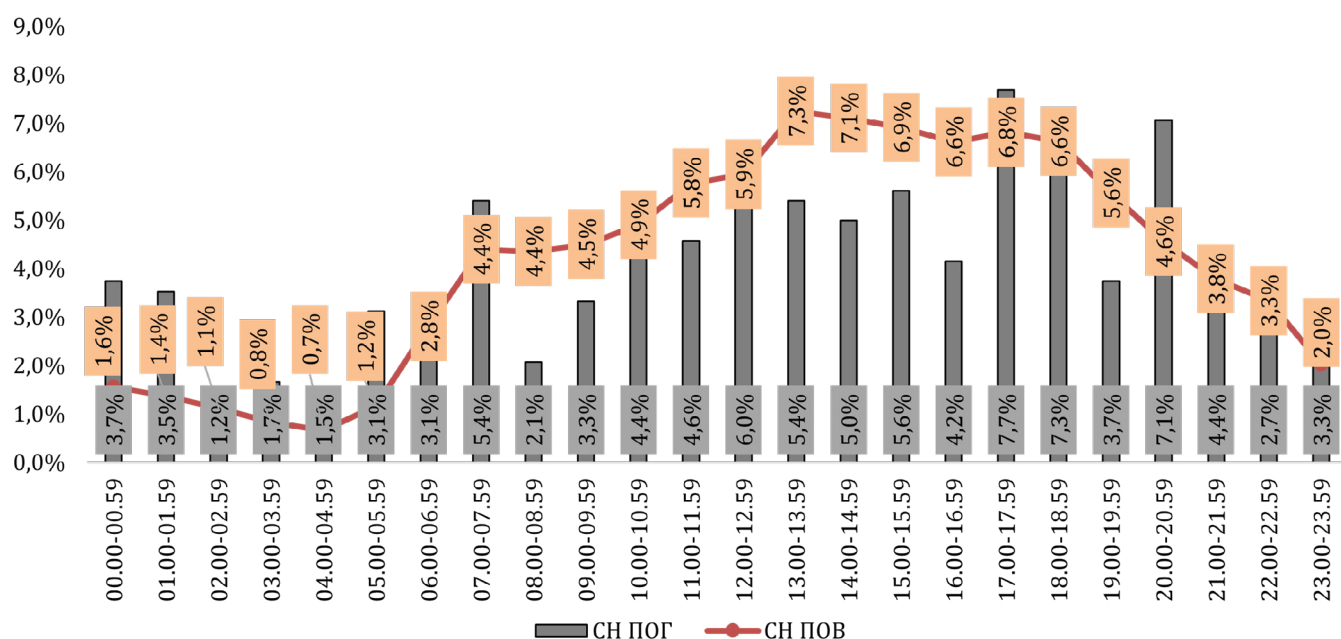
Више од четвртине саобраћајних незгода са смртним исходом се догодила у периоду од 17 до 20 часова (25,8%). Када су у питању ноћни и рани јутарњи часови, период од 7 до 8 часова је период са повећаним ризиком настанка саобраћајних незгода са смртним исходом (5,4%). Период дана са већим обим кретања условио је настанак већег броја саобраћајних незгода са повређенима и само са материјалном штетом, у односу на остале периоде дана. Наиме, више од половине (53,0%) саобраћајних незгода са повређенима се догодило у периоду од 11 до 19 часова, као и 48,9% саобраћајних незгода са само материјалном штетом.

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

Месец	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ				ПОСЛЕДИЦЕ			
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ
00.00-00.59	18	204	484	706	18	57	280	337
01.00-01.59	17	179	394	590	18	70	247	317
02.00-02.59	6	146	343	495	6	66	168	234
03.00-03.59	8	108	282	398	8	44	137	181
04.00-04.59	7	87	239	333	9	55	115w	170
05.00-05.59	15	153	256	424	15	61	244	305
06.00-06.59	15	367	417	799	15	150	420	570
07.00-07.59	26	575	651	1.252	27	168	699	867
08.00-08.59	10	569	775	1.354	11	150	610	760
09.00-09.59	16	588	856	1.460	17	159	633	792
10.00-10.59	21	641	949	1.611	21	175	743	918
11.00-11.59	22	753	1.011	1.786	23	221	859	1.080
12.00-12.59	29	777	1.150	1.956	32	209	890	1.099
13.00-13.59	26	947	1.269	2.242	31	232	1.109	1.341
14.00-14.59	24	928	1.199	2.151	27	243	1.119	1.362
15.00-15.59	27	903	1.155	2.085	27	217	1.104	1.321
16.00-16.59	20	864	1.183	2.067	21	223	1.092	1.315
17.00-17.59	37	890	1.133	2.060	39	230	1.117	1.347
18.00-18.59	35	865	1.062	1.962	37	234	1.035	1.269
19.00-19.59	18	726	936	1.680	19	202	845	1.047
20.00-20.59	34	595	822	1.451	37	179	713	892
21.00-21.59	21	495	797	1.313	21	155	610	765
22.00-22.59	13	436	757	1.206	16	113	568	681
23.00-23.59	16	266	599	881	19	92	331	423
Укупно	481	13.062	18.719	32.262	514	3.705	15.688	19.393



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



Графикон 4.6: Процентуална расподела саобраћајних незгода са смртним исходима 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	231	48,0%	10.044	76,9%	15.405	82,3%	25.680	79,6%
Ван насеље	250	52,0%	3.018	23,1%	3.314	17,7%	6.582	20,4%
Укупно	481	100%	13.062	100%	18.719	100%	32.262	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 (26,4%) 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	145	5.523	11.105	16.773
Пут	253	3.225	3.490	6.968
Раскрсница	83	4.314	4.124	8.521
Укупно	481	13.062	18.719	32.262

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 (26,4%) 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 4.7: Расподела саобраћајних незгода које су се догодиле у раскрсници, према типу раскрснице

Тип раскрснице	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Трокрака	44	1.759	1.832	3.635
Четворокрака	32	2.311	1.854	4.197
Са кружним током саобраћаја	4	169	315	488
Денивелисана-петља	3	69	78	150
Вишекрака	0	6	45	51
Укупно	83	4.314	4.124	8.521

Друга важна одлика раскрснице, са аспекта анализе саобраћајних незгода, је начин регулисања првенства пролаза. Наиме, највише саобраћајних незгода се догодио 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	2.698	2.252	5.009
Правилима саобраћаја	15	530	599	1.144
Светлосним саобр. знаковима који су исправно радили	7	1.030	1.227	2.264
Светлосним саобр. знаковима који су радили у режиму жутог трепћућег	2	31	24	57
Светлосним саобраћајним знаковима који нису радили	0	21	18	39
Знацима које даје полицијски службеник	0	4	4	8
Укупно	83	4.314	4.124	8.521

Скоро половине саобраћајних незгода се догодила на улицама вишег реда. На државним путевима IB реда је био повећан ризик настанка саобраћајних незгода са смртним исходом (20,6% свих СН ПОГ), 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 IА реда	26	367	891	1.284
Државни пут IБ реда	107	1.258	989	2.354
Државни пут IIА реда	75	1.084	746	1.905
Државни пут IIБ реда	16	252	286	554
Локални пут	41	538	432	1.011
Некатегорисани пут	16	195	239	450
Пролазак ДП IА реда кроз насеље	0	0	1	1
Пролазак ДП IБ реда кроз насеље	24	752	556	1.332
Пролазак ДП IIА реда кроз насеље	34	815	568	1.417
Пролазак ДП IIБ реда кроз насеље	17	184	133	334
Улица вишег реда	94	5.604	10.812	16.510
Улица нижег реда	70	3.654	3.803	7.527
Укупно	520	14.703	19.456	34.679

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

Специфично место	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Кривина	79	1.111	855	2.045
Пешачки прелаз	22	1.103	86	1.211
Мост	14	152	203	369
Зона школе	7	205	136	348
Аутобуско стајалиште	4	156	130	290
Превој	3	14	22	39
Пружни прелаз без браника или полубраника	3	19	17	39
Пешачка зона	2	16	5	23
Суужење пута	1	14	22	37
Тунел	1	12	25	38
Пружни прелаз са полубраницима	1	3	19	23
Зона радова	1	42	95	138
Зона "30"	1	20	19	40
Трамвајска баштица	1	26	5	32
Прекид разделног острва који служи за полукружно	1	4	7	12
Прилазни коловоз	1	62	130	193
Паркиралиште	1	64	819	884
Тротоар	1	83	69	153
Гранични прелаз	1	2	73	76
Пружни прелаз са браницима	0	8	28	36
Зона успореног саобраћаја	0	0	2	2
Зауставна трака	0	1	1	2
Гаража	0	2	86	88
Бициклишта стаза	0	106	8	114
Бициклистичка трака	0	17	3	20
Наплатна станица	0	25	120	145
Бензинска станица	0	35	151	186
Није специфично место	344	9.808	15.584	25.736
Укупно	489	13.110	18.720	32.319

За сваку пету саобраћајну незгоду (20,4%) је опредељено неко од специфичних места, при чему је код саобраћајних незгода са смртним исходом тај проценат већи (29,7%), 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.

Услови видљивости и временске прилике у којим се догодила саобраћајна незгода

У дневним условима видљивости се догодило 62,8% саобраћајних незгода, при чему је тај проценат код саобраћајних незгода са смртним исходом мањи (53,4%). 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	257	53,4%	8.780	67,2%	11.752	62,8%	20.789	62,8%
Ноћ	204	42,4%	3.789	29,0%	6.359	34,0%	10.352	34,0%
Сумрак	11	2,3%	329	2,5%	430	2,3%	770	2,3%
Свитање	9	1,9%	164	1,3%	178	1,0%	351	1,0%
Укупно	481	100,0%	13.062	100,0%	18.719	100,0%	32.262	100,0%

Код саобраћајних незгода које су се догодиле у сумрак, свитање или ноћу, опредељује се и осветљеност пута/улице уличном расветом. Од тог броја, 17,5% се догодила на месту где нема уличне расвете, при чему је тај проценат код саобраћајних незгода са смртним исходом значајно већи (47,8%).

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	107	47,8%	891	20,8%	1.011	14,5%	2.009	17,5%
Уличне светиљке осветљавају	92	41,1%	3.036	70,9%	5.527	79,3%	8.655	75,4%
Недовољно осветљен пут/улица	16	7,1%	228	5,3%	275	3,9%	519	4,5%
Уличне светиљке не осветљавају	5	2,2%	79	1,8%	86	1,2%	170	1,5%
Непознато	4	1,8%	48	1,1%	68	1,0%	120	1,0%
Укупно	224	100%	4.282	100%	6.967	100%	11.473	100%

Три од четири саобраћајне незгоде су се догодиле у време када је било ведро (76,4%). Ниједна саобраћајна незгода са смртно страдалим лицима се није догодила у време када је падао град или када је падала суснежица.

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	366	76,1%	9.910	75,9%	14.361	76,7%	24.637	76,4%
Облачно, без падавина	61	12,7%	1.709	13,1%	2.566	13,7%	4.336	13,4%
Падала је киша	38	7,9%	1.140	8,7%	1.355	7,2%	2.533	7,9%
Била је магла	9	1,9%	86	0,7%	101	0,5%	196	0,6%
Падао је снег	4	0,8%	146	1,1%	243	1,3%	393	1,2%
Дувао је јак ветар	2	0,4%	6	0,0%	11	0,1%	19	0,1%
Била је измаглица	1	0,2%	35	0,3%	52	0,3%	88	0,3%
Падао је град	0	0,0%	1	0,0%	3	0,0%	4	0,0%
Падала је суснежица	0	0,0%	29	0,2%	27	0,1%	56	0,2%
Укупно	481	100%	13.062	100%	18.719	100%	32.262	100%

Групе типова саобраћајних незгода

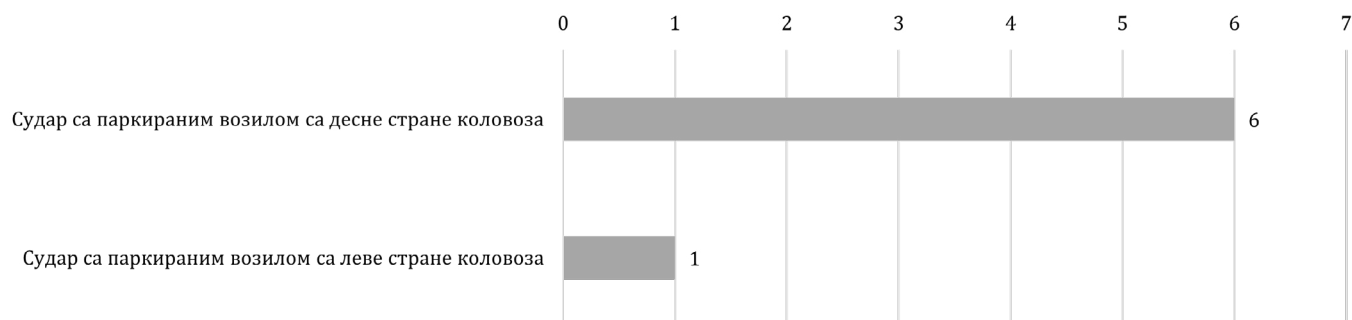
Саобраћајне незгоде са учешћем једног возила је најбројнија група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих лица. Очекивано, саобраћајне незгоде са пешацима су чешће имале за последицу смрт или повреде, него само материјалну штету. Најчешћа група типова саобраћајних незгода у којима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

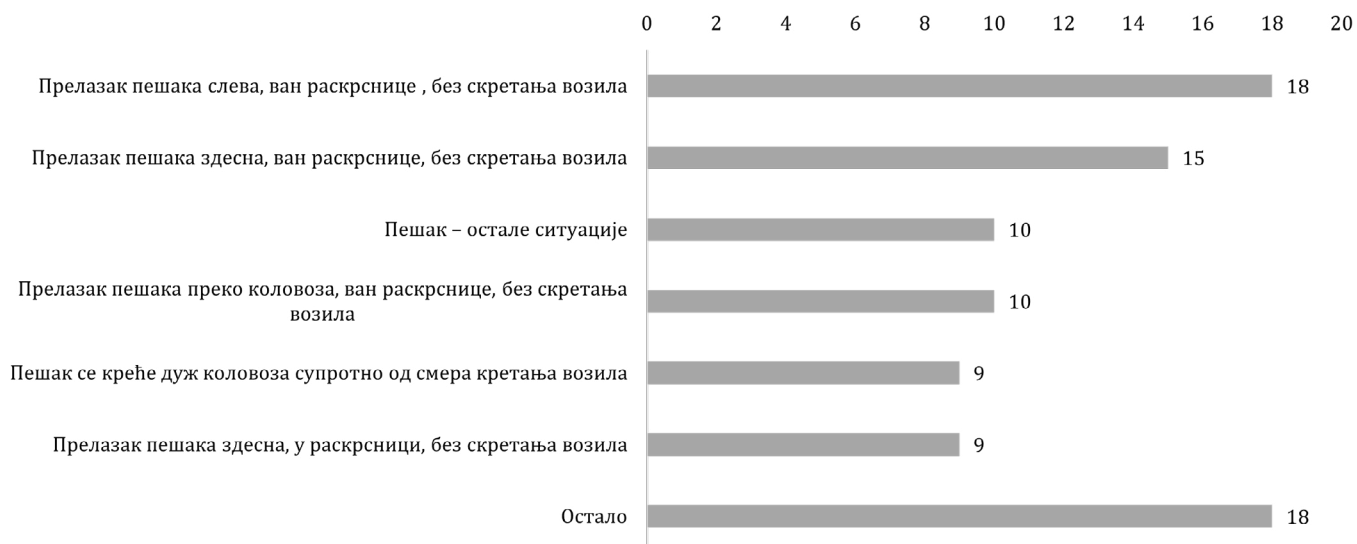
Групе типова СН	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
СН са пешацима	105	2.279	37	2.421
СН са паркираним возилима	7	379	4.560	4.946
СН са учешћем једног возила	177	2.704	4.505	7.386
СН са најмање два возила - без скретања	119	3.952	5.680	9.751
СН са најмање два возила - скретање или прелазак	75	3.664	3.977	7.716
Укупно	483	12.978	18.759	32.220

Групе типова саобраћајних незгода

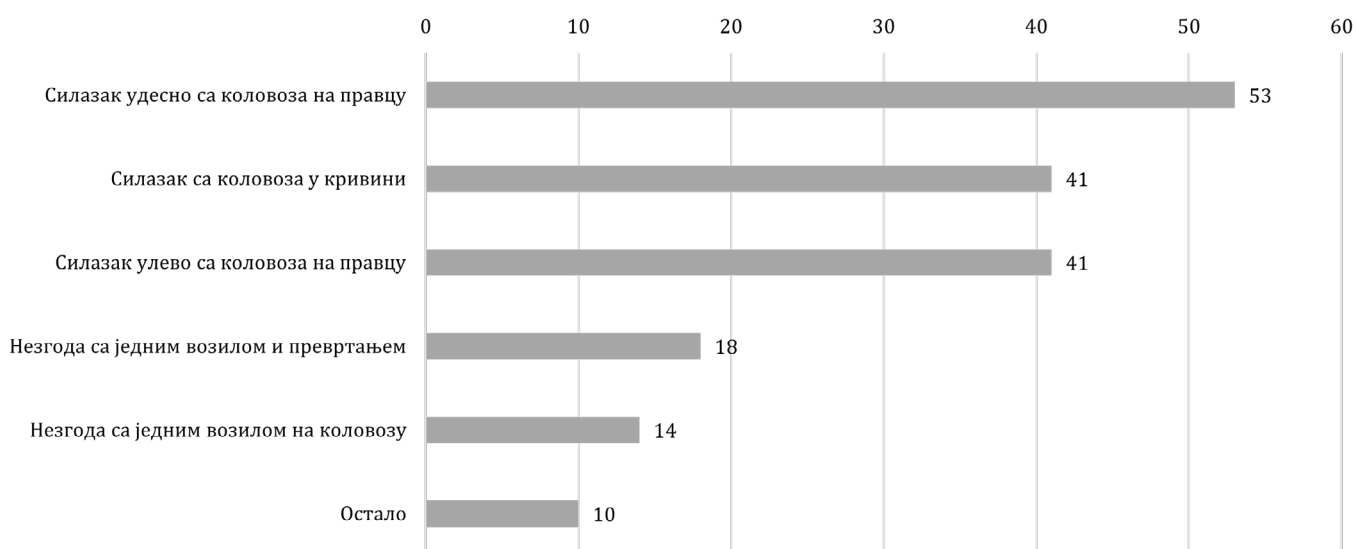
У наставку су приказани најчешћи типови саобраћајних незгода из сваке од група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих лица.



Графикон 4.7: Типови саобраћајних незгода у 2024. години, из групе саобраћајних незгода са паркираним возилима, а у којима је било смртно страдалих лица



Графикон 4.8: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2024. години, из групе саобраћајних незгода са пешацима, а у којима је било смртно страдалих лица



Графикон 4.9: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2024. 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 2024. години, из групе саобраћајних незгода са најмање два возила – без скретања, а у којима је било смртно страдалих лица



Графикон 4.11: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2024. години, из групе саобраћајних незгода са најмање два возила – без скретања, а у којима је било смртно страдалих лица

Групе утицајних фактора

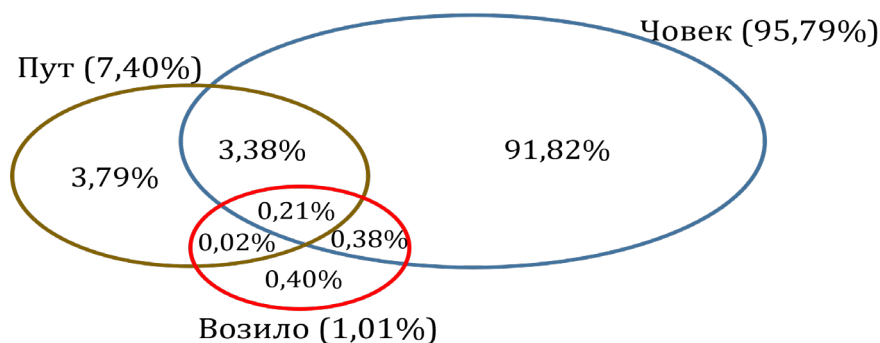
Група утицајних фактора која се односи на погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача је најчешће опредељена група у укупном броју саобраћајних незгода, док је предузимање непромишљених радњи од стране возача најбројнија група у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима.

Табела 4.15: Расподела саобраћајних незгода по групама типова утицајних фактора

Групе утицајних фактора	СН	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Утицај пута и путне околине	56	796	1495	2347
Утицај неисправности возила	17	148	160	325
Предузимање непромишљених радњи од стране возача	315	8379	7194	15888
Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача	189	5211	10343	15743
Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности	91	1811	1723	3625
Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања	53	882	701	1636
Пропусти возача због неадекватне видљивости, прегледности, односно комплетног доживљаја виђења пута и саобраћаја	28	525	250	803
Пропусти пешака	57	647	17	721
Специјални случајеви	13	437	621	1071
Укупно	819	18.836	2.504	42.159
Број саобраћајних незгода	483	12.978	18.759	32.220

По узору на ранија истраживања (PIARC, 2003) извршена је анализа утицаја фактора човек, возило и пут на настанак укупног броја саобраћајних незгода у 2024. 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 91,82% саобраћајних незгода, док је у садејству са осталим факторима (пут и возило) утицао на настанак 95,79% саобраћајних незгода. Сва три анализирана фактора (човек, возило и пут) имали су заједнички (истовремени) утицај код 0,21% саобраћајних незгода. Фактор пут је самостално утицао на настанак 3,79%, а возило на 0,40% саобраћајних незгода.



Графикон 4.12: 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 8 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 4.13: Најчешћи утицајни фактори у 2024. години, из групе Утицај пута и путне околине, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.14: Најчешћи утицајни фактори у 2024. години, из групе Утицај неисправности возила, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



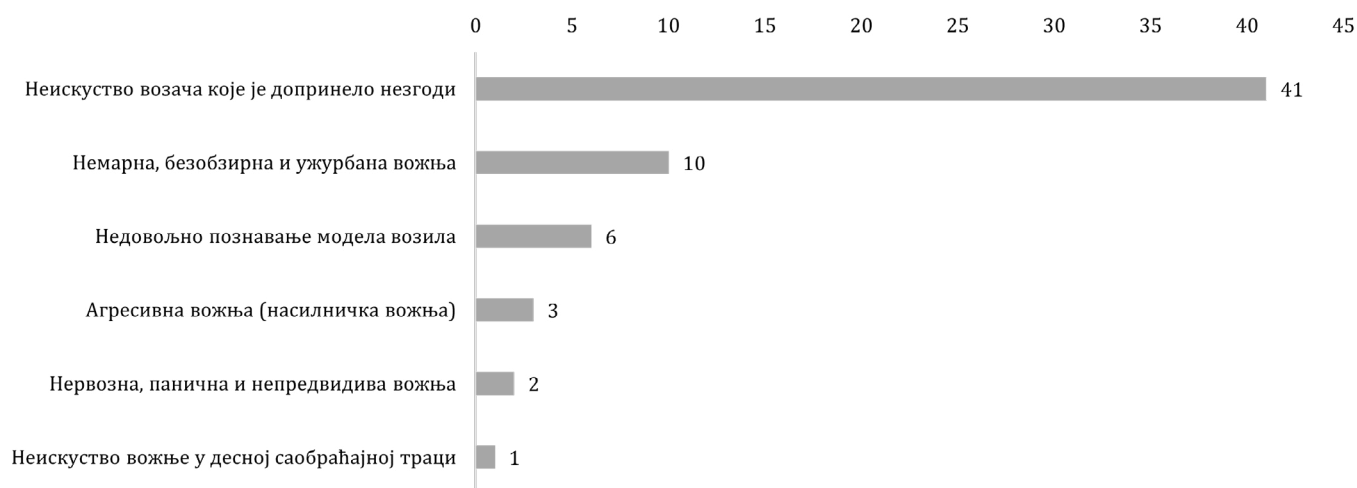
Графикон 4.15: Најчешћи утицајни фактори у 2024. години, из групе Предузимање непромишљених радњи од стране возача, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



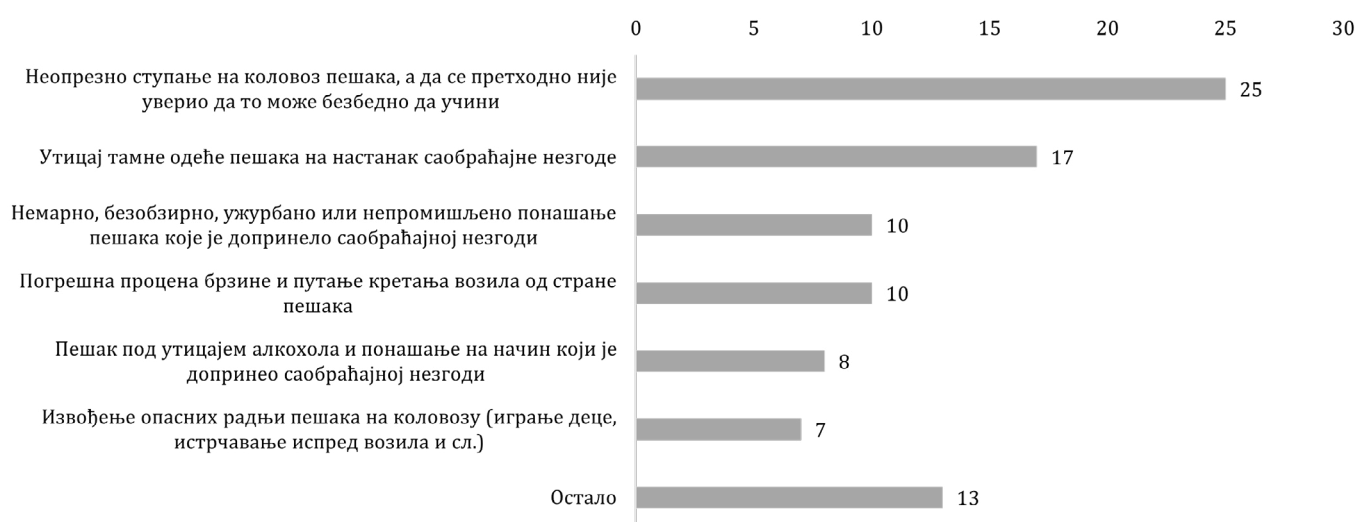
Графикон 4.16: Најчешћи утицајни фактори у 2024. години, из групе Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.17: Најчешћи утицајни фактори у 2024. години, из групе Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.18: Најчешћи утицајни фактори у 2024. години, из групе Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања, у незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.19: Најчешћи утицајни фактори у 2024. години, из групе Пропусти пешака, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима

Полна структура смртно страдалих и повређених лица

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

Табела 4.16: Расподела смртно страдалих и повређених лица према полу

Пол	ПОГ	% ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	% ПОВ
Мушки	400	77,8%	2.376	9.191	11.567	59,6%
Женски	114	22,2%	1.329	6.497	7.826	40,4%
Укупно	514	100%	3.705	15.688	19.393	100%

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

У саобраћајним незгодама је смртно страдало 111 пешака, од чега 76 у саобраћајним незгодама са путничким возилом. Међу смртно страдалим је највише возача путничких возила. Смртно је страдао један возач лаког електричног возила.

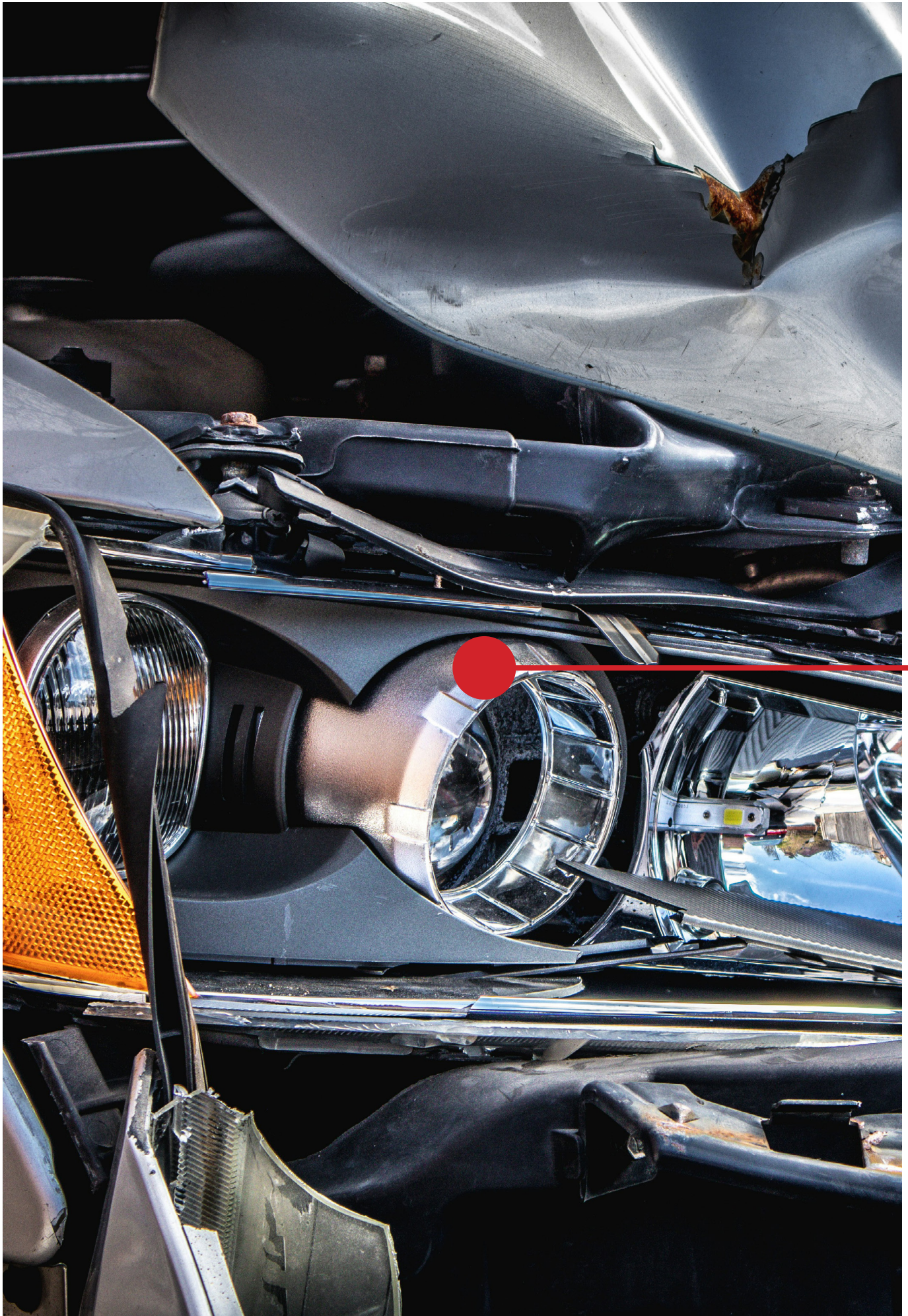
Табела 4.17: Расподела броја смртно страдалих лица према категорији возила и својству учесника у саобраћају

Категорија возила	Својство учесника у саобраћају			Укупно
	Пешак	Путник	Возач	
Путничко возило	76	80	165	321
Теретно возило	23	4	16	43
Аутобус	6	2	1	9
Мотоцикл	3	5	51	59
Непозната	2	0	0	2
Трамвај	1	0	0	1
Бицикл	0	0	41	41
Мопед	0	0	13	13
Трактор	0	1	18	19
Тешки четвороцикл	0	1	0	1
Тешки трицикл	0	0	1	1
Лако електрично возило	0	0	1	1
Мотокултиватор	0	1	1	2
Радна машина	0	1	0	1
Укупно	111	95	308	514

Укрштањем података о расподели последица према старосним групама и према категорији учесника у саобраћају, укључујући смртно страдала, тешко и лако повређена лица у 2024. 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 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	13,5	7,1	1,5	33,1	0,4	0,0	0,5
15-30	22,6	10,3	55,4	149,9	7,5	1,8	3,0
31-44	18,3	5,9	31,0	92,8	9,2	1,6	1,9
45-64	34,4	19,8	25,5	80,7	10,7	5,8	4,1
65 и више	73,3	30,1	6,2	58,1	1,9	7,8	5,6
Укупно	35,2	16,2	23,7	82,6	6,4	4,0	3,3



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 2024. години:

- Број погинулих је најмањи у петогодишњем периоду (2020-2024. година)
- Број повређених је мањи у односу на 2023. године и приближан као 2021. и 2022. године
- Више смртно страдалих је мушког пола (62,2%), док је више повређених женског пола (59,5%)
- Више од половине смртно страдалих пешака је старости 65 и више година (58,6%). За ову старосну групу је највећа вредност јавног ризика и јавног пондерисаног ризика страдања пешака
- Децембар и август су месеци у којим се бележи највећи број смртно страдалих (10,8%)
- Октобар, новембар и децембар су месеци у којима је било највећи број повређених
- Највише смртно страдалих (21,6%) и повређених (18,2%) је петком
- Највише смртно страдалих је у периоду од 18 до 19 часова (13,5%, односно 15 пешака)
- Код 47,7% је смрт наступила накнадно у року од 30 дана од дана незгоде, код 41,4% на лицу места саобраћајне незгоде и код 10,8% за време превоза до медицинске установе
- У насељима смртно страда 75,7% и буде повређено 95,7% пешака
- Најчешће евидентирани маневар пешака је прелажење пешака преко коловоза на обележеном пешачком прелазу (20,7% код смртно страдалих и 46,7% код повређених), а затим прелажење ван пешачког прелаза – не постоји прелаз на удаљености до 100 m од места прелажења (код 18,0% смртно страдалих)
- Сврха путовања* слободно време је најчешћа сврха путовања (83,3% код смртно страдалих и 76,3% код повређених)

Расподела последица према старосним групама

Старост	ПОГ	ТТП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	0	75	311	0,0	13,5
15-30	7	102	473	6,3	22,3
31-44	9	82	258	7,3	18,0
45-64	30	225	400	16,3	34,2
65 и више	65	317	351	44,0	73,9
Укупно	111	801	1.793	16,8	35,0

* Односи се само на саобраћајне незгоде код којих је евидентирана сврха путовања

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

111

погинулих (22% од укупног броја)

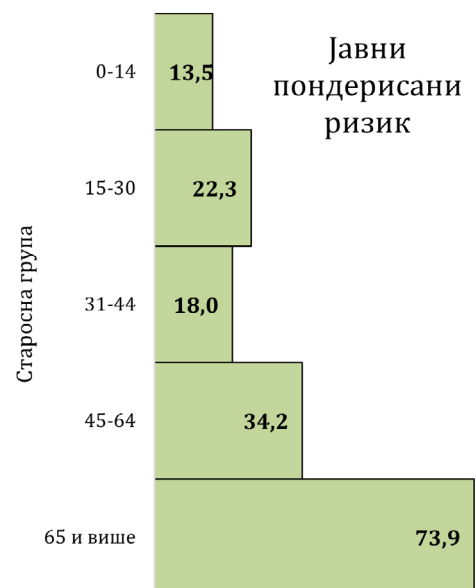
2.595

повређених (13% од укупног броја)

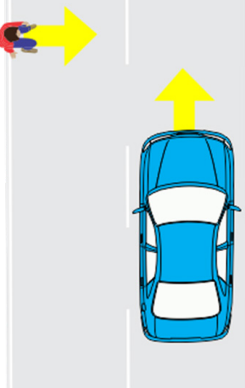
96

број година најстаријег погинулог пешака

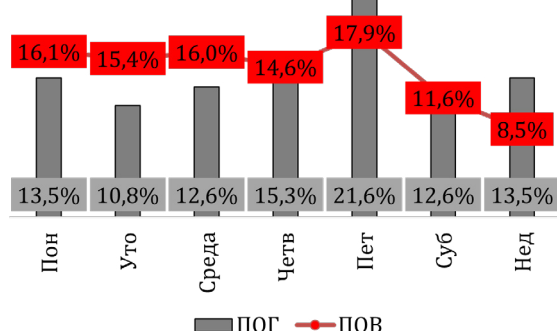
НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



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



Дневна расподела



Временске прилике	ПОГ	ПОВ
Била је измаглица	0,0%	0,2%
Била је магла	0,9%	0,3%
Падала је киша	11,7%	12,5%
Падао је град	0,0%	0,0%
Падао је снег	0,9%	1,8%
Време је било облачно, без падавина	18,0%	13,1%
Време је било ведро	67,6%	71,4%
Дувао је јак ветар	0,9%	0,1%
Падала је суснежица	0,0%	0,5%

► 67,6% је смртно страдало и 71,4% повређено када је време било ведро, односно 18,0% и 13,1%, респективно, када је време било облачно, без падавина

► Више од половина смртно страдалих (57,4%) и 84,7% је било повређено на месту* где уличне светиљке раде (осветљавају).

► Скоро четвртина смртно страдалих је на месту где нема уличне расвете (23,5%)

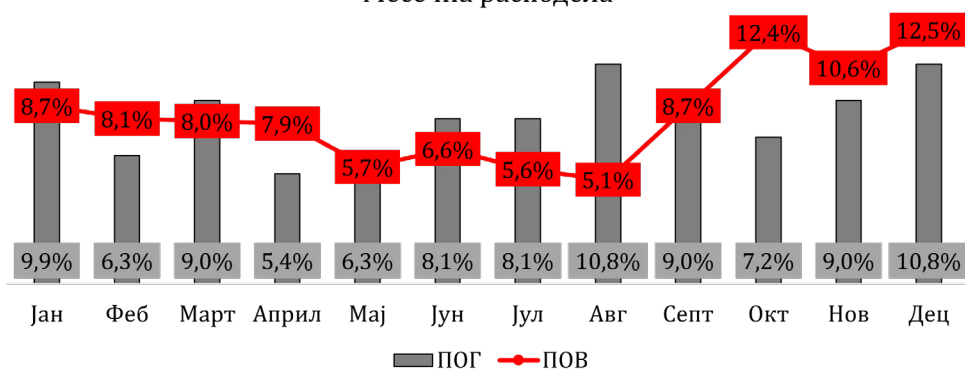
► Саобраћајне незгоде у којима је 42,4% смртно страдалих и више од половине повређених (57,9%) пешака, догодиле су се на улицама вишег реда. Када су у питању државни путеви, највише смртно страдалих је било на државним путевима IБ реда (9,0%)

► Најчешћи тип саобраћајне незгоде у којима је било смртно страдалих (16,7%) је прелазак пешака слева, ван раскрснице, без скретања возила

► 31,5% смртно страдалих пешака је повезано са неприлагођеном брзином условима саобраћаја и стању пута и 18,0% са пропустом возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације. Када су у питању пропусти пешака, њих 22,5% се односи на неопрезно ступање на коловоз пешака, а да се претходно није уверио да то може безбедно да учини и 15,3% на утицај тамне одеће пешака на настанак саобраћајне незгоде

► Најчешћи утицајни фактор повезан са повређивањем пешака је незаустављање возила испред обележеног пешачког прелаза (у 35,3% случајева)

Месечна расподела



* Односи се само на саобраћајне незгоде код којих је евидентирано стање уличне расвете

Бициклисти

Најважније карактеристике страдања бициклиста у 2024. години:

- Број смртно страдалих је мањи у односу на 2023. годину, а број повређених од 2021. године има тренд раста
- У просеку, три од четири смртно страдала је мушког пола (75,6%) и 61,0% повређених
- Више од половине погинулих (56,1%) је старости 65 и више година. За ову старосну групу је највећа вредност јавног ризика и јавног пондерисаног ризика страдања бициклиста
- Старосна група од 31 до 44 година је најмање угрожена
- Највише смртно страдалих је у јулу и новембру (по 17,1%). Август је месец у ком се бележи највећи број повређених (12,0%)
- Највише смртно страдалих је уторком (23,9%), а повређених петком (17,5%)
- Период дана без смртно страдалих је од 23 до 5 часова
- Код 53,7% је смрт наступила накнадно у року од 30 дана, код 36,6% наступила на лицу места саобраћајне незгоде, а код 9,7% за време превоза до медицинске установе
- У насељима је смртно страдало 63,4% и било повређено 94,2% бициклиста
- 10 од 11 смртно страдалих бициклиста није користило заштитну кацигу*
- Сврха путовања** слободно време је најчешћа сврха (85,7% код смртно страдалих и 79,4% код повређених), затим одлазак са посла (5,7% и 7,1%, респективно

Расподела последица према старосним групама

Старост	ПОГ	ТТП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	0	41	145	0,0	7,1
15-30	3	49	198	2,7	10,3
31-44	1	37	138	0,8	5,9
45-64	14	148	317	7,6	19,8
65 и више	23	151	245	15,5	30,1
Укупно	41	426	1043	6,2	16,2

* Односи се само на возаче бицикла код којих је евидентирана пасивна заштита, док код 30 њих није евидентирана

** Односи се само на саобраћајне незгоде код којих је евидентирана сврха путовања

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

41

погинулих (8% од укупног броја)

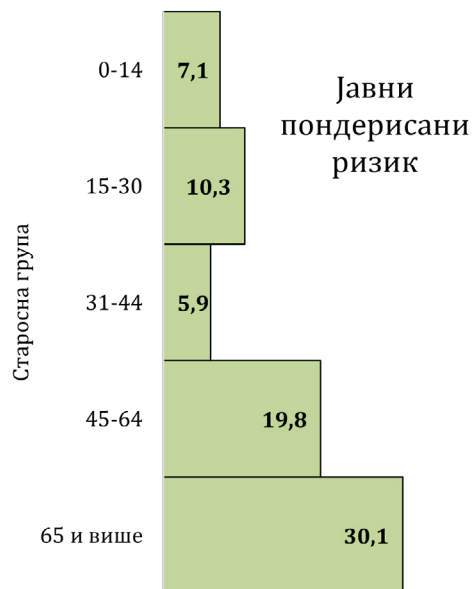
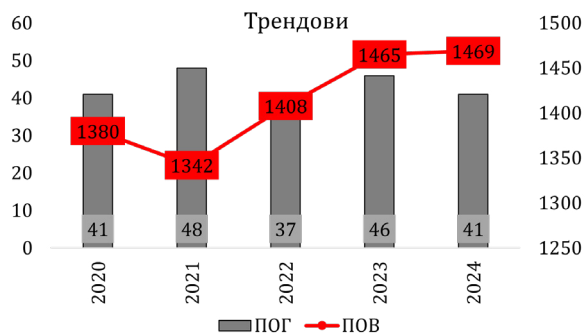
1.469

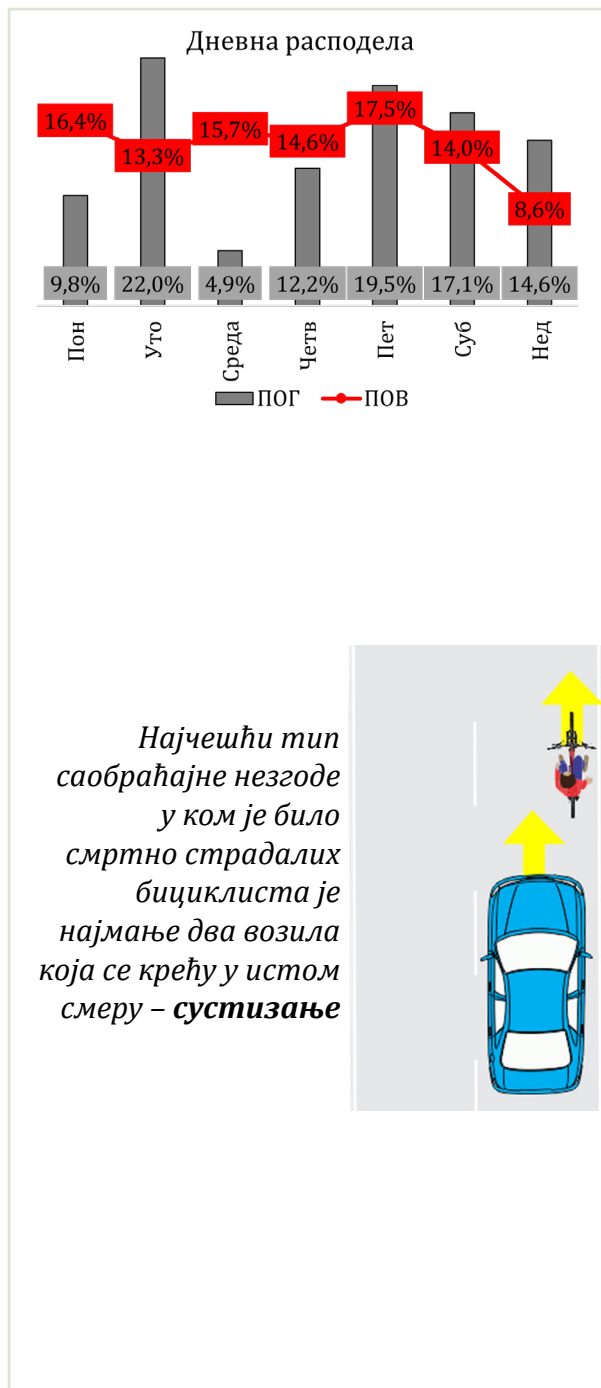
повређених (13% од укупног броја)

0 и 40

број погинулих и повређених путника на бициклу

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ





► 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%)

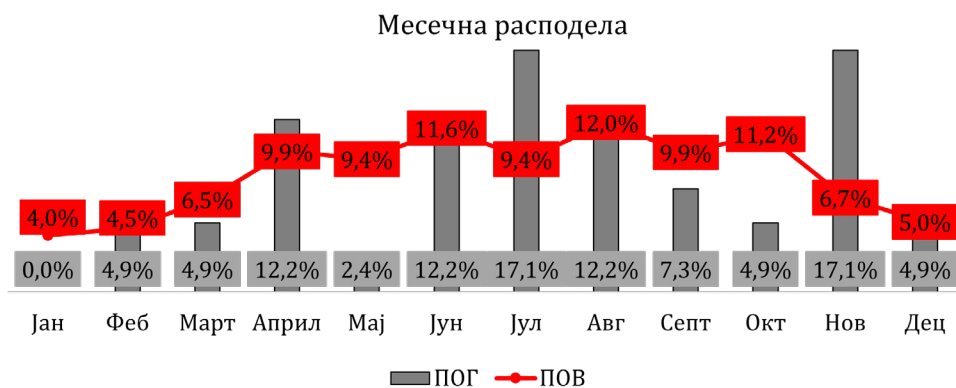
► Десет од 14 смртних исхода се догодило на месту где нема уличне расвете*

► Саобраћајне незгоде у којима је 36,7% смртно страдалих и скоро половина повређених (49,6%) бициклиста, догодиле су се на улицама нижег реда, а затим на улицама вишег реда (16,7% и 34,1%, респективно). На државним путевима IБ реда и на проласку IБ реда кроз насеља, смртно је страдало 21,7% бициклиста

► Најчешћи тип саобраћајне незгоде у којима је било смртно страдалих (31,7%) је најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање. Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз пролазак кроз раскрсницу или од којих једно прелази преко коловоза – без скретања је најчешћи тип у ком је било повређених бициклиста (14,2%)

► 39,0% смртних исхода бициклиста је повезана са неприлагођеном брзином условима саобраћаја и стању пута и 34,1% са пропустом возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације. Недостатак бициклистичке траке или стазе у насељу је повезан са два смртна исхода

► Најчешћи утицајни фактори повезани са повређивањем бициклиста су неуступање првенства пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја (у 29,7% случајева) и пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације (30,4%)



* Односи се на саобраћајне незгоде које су се догодиле ноћу и у сумрак (укупно 14)

Моторизовани двоточкаши

Најважније карактеристике страдања моторизованих двоточкаша у 2024. години:

- Број смртно страдалих на mopеду је 13, што је за три више него 2023. године, док је број повређених за 15 већи
- Број смртно страдалих на мотоциклу је највећи у петогодишњем периоду (2020-2024. година). Број повређених на мотоциклу има јасан тренд раста
- Сви смртно страдали возачи mopеда су мушког пола
- Сви смртно страдали возачи мотоцикла су мушког пола. Од 5 погинулих путника на мотоциклу, њих двоје је женског пола

Расподела последица за mopеде према старосним групама

Старост	ПОГ	ТТП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	0	5	14	0,0	0,8
15-30	3	21	50	2,7	5,6
31-44	0	24	40	0,0	2,9
45-64	6	61	68	3,3	7,9
65 и више	4	20	27	2,7	4,6
Укупно	13	131	199	2,0	4,8

Расподела последица за mopеде према старосним групама

Старост	ПОГ	ТТП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	0	4	11	0,0	0,7
15-30	27	189	361	24,5	49,7
31-44	13	146	228	10,7	28,1
45-64	15	121	151	8,2	17,5
65 и више	1	9	24	0,7	1,6
Укупно	56	469	775	8,5	18,9

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

51 и 5

погинулих возача и путника на мотоциклу (10,9% од укупног броја)

1099 и 145

повређених возача и путника на мотоциклу (6,4% од укупног броја)

13

погинулих возача mopеда (2,5% од укупног броја)

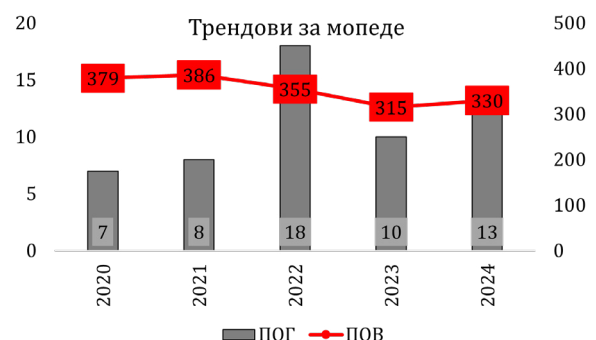
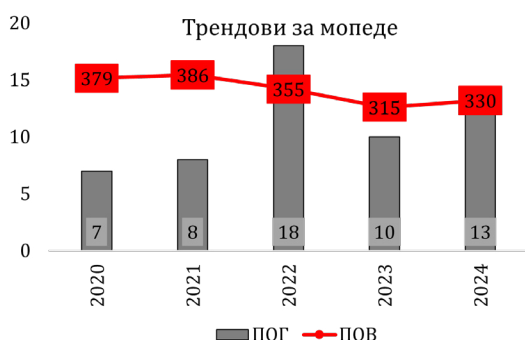
302 и 28

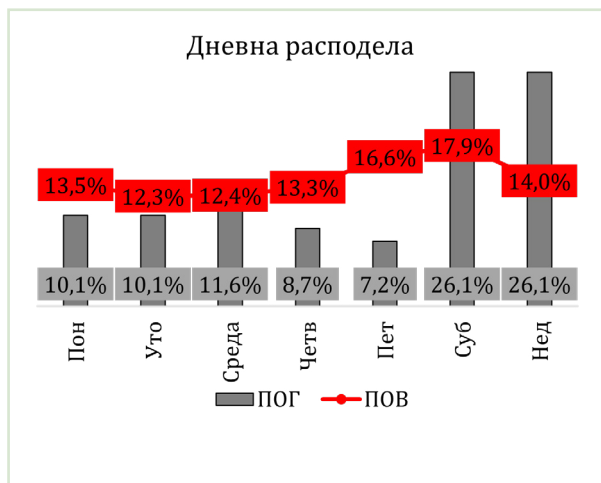
повређених возача и путника на mopеду (1,7% од укупног броја)

17 и 15

број година најмлађег погинулог возача mopеда и мотоцикла

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ





► У јуну се догоди највећи број смртних исхода моторизованих двоточкаша (20,3%, односно њих 14), а у јулу и августу скоро трећина повреда

► У дане викендасе догодило више од половине 52,2% смртних исхода моторизованих двоточкаша, а петком 7,2% (најмање)

► Сваки десети смртни исход (10,1%) моторизованих двоточкаша се догоди од 12 до 13 часова, а повреда (10,2%) од 15 до 16 часова

► У периоду од 2 до 6 часова забележена је један смртни исход

► Код 48,2% смртно страдалих лица на мотоциклу, смрт је наступила на лицу места саобраћајне незгоде

► Смрт код возача mopеда је у 61,5% случајева наступила у року од 30 дана од дана настанка саобраћајне незгоде, а остале на лицу места

► У насељу се догодило 60,9% (односно 42) смртна исхода, односно 81,0% повреда моторизованих двоточкаша

► Девет од 11 смртно страдалих возача mopеда није користило заштитну кацигу у време настанка саобраћајне незгоде

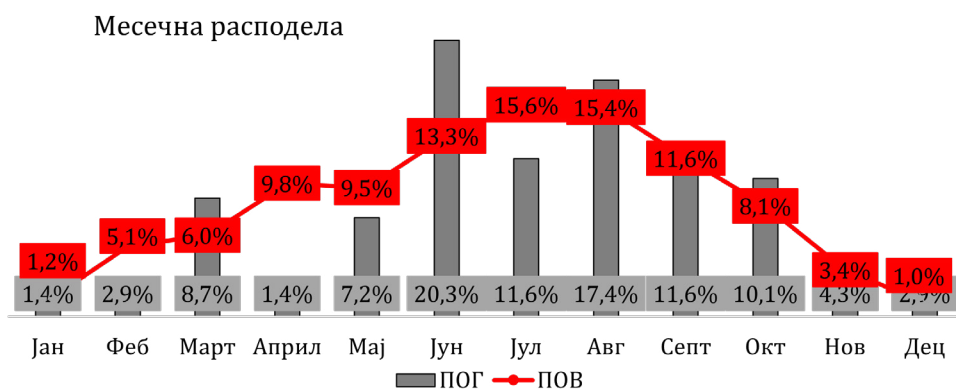
► Осам смртно страдалих возача мотоцикла није користило заштитну кацигу у време настанка саобраћајне незгоде, као и један од два смртно страдала путника

► Два смртно страдала возача mopеда и седам возача мотоцикла, у тренутку настанка саобраћајне незгоде, нису поседовали возачку дозволу

► Најчешћи тип саобраћајне незгоде у којима је било смртно страдалих (16,7%, односно њих 11) је најмање два возила – чеони судар. Највећи број повређених (14,9%) је у саобраћајним незгодама најмање два возила која се крећу у истим путем у супротним смеровима уз скретање улево испред другог возила

► 39,1% смртних исхода и 22,6% повреда на моторизованим двоточкашима је повезано са утицајем неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута. Сваки пети смртни исход је повезан са пропустом возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације, а сваки шести 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 88,4% моторизованих двоточкаша (док је 90,3% повређено). По један смрти исход се догодио у време када је падала киша и када је била магла.



Возачи и путници у путничким возилима

Најважније карактеристике страдања у путничким возилима у 2024. години:

- ▶ Број смртно страдалих је 245 и већи је у односу на 2023. годину. Број погинулих путника је највећи у петогодишњем периоду (2020-2024. година)
- ▶ У просеку, од десет смртно страдалих возача, њих 9 су мушкарци (90,3%). Више смртно страдалих путника је женског пола (51,3%)
- ▶ Више повређених возача је мушког пола (72,4%), а путника женског пола (59,3%)
- ▶ Млади имају највећи ризик страдања у путничким возилима. Ризик страдања у својству путника је значајно већи, у односу на остале старосне групе
- ▶ У летњим месецима (јул, август и септембар) је смртно је страдала трећина возача и путника у путничким возилима (33,1%), док је април месец са најмањим ризиком
- ▶ 37,1% смртних исхода се догодио суботом и недељом и скоро трећина повреда. Скоро половина смртно страдалих путника је викендом (47,5%)
- ▶ Највише смртних исхода у путничким возилима се догоди од 17 до 18 часова (7,8%)
- ▶ 69,1% смртних исхода возача се догодио на лицу места саобраћајне незгоде, односно 50% смртних исхода путника

Расподела последица возача путничких возила према старосним групама

Старост	ПОГ	ТТП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	0	0	5	0,0	0,1
15-30	40	229	1.996	36,2	80,9
31-44	37	227	1.708	30,5	68,6
45-64	57	298	1.629	31,1	60,9
65 и више	31	139	499	20,8	36,1
Укупно	165	893	5.837	25,1	51,3

Расподела последица путника у путничким возилима према старосним групама

Старост	ПОГ	ТТП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	16	62	754	16,8	33,1
15-30	31	227	1.594	28,1	69,0
31-44	9	99	764	7,4	24,2
45-64	9	145	849	4,9	19,8
65 и више	15	113	316	10,1	22,0
Укупно	80	646	4.277	12,1	31,3

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

165 и 80

погинулих возача и путника у путничким возилима (47,7% од укупног броја)

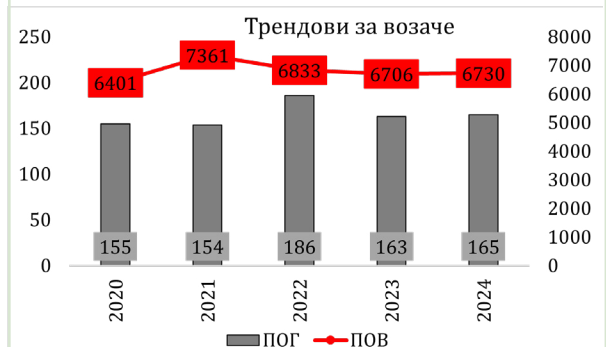
6.730 и 4.923

повређених возача и путника у путничким возилима (60,1% од укупног броја)

84

број година најстаријег погинулог возача путничког возила

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ





► Већи број смртно страдалих је ван насеља (72,2%), док је у насељу већи број повређених (63,2%)

► Више путника (75,0%) који су смртно страдали на предњем седишту је користило сигурносни појас у време настанка незгоде, док га на задњем седишту више њих (65,0%) није користило

► 42,1% смртно страдалих возача путничких возила није користила сигурносни појас* у време настанка незгоде

► Најчешћа група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих у путничким возилима (53,0%) 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 (20,4%), а највише повређених у незгодама у сустизању (21,7%)

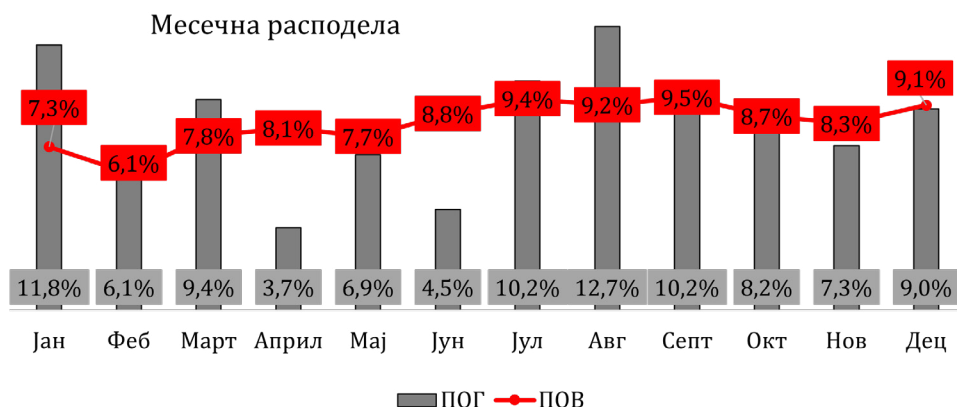
► Скоро трећина смртних исхода у путничким возилима се догодила на државним путевима IB реда, а скоро трећине повређених на улицама вишег реда

► Више од половине (55,9%) смртних исхода и 33,0% повреда у путничким возилима је повезана са утицајем неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута. Због губитка контроле над возилом, смртно је страдало 18,8% лица, а због вожње под утицајем алкохола 15,1% смртно страдалих лица и 15,4% повређених

► Три од четири (77,9% смртно страдалих и 77,9% повређених) возача су учествовали у саобраћајној незгоди када су путовали у сврху слободног времена. Одлазак на посао (5,7%), повратак са посла (4,1%) и вожња као део посла (3,3%) су остале најчешће сврхе путовања смртно страдалих возача

► 4,8% смртно страдалих возача (односно њих 8), у тренутку настанка саобраћајне незгоде, нису поседовали возачку дозволу

► 12,1% смртно страдалих возача (односно њих 20), у тренутку настанка саобраћајне незгоде, су имали пробну возачку дозволу



* Односи се само на саобраћајне незгоде код којих је евидентирана пасивна заштита

Остале категорије учесника у саобраћају

Најважније карактеристике страдања на тракторима у 2024. години:

- ▶ Број смртно страдалих је најмањи у посматраном петогодишњем периоду (2020-2024. година)
- ▶ Сви смртно страдали су мушког пола, као и 87,3% повређених
- ▶ Скоро трећина је смртно страдала у августу месецу, односно њих шест
- ▶ Скоро петина је повређена у јуну месецу, односно њих 29
- ▶ Скоро трећина је смртно страдала у суботу, односно њих шест
- ▶ У просеку, троје од четворо је смртно страдало на лицу места саобраћајне незгоде
- ▶ Више смртно страдалих (57,9%) и повређених (54,7%) је ван насеља, у односу на насеље
- ▶ Скоро трећина смртних исхода се догодило у саобраћајним незгодама са једном возилом - силазак удесно са коловоза, односно шест смртних исхода
- ▶ Највише повреда се догодило у саобраћајним незгодама у сустизању (21,3%)
- ▶ Највише смртних исхода (52,6%, односно 10) и највише повреда (34%) се догодило због неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута. Због губитка контроле над возилом је смртно страдало четворо

Најважније карактеристике страдања у теретним возилама у 2024. години:

- ▶ Број смртно страдалих је 20, од чега је 16 возача. Број смртно страдалих возача је, у петогодишњем периоду (2020-2024. година), био већи само 2022. године
- ▶ Од 16 смртно страдалих возача, њих 14 је мушког пола
- ▶ Повећани број смртно страдалих је у новембру и децембру (по три лица)
- ▶ Осам лица (40%) је смртно страдало у четвртак, док је највише повређених средом (16,2%)
- ▶ Више смртно страдалих (80,0%) и повређених (53,0%) је ван насеља, у односу на насеље

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

18 и 1

погинулих возача и путника на тракторима (3,7% од укупног броја)

116 и 34

повређених возача и путника на тракторима (0,8% од укупног броја)

83

број година путника који је смртно страдао на трактору у саобраћајној незгоди са једним возилом



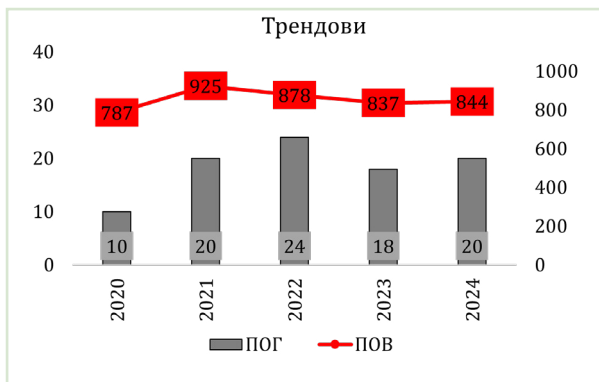
КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

16 и 4

погинулих возача и путника у теретним возилима (3,89% од укупног броја)

575 и 269

повређених возача и путника у теретним возилима (4,35%)



- ▶ Највише повређених (21,1%) је у саобраћајним незгодама са најмање два возила која се крећу у истом смеру - сустизање
- ▶ По троје смртно страдалих је у саобраћајним незгодама са једним возилом - силазак удесно са коловоза на правцу и најмање два возила без скретања без скретања
- ▶ Девет смртних случајева се догодило због неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута, као и 30,2% повреда

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

1 и 2

погинулих возача и путника у аутобусима

32 и 777

повређених возача и путника у аутобусима (4,17% од укупног броја)

Најважније карактеристике страдања у аутобусима у 2024. години:

- ▶ Број повређених у аутобусима био је већи само 2022. године
- ▶ Број смртно страдалих у претходним годинама је: 2020. година (5), 2021. година (1), 2022. година (6) и 2023. година (0)
- ▶ Највећи број лица који је учествовао у једној саобраћајној незгоди је 69, у којој је учествовао аутобус и путничко возило
- ▶ Двоје је смртно страдало у суботу, а једно у уторак. Четвртина повреда се догодила у среду
- ▶ Двоје је смртно страдало у судару са паркираним возилом са десне стране, а једно приликом укључивања у саобраћај

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

1

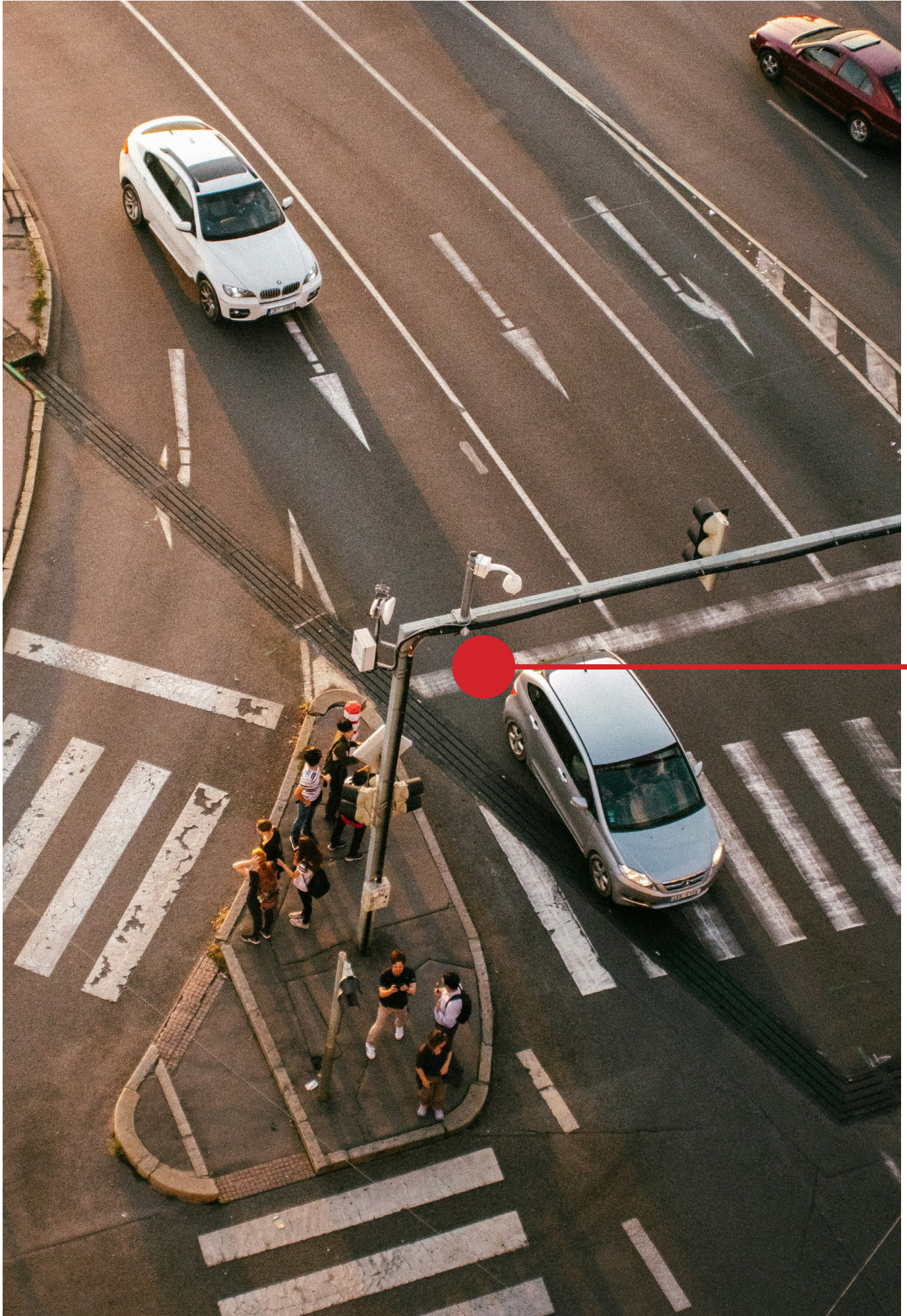
број погинулих возача лаког електричног возила

82 и 6

повређених возача и путник на електричним возилима (0,45% од укупног броја)

Најважније карактеристике страдања на лаким електричним возилима у 2024. години:

- ▶ Смртно је страдао један возач лаког електричног возила, мушког пола
- ▶ Повређена су 82 возача и 6 путника
- ▶ Смртно страдали возач је имао 57 година у тренутку саобраћајне незгоде
- ▶ Смртно страдали возач лаког електричног возила није користио заштитну кацигу
- ▶ Најчешћи утицајни фактори услед којих је дошло до повређивања су: неуступање првенства пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја (25 лица) и пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације (21 лице)



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

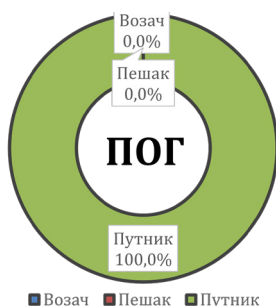
У овом поглављу је приказана анализа последица саобраћајних незгода према карактеристичним старосним групама учесника у саобраћају, а то су:

- ▶ Деца
- ▶ Млади
- ▶ Старија лица

Деца

Најважније карактеристике страдања деце у 2024. години:

- Број смртно страдале деце је највећи у петогодишњем периоду (2020-2024. година). Сва деца су смртно страдала у својству путника у путничким возилима
- Број повређене деце је највећи у петогодишњем периоду (2020-2024. година)
- Деветоро деце млађе од три године је смртно страдало у саобраћајним незгодама. Двоје деце је било млађе од два месеца старости
- Десеторо смртно страдале деце је женског пола, а шесторо мушког пола
- Међу повређеном децом је више деце мушког пола (55%)
- Половина, односно осам смртних исхода се догодила у августу и септембру, док се пет догодило у децембру месецу
- По три смртна исхода су догодила понедељком, уторком, петком и суботом. Највише повређених је петком, као и у дане викенда
- Шест смртних исхода се догодило у периоду од 12 до 13 часова. У периоду од 23 до 9 часова није било смртних исхода
- Половина, односно 8 смртних исхода је наступило на лицу места саобраћајне незгоде, односно 2 за време превоза до здравствене установе и 6 накнадно у року од 30 дана од дана настанка саобраћајне незгоде



КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

16

погинулих (3,1% од укупног броја)

1.522

повређених (7,8% од укупног броја)

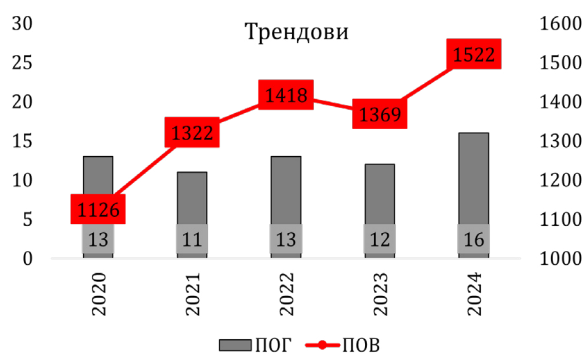
9

број смртно страдале деце млађе од 3 године

4

смртна исхода у зони кривине

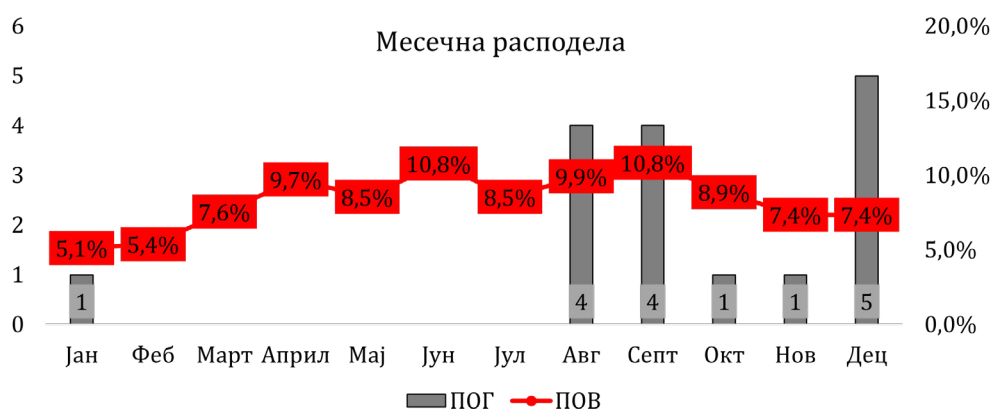
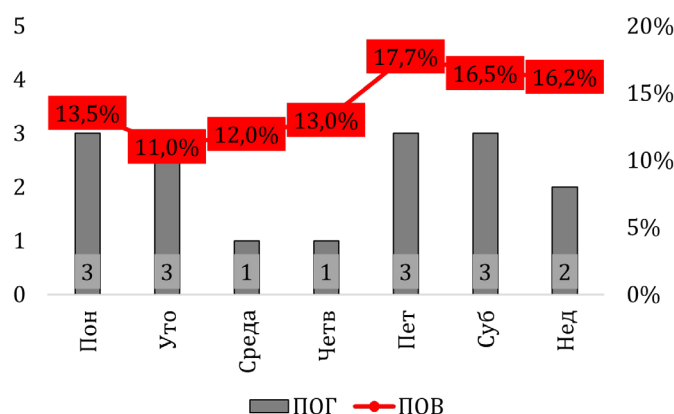
НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



Расподела последица према старосним групама деце и према својству учешћа у саобраћају

Старосна група	Смртно страдали				Повређени				Ризици	
	Пешак	Путник	Возач	Укупно	Пешак	Путник	Возач	Укупно	ЈР	ПЈР
До 4 године	0	9	0	9	36	167	0	203	29,1	43,3
5-9 година	0	2	0	2	139	419	46	604	6,2	46,8
10-14 година	0	5	0	5	211	345	153	709	15,5	81,5
Деца (укупно)	0	16	0	16	386	931	199	1.516	16,8	57,4

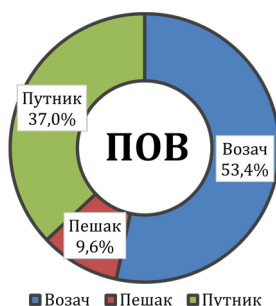
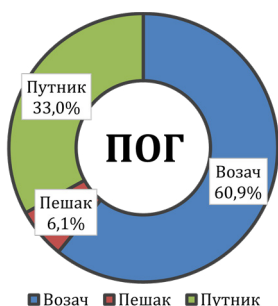
- ▶ Половина смртно страдале деце није превожена уз употребе система пасивне заштите (ауто-седиште или сигурносни појас), док је у једном случају тај податак био непознат
- ▶ Више смртно страдале деце се превозило на задњем седишту путничких возила (њих 13), док се троје превозило на предњем седишту (старости 2, 9 и 13 година)
- ▶ Четири смртна исхода су се догодила у зони кривине, два су се догодила на преласку пута преко железничке пруге без браника или полубраника и један на мосту. Остала места саобраћајних незгода са смртним исходом су окарактерисане као места која нису специфична
- ▶ Више смртних исхода (11) је ван насеља, у односу на насеље (5). Више повреда се догодило у насељу (76,3%)
- ▶ Највише, односно 9 смртних исхода се догодило на државним путевима IБ реда, а највише повреда је на улицама вишег реда (37,5%)
- ▶ Половина смртних исхода се догодила у чеоним сударима, док је највише повређених у саобраћајним незгодама у сустизању (11,1%)
- ▶ Због неприлагођене брзине условима и стању пута смртно је страдало седморо, односно повређено је скоро 300 деце (19,5%)
- ▶ Због вожње под утицајем алкохола је смртно страдало двоје деце
- ▶ Највише, односно 11 смртних исхода се догодило када је време било ведро. У време када је била магла смртно је страдало њих 3, а у када је било облачно двоје



Млади

Најважније карактеристике страдања младих у 2024. години:

- Број смртно страдалих је био већи само 2022. године, посматрано у петогодишњем периоду (2020-2024. година)
- Број повређених је био већи само 2021. године, посматрано у петогодишњем периоду (2020-2024. година)
- Смртно је страдало 70 возача, 38 путника и 7 пешака
- Од смртно страдалих возача, највише је возача путничких возила (њих 40), затим возача мотоцикла (њих 23), мопеда (њих 3), бицикла (њих 3) и један возач теретног возила
- Од 70 смртно страдалих возача, њих 63 је мушког пола (90%). Од повређених возача, њих 76% је мушког пола
- Од 38 смртно страдалих путника, њих 31 су били путници у путничком возилу, односно 4 на мотоциклу, двоје у теретном возилу и једно као путник у аутобусу
- Највише смртно страдалих је било у јулу и августу (укупно 27%, односно 31 младо лице), као и повређених (19,1%)
- Највише смртно страдалих је је било у дане викенда (укупно 46,1%, односно 53 младих), као и повређених (32,4%)
- Највише смртно страдалих је у периоду од 23 до 2 часа (укупно 26,1%, односно 30 младих)



КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

115

погинулих (22,4% од укупног броја)

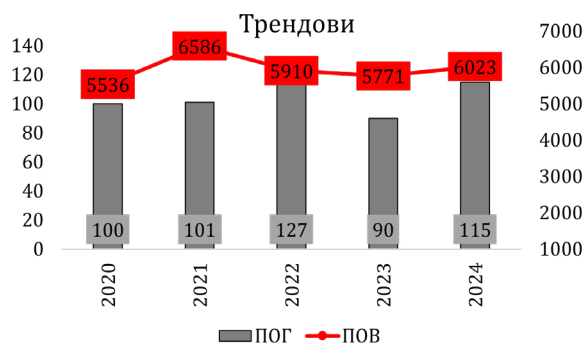
6.023

повређених (31,1% од укупног броја)

7 и 4

број смртно страдалих младих возача мотоцикала и путничких возила, који нису имали возачку дозволу

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ

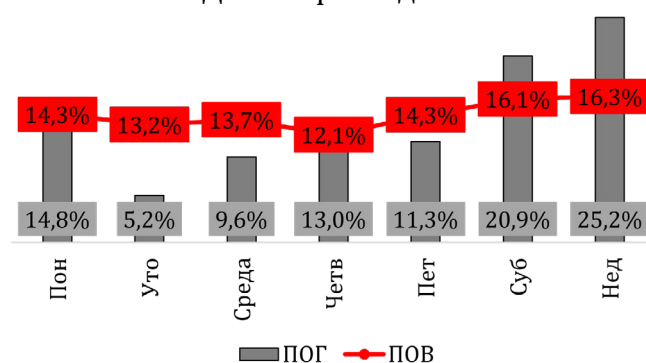


Расподела последица према старосним групама и према својству учешћа у саобраћају

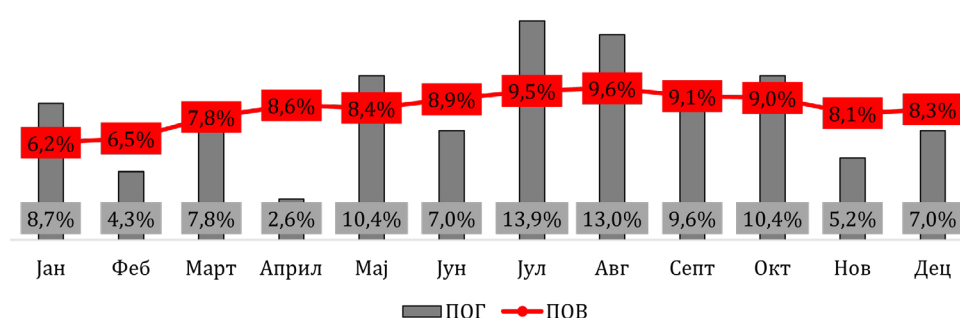
Старосна група	Смртно страдали				Повређени				Ризици	
	Пешак	Путник	Возач	Укупно	Пешак	Путник	Возач	Укупно	ЈР	ПЈР
15-19	1	13	20	34	275	841	696	1.812	102,8	264,9
20-24	4	17	23	44	150	756	1.198	2.104	129,2	283,1
25-30	2	8	27	37	151	629	1.317	2.097	85,6	220,1
Млади (укупно)	7	38	70	115	576	2.226	3.211	6.013	104,2	253,0

- ▶ Највише смртних исхода је наступило на лицу места саобраћајне незгоде (57,4%), односно 11,3% за време превоза до здравствене установе и 31,3% накнадно у року од 30 дана од дана настанка саобраћајне незгоде
- ▶ Седам смртно страдалих младих возача мотоцикала и четири млада возача путничких возила није имало возачку дозволу у тренутку настанка саобраћајне незгоде. Деветнаест возача путничких возила је имало пробну возачку дозволу. Осам возача пробне возачке дозволе је смртно страдао у време када није смело да управља возилом
- ▶ Више смртних исхода је ван насеља (53,0%, односно 61), док је више повреда у насељу (71,2%)
- ▶ Од смртно страдалих возача и путника у путничким возила, њих 25 (42,4%) није користило сигурносни појас у тренутку настанка саобраћајне незгоде*
- ▶ Највећи број лица места саобраћајних незгода су се догодиле на местима која нису специфична. Најчешће евидентирано специфично место је кривина (23 смртних исхода), а затим пешачки прелаз (3). Мост, превој, зона школе и сужење пута су евидентирани ро једном
- ▶ Највише смртних исхода се догодило на месту где је коловоз био сув и чист (84,3%), док се 8,7% (њих 10) догодило на месту где је коловоз био влажан и чист, а 4,3% (односно 5) на месту где је био мокар и прекривен водом
- ▶ Највише смртно страдалих је било у саобраћајним незгодама са учешћем једног возила, и то: силазак удесно са коловоза на правцу (20 смртних исхода), силазак улево са коловозу у правцу (15 смртних исхода) и силазак са коловоза у кривини (13 смртних исхода)
- ▶ Највише повређених је било у саобраћајним незгодама у сустизању (15% од укупног броја повређених)
- ▶ Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута је утицала на 60,9% смртних исхода (односно 70 смртних исхода), као и на 29,9% повреда
- ▶ Вожња под утицајем алкохола је повезана са 19 смртних случајева и 14,8% повреда
- ▶ Неискуство возача је повезано са 21 смртнихм случајем и 8,9% повреда

Дневна расподела



Месечна расподела

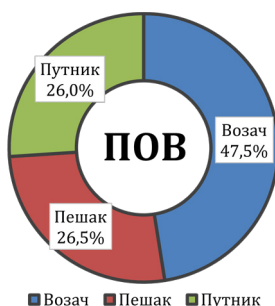
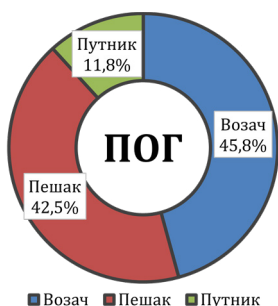


* Посматрано за саобраћајне незгоде код којих је евидентиран податак о пасивној заштити

Старија лица

Најважније карактеристике страдања старијих лица у 2024. години:

- Број повређених је највећи у посматраном петогодишњем периоду (2020-2024. година), са јасним трендом раста
- Смртно је страдало 70 возача, 65 пешака и 18 путника
- Од смртно страдалих возача, највише је возача путничких возила (њих 31), затим возача бицикла (њих 23), трактора (њих 9), мопеда (њих 4). По један смртно страдали је био возач мотоцикла и мотокултиватора
- Од 70 смртно страдалих возача, њих 62 је мушког пола (88,6%). Од повређених возача, њих 79,8% је мушког пола
- Међу смртно страдалим пешацима је нешто више пешака женског пола (50,8%), као и међу повређенима (61%)
- Од 18 смртно страдалих путника, њих 15 су били путници у путничком возилу, односно по једно као путник на трактору, аутобусу и мотокултиватору
- Највише смртно страдалих је било у јулу и августу (укупно 25,5%, односно 39 лица)
- Највише смртно страдалих је је било петком (19,6%, односно њих 30). Број повређених је највећи понедељком и уторком (укупно 31,1%)
- Највише смртно страдалих је у периоду од 18 до 19 часова (12,4%, односно њих 19)



КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

153

погинулих (29,8% од укупног броја)

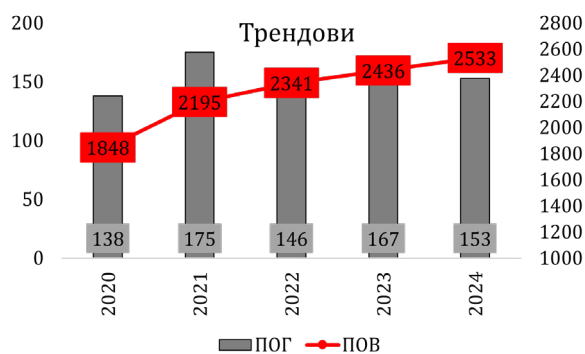
2.533

повређених (13,1% од укупног броја)

15

број смртно страдалих лица старијих од 85 година

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ

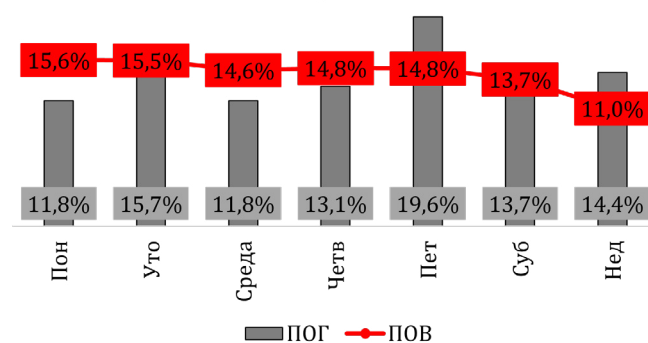


Расподела последица према старосним групама и према својству учешћа у саобраћају

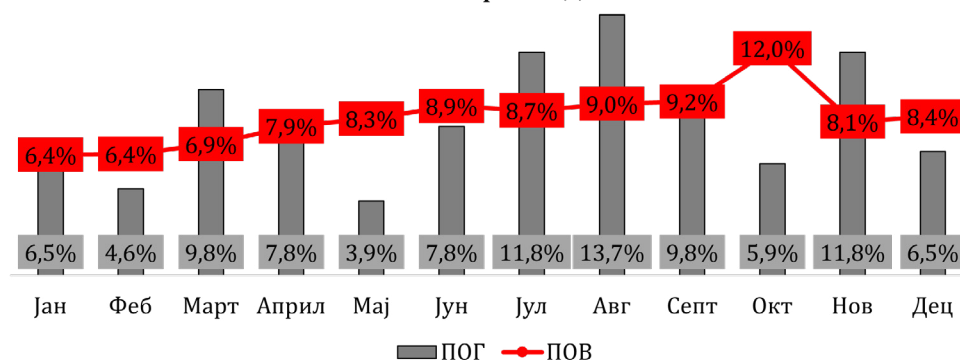
Старосна група	Смртно страдали				Повређени				Ризици	
	Пешак	Путник	Возач	Укупно	Пешак	Путник	Возач	Укупно	ЈР	ПЈР
65-74	28	8	49	85	362	479	889	1.730	103,2	183,2
75-84	29	6	18	53	250	152	274	676	133,5	209,2
85 и више год.	8	4	3	15	58	28	39	125	117,3	186,4
Укупно	65	18	70	153	670	659	1.202	2.531	113,1	191,0

- ▶ Половина смртних исхода је наступила у року од 30 дана од дана настанка саобраћајне незгоде (50,3%), док је на лицу места саобраћајне незгоде наступило 43,1% смртних исхода, односно 6,5% за време превоза до здравствене установе
- ▶ Више смртних исхода је било у насељу (63,4%, односно 97), као и повреда (75,5%)
- ▶ Највише смртних исхода (76,5%, односно 117) се догодило у време када је било ведро. У време када је падала киша смртно је страдало 14 лица, односно када је била магла двоје и по једно када је био снег и када је дувао јак ветар
- ▶ За 7 од 23 возача бицикла је познат податак о пасивној заштити (користио/није користио заштитну кацигу). Од 7 возача бицикла, њих 6 није користио заштитну кацигу у тренутку настанка саобраћајне незгоде
- ▶ Од 6 смртно страдалих путника на задњем седишту у путничким возила, њих 4 није користио сигурносни појас у тренутку настанка саобраћајне незгоде
- ▶ Највише смртно страдалих је било у чеоним сударима два возила (8,5%, односно њих 13)
- ▶ Највише повређених је било у саобраћајним незгодама у сустизању (9,4% од укупног броја повређених)
- ▶ Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута је утицала на 35,3% смртних исхода (односно 54 смртна исхода), као и на 19,9% повреда
- ▶ Пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације је утицао на око четвртину смртних исхода (24,2%) и повреда (25,4%)
- ▶ Утицај тамне одеће пешака је присутан као утицајни фактор код 11 смртних исхода (7,2%)
- ▶ Вожња под утицајем алкохола је повезана са 13 смртних случајева (8,5%) и 6,9% повреда

Дневна расподела



Месечна расподела





7. АНАЛИЗА ИНДИКАТОРА ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

У овом поглављу су приказане вредности индикатора перформанси безбедности саобраћаја у 2024. години, као и трендови одабраних индикатора перформанси безбедности саобраћаја у петогодишњем периоду (2020-2024. година).

Заштитни системи

Ниједна вредност индикатора перформанси безбедности саобраћаја, који се односи на употребу заштитних система у 2024. години, нема врло високу вредност (не припада зеленој класи).

Вредности употребе сигурносног појаса на предњим седиштима путничких аутомобила има благи раст, у односу на 2023. годину. Такође, проценат употребе сигурносног појаса на задњем седишту је већи (21,3%), у односу на 2023. годину (17,1%).

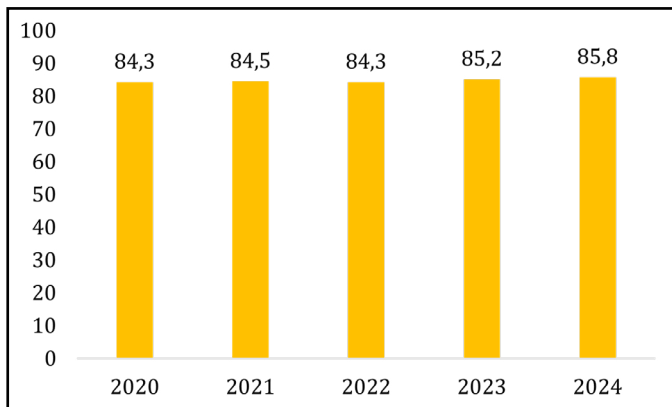
Дечје ауто-седиште се у односу на 2023. годину нешто чешће користи (71,4%, у односу на 70,2%), док се сигурносни појас нешто ређе користи (46,7%, у односу на 47,1%). Заштитни системи за децу се мање користе у односу на заштитне системе за одрасле возаче и путнике у путничким возилима.

Проценат употребе заштитних каца од стране возача и путника на мотоциклима и мопедима је имао смањење (68,8%), у односу на 2023. годину (77,2%), као и проценат употребе заштитних каца од стране бициклиста (5,8%, у односу на 6,4%).

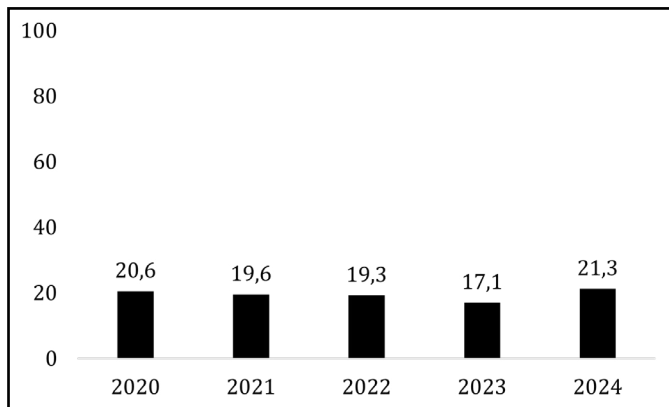
Посматрано укупно за све категорије саобраћајница, 59,2% возача тешких теретних возила користи сигурносни појас, док је тај проценат у случају возача аутобуса мањи (36,9%).

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

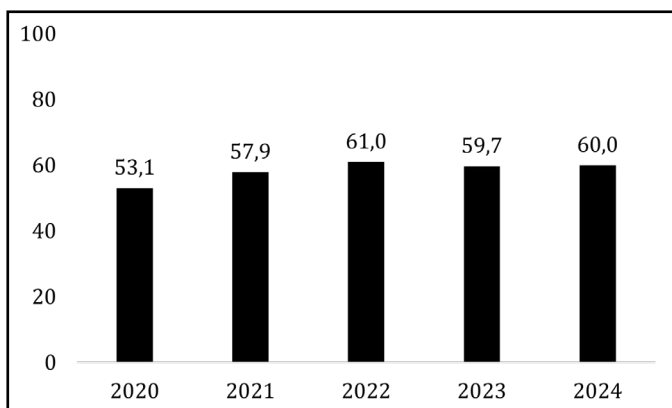
Индикатор и категорија (својство) на које се индикатор односи		Категорија саобраћајнице			
		Насеље	Ван насеља	Ауто-пут	Укупно
	Возачи ПА	84,2	88,9	91,9	87,2
	Сувозачи ПА	81,5	85,3	85,9	83,7
	Предње седиште ПА	83,1	87,5	89,5	85,8
	Задње седиште ПА	19,3	22,3	24,8	21,3
	Возачи ТТВ	56,0	60,8	65,0	59,2
	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
Заштитни системи за децу	Дечје ауто-седиште	67,9	72,9	79,3	71,4
	Деца сигурносни појас	42,9	46,8	62,3	46,7
	Укупно - деца	56,1	61,0	71,8	60,0
Сви у путничким аутомобилима		74,7	78,6	80,8	77,1
Заштитне каце	Возачи МОП	56,9	58,8	Не постоји	57,6
	Путници на МОП	43,7	55,1		50,3
	Возачи и путници на МОП	54,6	58,1		56,4
	Возачи МОТ	82,1	84,0	87,9	83,4
	Путници на МОТ	66,7	71,6	70,2	68,9
	Возачи и путници на МОТ	79,1	81,7	84,9	80,7
	Возачи МОП и МОТ	68,7	72,1	87,9	70,9
	МОП и МОТ	66,2	70,6	84,9	68,8
	Бициклисти	5,1	7,7	Не постоји	5,8



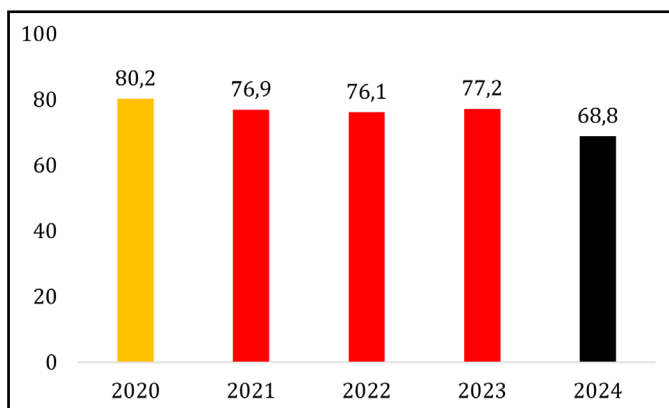
Тренд процента употребе сигурносног појаса на предњем седишту путничких аутомобила



Тренд процента употребе сигурносног појаса на задњем седишту путничких аутомобила



Тренд процента употребе заштитних система код деце до 12 година старости



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

Брзина

Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на брзину, према категорији саобраћајнице и категорији возила

Индикатор и категорија возила на које се индикатор		НАСЕЉЕ		ВАН НАСЕЉА		АУТО-ПУТ	
		2023	2024	2023	2024	2023	2024
ПА 	Просечна брзина (km/h)	50,5	49,9	76,6	75,5	119,2	121,3
	85-ти перцентил (km/h)	59,0	59,0	90,0	88,0	132,0	134,0
	% поштовања ограничења брзине	54,9	57,0	63,0	66,4	80,9	75,6
	% поштовања ограничења брзине увећане за 10 km/h	87,2	87,6	86,0	88,3	94,6	92,7
ТВ 	Просечна брзина (km/h)	46,4	46,3	69,1	68,9	89,2	88,9
	85-ти перцентил (km/h)	56,0	56,0	82,0	82,0	100,0	98,0
	% поштовања ограничења брзине	67,5	67,6	52,1	53,4	63,6	63,8
	% поштовања ограничења брзине увећане за 10 km/h	92,4	92,3	81,6	81,4	85,8	88,1
БУС 	Просечна брзина (km/h)	47,4	47,5	71,1	71,4	96,2	96,4
	85-ти перцентил (km/h)	58,0	58,0	85,0	85,0	109,0	108,0
	% поштовања ограничења брзине	64,1	62,0	74,9	73,7	64,3	62,3
	% поштовања ограничења брзине увећане за 10 km/h	90,1	89,2	93,6	92,3	87,7	88,7

Алкохол

Проценат возача који возе под утицајем алкохола је најмањи у посматраном периоду. У просеку, сваки 196. возач у саобраћајном току 2024. године је био возач који је возио под утицајем алкохола, при чему је ниво алкохола био већи од Законом дозвољеног. Вожња под утицајем алкохола је чешћа ван насеља, у односу на вожњу у насељу. Такође, чешћа је ноћу и у дане викенда.

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

Година	Број тестираних возача	% возача под утицајем алкохола УКУПНО	У насељу	Ван насеља	Дан	Ноћ	Радни дан	Викенд
2020	37.662	0,68%	0,90%	0,67%	0,43%	1,06%	0,68%	0,73%
2021	36.557	0,57%	0,54%	0,59%	0,38%	0,83%	0,46%	0,73%
2022	34.803	0,52%	0,57%	0,51%	0,30%	0,77%	0,49%	0,55%
2023	35.746	0,55%	0,52%	0,58%	0,40%	0,75%	0,45%	0,66%
2024	33.535	0,51%	0,44%	0,58%	0,39%	0,65%	0,45%	0,56%

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, али је нешто мањи проценат у односу на прошлу годину. Од 2021. године се уочава тренд раста код возача аутобуса.

Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на возаче који не користе мобилне телефоне руком за време вожње, према категорији саобраћајнице и категорији возила

Индикатор и категорија возила на које се индикатор односи		КАТЕГОРИЈА САОБРАЋАЈНИЦЕ			
		НАСЕЉЕ	ВАН НАСЕЉА	АУТО-ПУТ	УКУПНО
Мобилни телефон	ПА	96,3	96,0	95,8	96,1
	ТВ	93,5	91,4	89,2	92,1
	БУС	93,1	92,7	92,1	92,8

Пешаци

Три од четири пешака основношколског узраста (77,7%) прелазе прописно коловоз на обележеном пешачком прелазу. Тај проценат је највећи у последњем петогодишњем периоду.

Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на возаче који не користе мобилне телефоне руком за време возње, према категорији саобраћајнице и категорији возила

Индикатори у вези са понашањем пешака у саобраћају	2020	2021	2022	2023	2024
Проценат пешака који прописно прелазе коловоз док је укључено зелено светло за пешаке	77,8%	83,5%	83,9%	83,6%	83,2%
Проценат пешака који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу	67,2%	70,6%	69,4%	67,4%	72,0%
Проценат пешака којима није ометена пажња током преласка коловоза	94,5%	96,0%	95,1%	94,5%	95,1%
Проценат деце-пешака основношколског узраста који прописно прелази коловоз на обележеном пешачком прелазу	70,4%	-	71,6%	76,6%	77,7%

Здравствено збрињавање после саобраћајне незгоде

Просечно време одзива служби хитних медицинских помоћи износи око 9 минута, а 95. перцентил времена одзива (време у ком буде збринуто 95% повређених у саобраћајним незгодама) износи 25 минута.

Број лекара у службама хитне медицинске помоћи је 1.901, што чини 12,4% укупног броја лекара у Србији.

Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на здравствено збрињавање после саобраћајне незгоде (2024. година)

ИНДИКАТОР	ВРЕДНОСТ
Број хитних медицинских служби	145
Број возила хитних медицинских служби	1.779
Број лекара у хитној медицинској служби	1.901
% лекара у хитној медицинској служби	12,4
Број осталог медицинског особља у хитној медицинској служби	3.635
% осталог медицинског особља у хитној медицинској служби	8,2
Просечна дужина хоспитализације у данима	6,7
Просечна дужина рехабилитације повређених у данима	24,1
Просечно време одзива (у минутима)	9,1
95. перцентил времена одзива (у минутима)	25



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:

- ▶ Броја смртно страдалих
- ▶ Броја тешко повређених
- ▶ Броја тешко повређене деце и
- ▶ Броја смртно страдале деце

У поглављу је извршено поређење зацртаних циљева и остварених вредности у 2024. 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.

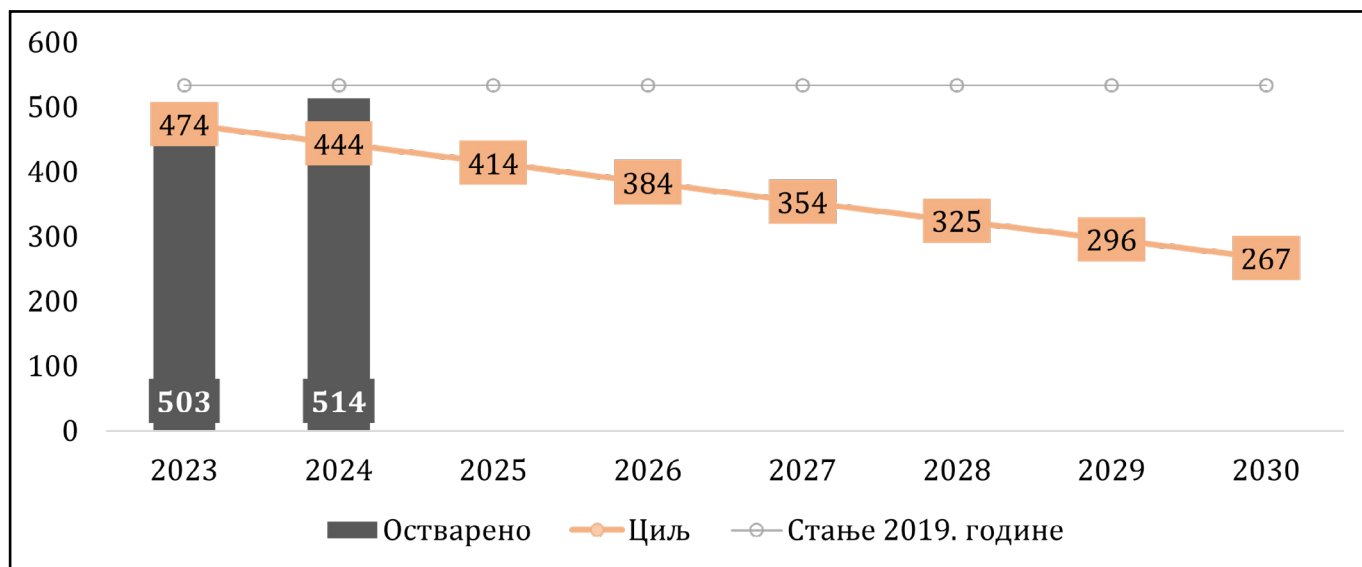
Визија

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

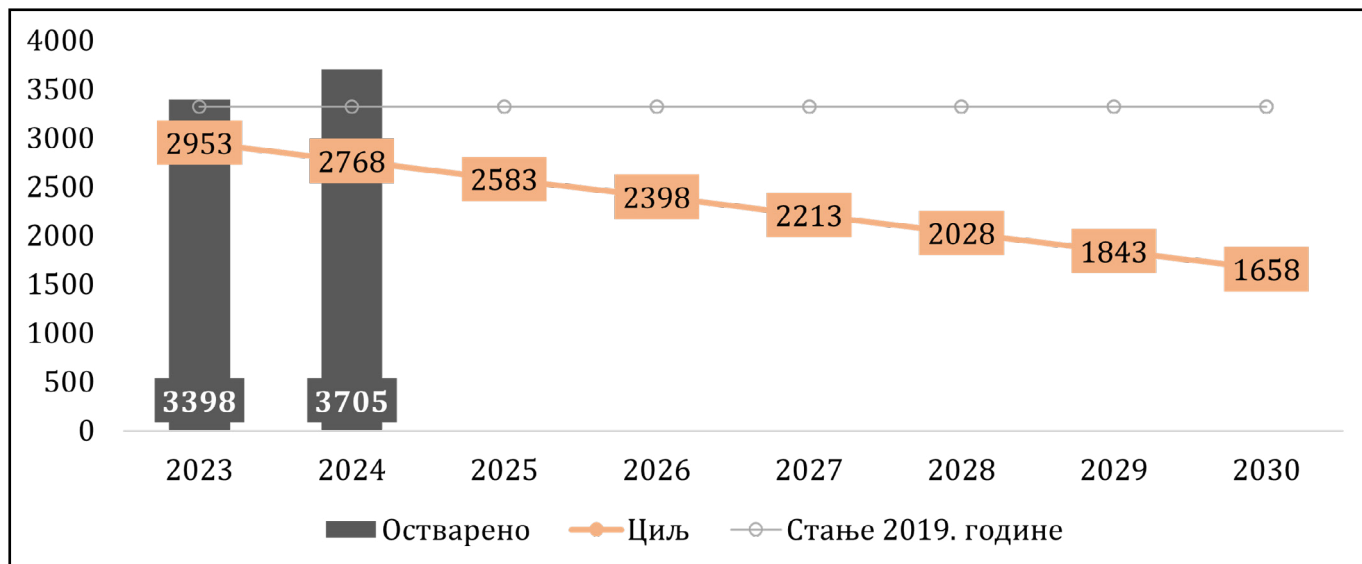
8.2. Општи циљеви

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.

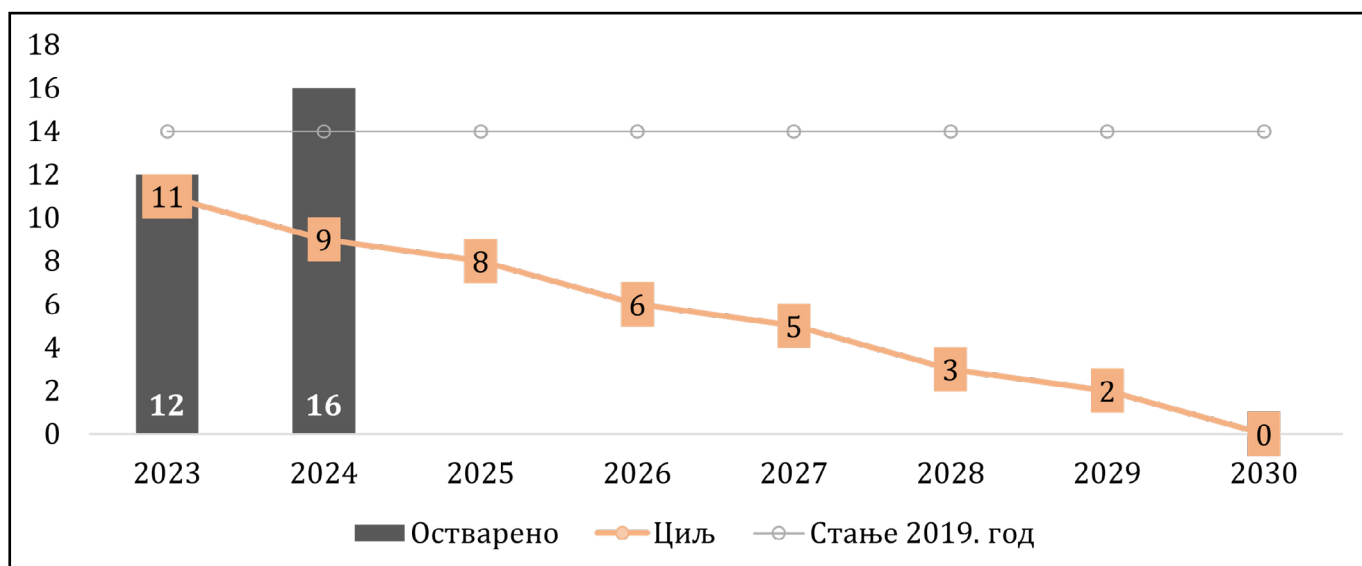
Прелазни циљеви су дефинисани на основу процентуалног смањења кроз године, а што је у бројчаним вредностима приказано на наредним графиконима.



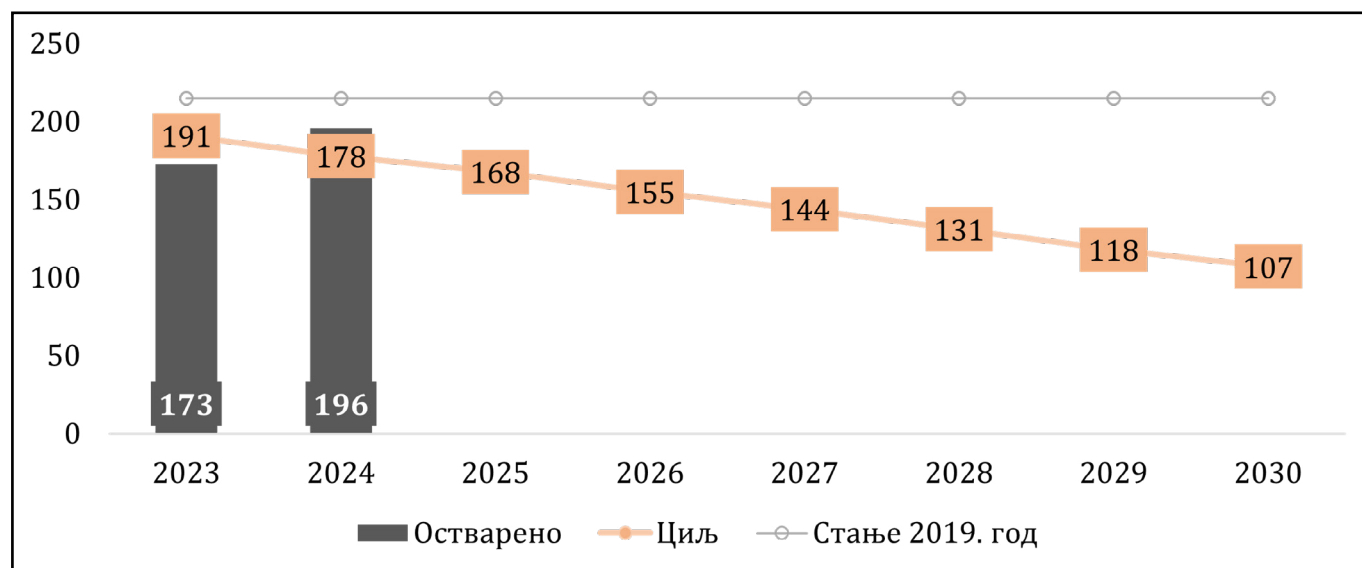
Графикон 8.1: Циљно смањење броја смртно страдалих по годинама, до 2030. године



Графикон 8.1: Циљно смањење броја тешко повређених по годинама, до 2030. године



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



Графикон 8.1: Циљно смањење броја тешко повређене деце, до 2030. године по годинама, до 2030. године

У досадашњем периоду важења Стратегије (2023. и 2024. година) смртно је страдало 99 лица више, док је тешко повређено 1.382 лица више од оног што је Стратегијом предвиђено као прелазни циљ. Такође, смртно је страдало осморо деце више. Другим речима, ниједан прелазни циљ у 2024. години није остварен. За децу су упоређиване вредности прелазних циљеве из Стратегије и број смртно страдале и тешко повређене деце (према дефиницији појма “деца” из Статистичког извештаја).

Табела 8.1: Разлика дефинисаних прелазних циљева и остварених резултата у 2024. години и укупно остварених резултата за период важења Стратегије (2023-2024. година)

Циљ	Статус циља 2024. године	Разлика у 2024. години	Укупна разлика за период важења Стратегије
Смртно страдали	Није остварен	70 више	99 више
Тешко повређени	Није остварен	937 више	1382 више
Смртно страдала лица	Није остварен	18 више	0
Тешко повређена деца	Није остварен	7 више	8 више

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 2024. години. Институција одговорна за координацију и извештавање је Агенција за безбедност саобраћаја. Од осам приказаних показатеља исхода, за четири су постигнуте вредности у 2024. години. Показатељи исхода за брзину су приказани као проценат возача који прекорачују брзину (онако како је наведено у Стратегији и Акционом плану), док су вредности индикатора перформанси безбедности саобраћаја (7. поглавље) приказати на позитивистички начин (возачки који не прекорачују брзину). С тим у вези, вредности из 7. поглавља су прилагођене како би биле упоредиве.

Табела 8.2: Показатељи исхода према Акционом плану безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2025. године и остварене вредности у 2024. години

Показатељ(и) на нивоу посебног циља (показатељ исхода)	Почетна вредност	Циљна вредност у 2024. години	2024	Статус циља у 2024. години
Проценат возача и сувозача путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас	84,3%	88%	85,8%	Није остварен
Проценат путника на задњем седишту путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас	19,1%	30%	21,3%	Није остварен
Проценат деце која у путничким аутомобилима правилно користе одговарајуће системе заштите	48,7%	60%	60,0%	Остварен
Проценат мотоциклиста и мопедиста који правилно користе заштитне кациге	79,3%	87%	68,8%	Није остварен
Проценат возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине у насељу	51,0%	47%	43,0%	Остварен
Проценат возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине у насељу за више од 10 km/h	16,6%	14%	12,4%	Остварен
Проценат возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине ван насеља за више од 10 km/h	10,9%	9,5%	11,7%	Није остварен
Проценат возача у саобраћајном току који управљају возилом под утицајем алкохола	0,63%	0,55%	0,51%	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 2024. години.

Кључни резултати

На основу анализе саобраћајних незгода и њихових последица у 2024. години, као и на основу анализе вредности индикатора перформанси безбедности саобраћаја, могу се издвојити неки од кључних резултата који описују стање безбедности саобраћаја на територији Републике Србије у 2024. години:

- ▶ Број смртно страдалих на милион становника је 78 и представља највећу вредност овог показатеља у 31 посматраној држави. Норвешка има скоро пет пута мањи ризик у односу на Србију, док је просек Европске уније око 1,8 пута мањи;
- ▶ Број смртно страдалих у 2024. години (514) је већи у односу на 2023. годину (503), као и број тешко телесно повређених, док је број лако телесно повређених приближно исти;
- ▶ Број тешко повређених (3.705) је највећи у петогодишњем периоду;
- ▶ На основу утицајних фактора за све врсте саобраћајних незгода, фактор човек је утицао на настанак 95,79%, фактор пут на 7,40% и фактор возило на 1,01% саобраћајних незгода;
- ▶ Рањиве категорије учесника у саобраћају чине 42,9% свих смртно страдалих (односно смртно је страдало 111 пешака, 41 бициклиста и 69 моторизованих двоточкаша). Такође, смртно је страдао један возач лаког електричног возила;
- ▶ У путничким аутомобилима је смртно страдало 245, од чега 165 возача и 80 путника;
- ▶ На тракторима је смртно страдало 19 лица, односно у теретним возилима 20, док је у аутобусима смртно страдало троје лица;
- ▶ Смртно је страдало 16 деце. Сви у својству путника у путничким возила. Ово је највећи број смртно страдале деце од 2017. године (тада је смртно страдало 17 деце);
- ▶ Број смртно страдалих младих је 115, од чега је 70 возача, 38 путника и 7 пешака;
- ▶ Број смртно страдалих старијих лица је 153, од чега је 70 возача, 65 пешака и 18 путника;
- ▶ Вредност јавног пондерисаног ризика је највећа (149,9) за младе, који су се превозили у путничким возилима;
- ▶ Ниједна вредност индикатора безбедности саобраћаја, који се односе на употребу заштитних система, у 2024. години нема врло високу вредност (не припада зеленој класи);
- ▶ Сваки 196. возач у саобраћајном току 2024. године је био возач који је возио под утицајем алкохола, при чему је ниво алкохола био већи од Законом дозвољеног;
- ▶ Време одзива хитних медицинских помоћи у 95% саобраћајних незгода буде мање од 25 минута;
- ▶ Ниједан прелазни циљ из Стратегије није остварен у 2024. години, при чему је у досадашњем периоду важења Стратегије (2023. и 2024. година) смртно страдало 99 лица више, док је тешко повређено 1.382 лица више од оног што је Стратегијом предвиђено као прелазни циљ. Такође, смртно је страдало осморо деце више.

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

В.д. директора
Бранко Стаматовић

Главни уредник
Вељко Ћурчић

Приредили
Бојана Миљковић
Младен Ковач
Ивана Панић

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 <https://bazaabs.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
Одељење за националну базу података, анализе и истраживања

Штампа
BIROGRAF COMP d.o.o.



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја