

СТАТИСТИЧКИ
ИЗВЕШТАЈ
О СТАЊУ
БЕЗБЕДНОСТИ
САОБРАЋАЈА
У РЕПУБЛИЦИ
СРБИЈИ
2022



САДРЖАЈ

Садржај	3
Реч директора	5
Предговор	7
1. Увод	9
1.1. Садржај Статистичког извештаја	11
1.2. Разумевање података и појмова	12
1.3. Коришћене скраћенице и појмови	15
2. Основи подаци за Републику Србију	17
2.1. Основни подаци за Републику Србију	19
3. Безбедност саобраћаја у Европи	21
3.1. Основни показатељи	23
4. Основна обележја саобраћајних незгода у 2022. години	25
4.1. Основни подаци о саобраћајним незгодама у 2022. години	27
5. Анализа последица саобраћајних незгода према категорији (својству) учесника у саобраћају	41
5.1. Пешаци	43
5.2. Бициклисти	45
5.3. Моторизовани двоточкаши	47
5.4. Возачи и путници у путничким возилима	49
5.5. Остале категорије	51
6. Анализа последица саобраћајних незгода према старосним групама учесника у саобраћају	55
6.1. Деца	57
6.2. Млади	59
6.3. Старија лица	61
7. Анализа индикатора безбедности саобраћаја	65
7.1. Понашање учесника у саобраћају	66
7.2. Возила	69
8. Циљеви Стратегије безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2030. године	71
8.1. Амбиција, мисија и визија	73
8.2. Општи циљеви	73
9. Кључни резултати	77
9.1. Кључни резултати	79

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), на српском и енглеском језику.

Пред Вама се налази Статистички извештај са унапређеним изгледом који садржи, до сада, највећи број података о обележјима безбедности саобраћаја, а чији је основни циљ тачно информисање јавности о стању безбедности саобраћаја на територији Републике Србије. Статистички извештај је припремљен по узору на најбоље и најприхваћеније типове извештаја о стању безбедности саобраћаја у свету. На тај начин се постиже да је његова намена вишеструка, односно да је намењен свима, од стручне до најшире јавности.

Агенција је, у претходном периоду, радила на припреми Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године (у даљем тексту: Стратегија) са акционим планом за 2023. до 2025. године. Стратегија прати светске правце, препознаје и ослања се на успешне праксе у области безбедности саобраћаја и као таква представља документ од значаја за унапређење безбедности саобраћаја. У изради Стратегије је било укључено 32 институције, а у току су последње консултације и усаглашавања. Један од најважнијих делова Стратегије су њени циљеви.

Уочени недостаци у реализацији Прве стратегије (која је важила за период 2015-2020. година) се огледају у изостанку праћења и извештавања о постигнутим циљевима. Према анализама реализације Прве стратегије, долази се до закључка да је у периоду од 2016. до 2020. године, смртно страдало за 730 лица (од којих 66 смртно страдале деце) више него што је то прогнозирано. Агенција ће, како би превазишла изостанак или касно сагледавање успешности остваривања циљева, поредити зацртане циљеве у Стратегији и остварене резултате за сваку годину и то објављивати као саставни део Статистичког извештаја.

Један од приоритета у раду Агенције је и достизање тзв. нулте толеранције за смртно страдање деце до 2030. године и смањење броја смртно страдалих за 50%, у односу на 2019. годину.

в.д. директора Агенције
Бранко Стаматовић

ПРЕДГОВОР

Одељење за националну базу података, анализу и истраживања (у даљем тексту: Одељење) је саставни део Сектора за превенцију и локалне самоуправе. Запослени у Одељењу су учествовали у припреми Статистичког извештаја, са основном идејом да се на једноставан начин представи већи број података о стању безбедности саобраћаја и тако учини доступним и разумљивим за најширу јавност.

Анализа великог броја обележја саобраћајних незгода је могућа захваљујући раду припадника Министарства унутрашњих послова на прикупљању података, приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода.

Одељење припрема и прегледне извештаје, који се односе на одређене категорије учесника у саобраћају. Само у 2023. години, објављени су следећи прегледни извештаји:

- Безбедност возача и путника на мопедима и мотоциклима у Србији за период 2019-2021. године,
- Безбедност жена у саобраћају,
- Безбедност саобраћаја у зонама школа (2019-2021),
- Безбедност младих учесника у саобраћају (15-30 година старости) у периоду од 2019. до 2021. године,
- Анализа безбедности саобраћаја на путно-пужним прелазима и
- Анализа страдања деце (0-14) у периоду 2018-2022. година на територији Републике Србије.

Такође, Одељење припрема и објављује Извештаје о основним показатељима стања безбедности саобраћаја за сваку од 161 локалне самоуправе на територији Републике Србије.

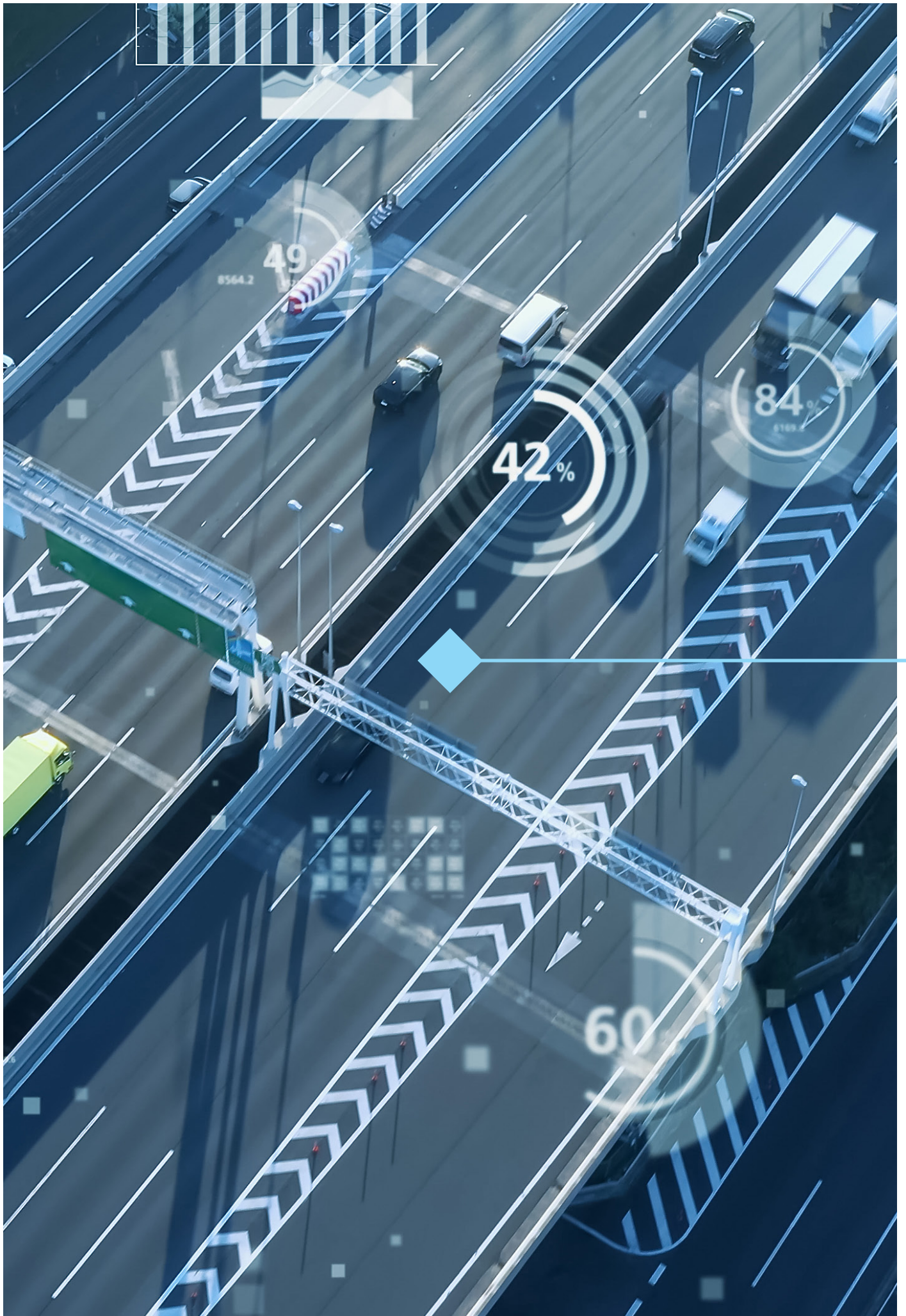
Један од најзначајнијих пројеката у оквиру Одељења је Истраживање индикатора безбедности саобраћаја, који се реализује сваке године. У 2022. години је урађена и ревизија методологије спровођења овог истраживања. Према новој методологији, вредности индикатора се посматрају „позитивистички“. Другим речима, више не говоримо о учесницима који се понашају небезбедно (нпр. користе мобилни телефон), већ о учесницима који се понашају безбедно (не користе мобилни телефон).

Одељење се, посебно поноси, новим изгледом и садржајем Апликације за приступ Интегрисаној бази података о обележјима безбедности саобраћаја. Од ове године, у апликацији се налазе и одабрани подаци јавног предузећа „Путеви Србије“, до којих се дошло захваљујући успешној сарадњи између две институције.

Осим тога, Агенција је ове године део ESRA 3 - Међународног пројекта које се бави истраживањем ставова о безбедности саобраћаја, а који се спроводи на 5 континената, односно у 39 држава.

Велики успех на међународном нивоу је остварен и прикључивањем Републике Србије у CARE базу података за шта су, између осталог, заслужни запослени у Агенцији, као и квалитет података о саобраћајним незгодама на ком се ради унутар Одељења.

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



1. УВОД

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

1.1. Садржај Статистичког извештаја

Извештавање о стању безбедности саобраћаја представља део праћења стања безбедности саобраћаја који доприноси успостављању система безбедности саобраћаја и управљању безбедношћу саобраћаја на неком подручју. Анализама које су обухваћене Статистичким извештајем представљено је стање безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2022. години, на основу чега се може вршити поређење стања безбедности саобраћаја, у односу на претходне године, као и препознати кључне проблеме безбедности саобраћаја.

Статистички извештај се састоји од девет поглавља. Прво поглавље је увод, а последње закључак. 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 2022. година. На почетку је дат приказ апсолутних показатеља за 2022. годину, а затим је приказа расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама према својству и категорији учесника у саобраћају (IRTAD подела). Представљена је расподела према старосним групама и према полу. Такође, извршена је анализа у погледу временске дистрибуције саобраћајних незгода, и то: по месецима у току годину, по данима у седмици и по сатима у току дана. У поглављу је представљена и расподела саобраћајних незгода према групама типова саобраћајних незгода и дефинисани најчешћи типови у свакој од група типова. На крају је дата анализа утицајних фактора настанка саобраћајних незгода. На основу анализе приказане у овом поглављу, дефинисане су категорије (својства) учесника у саобраћају и старосне групе учесника у саобраћају, за које је урађена детаљнија анализа у наредна два поглавља.
- У **петом поглављу** су анализирани последице саобраћајних незгода за одабране категорије (својства) учесника у саобраћају, а то су: пешаци, бициклисти, моторизовани двочкаши, возачи и путници у путничким возилима и остале категорије учесника у саобраћају. Такође, дат је петогодишњи тренд за сваку од категорија (својства) учесника у саобраћају.
- У **шестом поглављу** су анализирани последице саобраћајних незгода за одабране старосне групе учесника у саобраћају, а то су: деца, млади и старија лица. Такође, дат је петогодишњи тренд за сваку од старосних група учесника у саобраћају.
- У **седмом поглављу** су анализирани вредности кључних индикатори безбедности саобраћаја, као и петогодишњи трендови за одабране индикаторе.
- У **осмом поглављу** су приказани циљеви Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године. Приказ циљева је дат са намером да се сагледава успешност остваривања циљева за наведени период.

1.2. Разумевање података и појмова

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

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

Временска расподела саобраћајних незгода

Временска анализа саобраћајних незгода подразумева расподелу саобраћајних незгода по:

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

Просторна расподела саобраћајних незгода

У анализи просторне расподеле саобраћајних незгода коришћена је анализа према:

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

Типови саобраћајних незгода

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

1. Саобраћајне 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 одредити за избор једног или више утицајних фактора, из исте или из различитих група утицајних фактора, дефинисаних у складу са CAdAS протоколом. Том приликом се не одређује доминантни/примарни утицајни фактор – фактор који је имао највећи утицај на настанак саобраћајне незгоде. Укупан број утицајних фактора је 84, при чему су они систематизовани у 9 група утицајних фактора:

1. Утицај пута и путне околине (11 утицајних фактора),
2. Утицај неисправности возила (9 утицајних фактора),
3. Предузимање непромишљених радњи од стране возача (10 утицајних фактора),
4. Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача (10 утицајних фактора),
5. Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности (10 утицајних фактора),
6. Пропусти возача због неискуства, 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

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

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

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

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

Категорије учесника у саобраћају

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

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

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

Јавни ризик и јавни пондерисани ризик

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

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

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

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

Индикатори безбедности саобраћаја

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






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

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

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

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

Табела 1.1: Дефинисање боје класе индикатора безбедности саобраћаја

Квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја класе
врло висока вредност	
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 Настрала лица
ПВ	Путничко возило
ТВ	Теретно возило
ИБС	Индикатор безбедности саобраћаја
IRTAD	International Traffic Safety Data and Analysis Group
CADaS	Common Accident Data Set
CARE	Community database on road accidents



GRAPHICS

2. ОСНОВИ ПОДАЦИ ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ

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

2.1. Основни подаци за Републику Србију

ПРОПИСИ У САОБРАЋАЈУ

Ограничење брзине

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

Алкохол

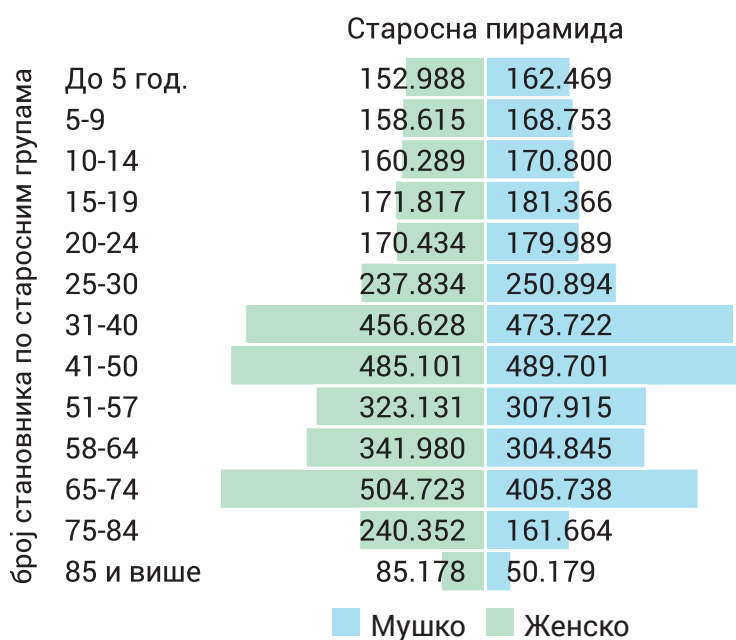
Дозвољена граница	0,2 mg/ml
Дозвољена граница – возачи са пробном	0,0 mg/ml
Дозвољена граница – друге посебне групе возача (нпр. који обавља јавни превоз, возач возила категорије А1, А2, АМ и А и сл.)	0,0 mg/ml

Мобилни телефон

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

Пешаци

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



У Републици Србији, према процени становништва за 31.12.2021. године, живи 6.797.105 становника. Просечна старост мушкараца је 42,4 године, а жена 45,2 године. Очекивано трајање живота¹ у Републици Србије је 70 година за мушкарце и 75,6 за жене, што је за око 7 година мање у односу на просек Европске уније.

У Републици Србији постоји укупно 42.761 болничка постеља и један лекар на 339 становника¹.

Број живорођених у 2022. години је 62.250, што је у односу на 2021. годину пораст од 0,3%. Број умрлих у истој години је 110.839, што је у односу на 2021. годину смањење од 18,4%.

Број регистрованих возила у 2021. години

Путничка возила	2.235.794
Мопеди	35.046
Мотоцикли	45.027
Аутобуса	10.392
Теретних возила	268.589

Укупна дужина путне мреже у Републици Србији је 45.722 km². Дужина државних путева I и II реда је 14.892 km, при чему се 426 km води као неизграђено³. У градском превозу, на нивоу Републике Србије, превезено је укупно 979.498 хиљада путника (укључујући и путнике БГ-воза), са 3.722 превозна средства².

Просечна нето зарада у 2022. години износила је 74.933 динара (око 638 евра⁴).

¹ Подаци за 2021. годину

² РЗЗС, податак за 2021

³ ЈП „Путеви Србије“, без територије АП Косово и Метохија

⁴ Средњи курс евра у 2022. години (117,4588), извор Народна банка Србије

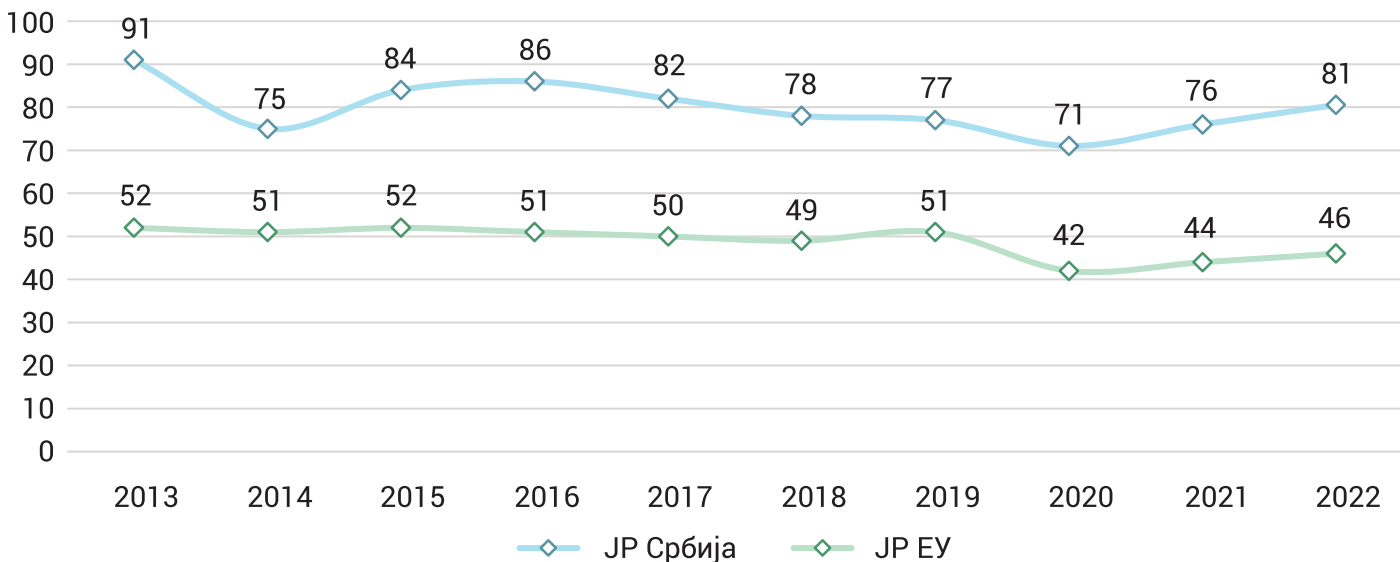


3. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ЕВРОПИ

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

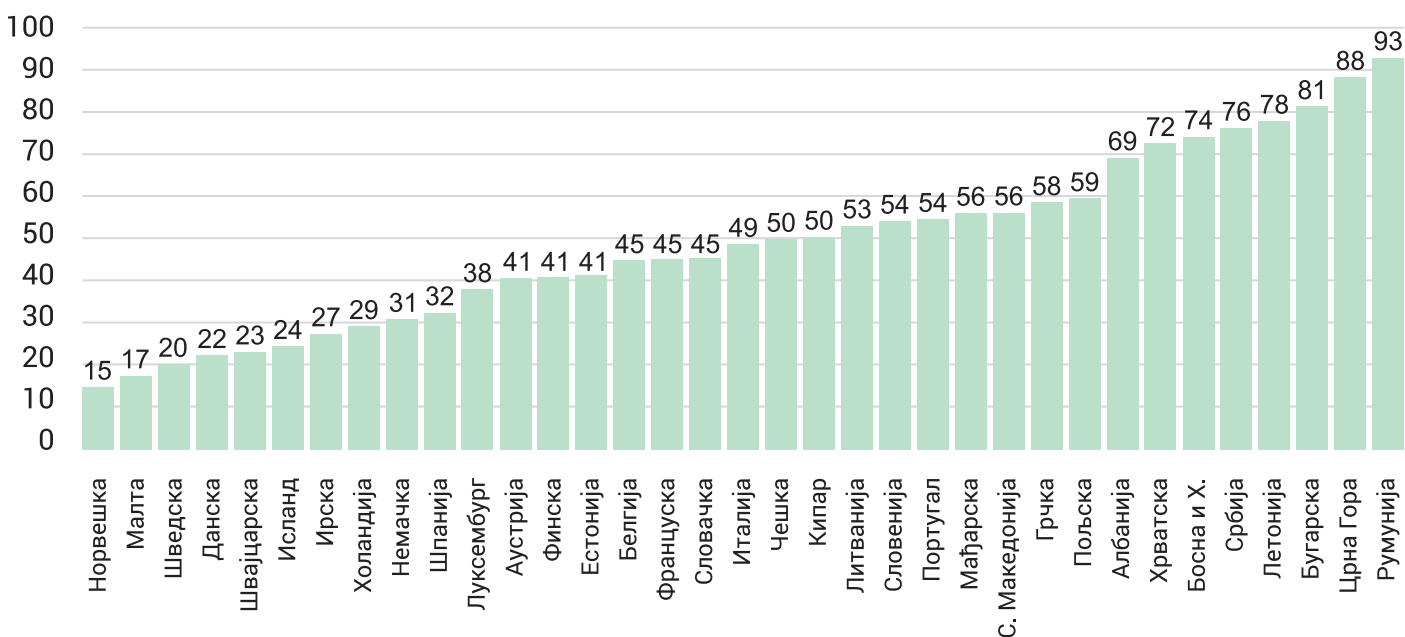
3.1. Основни показатељи

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. У последње две године (период после COVID-19 вируса) се уочава тренд раста јавног ризика смртог страдања, при чему је раст у Републици Србији бржи од раста вредности за државе Европске уније. Такође, вредност показатеља за 2022. годину је већа од вредности за 2019. годину (период пре COVID-19 вируса) када је у питању Република Србији, док то није случај када је у питању Европска унија.



Графикон 3.1: Јавни ризик смрти у саобраћајним незгодама у Србији и Европској унији (2013-2022)

Од посматраних држава, само државе у окружењу (Бугарска, Црна Гора и Румунија) и Летонија, имале су већи ризик смртог страдања у саобраћајним незгодама у 2021. години. Најбезбеднија држава, према посматраном ризику, је Норвешка. У Норвешкој је око пет пута мањи ризик смртог страдања у саобраћајним незгодама, него у Републици Србији.



Графикон 3.2: Јавни ризик смрти у саобраћајним незгодама у Србији, одабраним државама ЕУ5 и одабраним државама Западног Балкана⁶ (2021)

⁵ European Commission - ⁶ Transport Community



4. ОСНОВНА ОБЕЛЕЖЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У 2022. 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

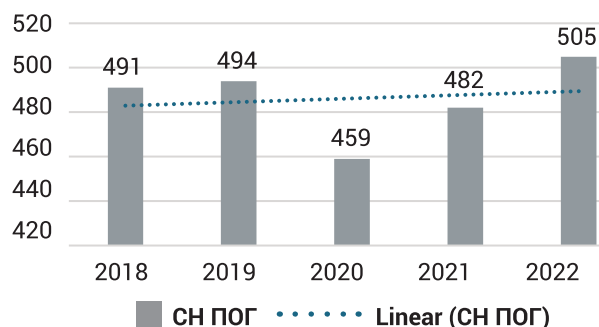
4.1. Основни подаци о саобраћајним незгодама у 2022. години

На територији Републике Србије се током 2022. године, догодило 33.230 саобраћајних незгода, од чега је 505 саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима. Укупно је смртно страдало 553 лица, док је 3.292 тешко и 15.758 лако телесно повређено. Такође, догодило се и 19.961 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 2022. године, у односу на 2021. годину. Наиме, 2022. године је дошло до повећања броја саобраћајних незгода са смртно страдалима за око 5%, док је код осталих врста саобраћајних незгода дошло до смањења. Укупан број саобраћајних незгода је смањен за 4%, колико је смањен и укупан број настрадалих лица.

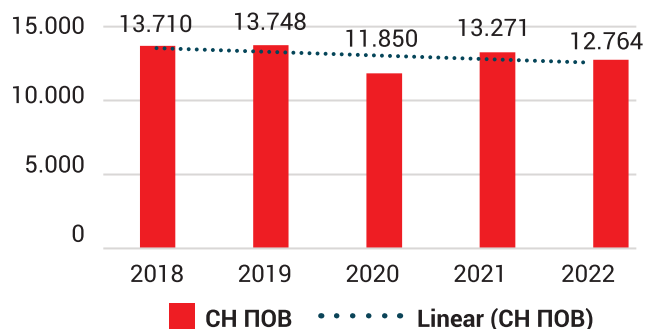
Година	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ					ПОСЛЕДИЦЕ				
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	Укупно СН	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ	Укупно НАСТ
2018	491	13.710	14.201	21.608	35.809	548	3.336	17.452	20.788	21.336
2019	494	13.748	14.242	21.525	35.767	534	3.322	17.094	20.416	20.950
2020	459	11.850	12.309	18.401	30.710	492	2.954	14.297	17.251	17.743
2021	482	13.271	13.753	20.821	34.574	521	3.347	16.557	19.904	20.425
2022	505	12.764	13.269	19.961	33.230	553	3.292	15.758	19.050	19.603
Промена	5%	-4%	-4%	-4%	-4%	6%	-2%	-5%	-4%	-4%

Табела 4.1: Број и последице саобраћајних незгода за период 2018-2022. године, као и процентуална промена броја и последица саобраћајних незгода 2022. године у односу на 2021. годину

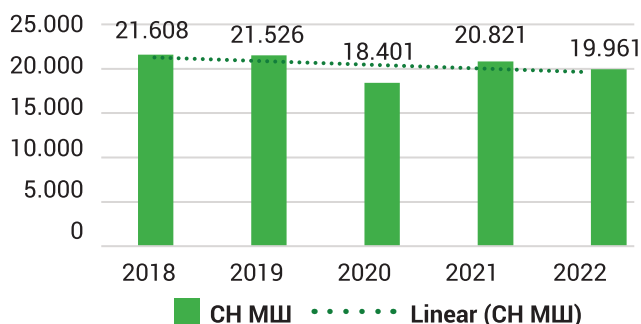
Графикон 4.1: Број саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима, период 2018-2022.



Графикон 4.2: Број саобраћајних незгода са повређеним лицима, период 2018-2022. година



Графикон 4.3: Број саобраћајних незгода са само материјалном штетом, период 2018-2022. година



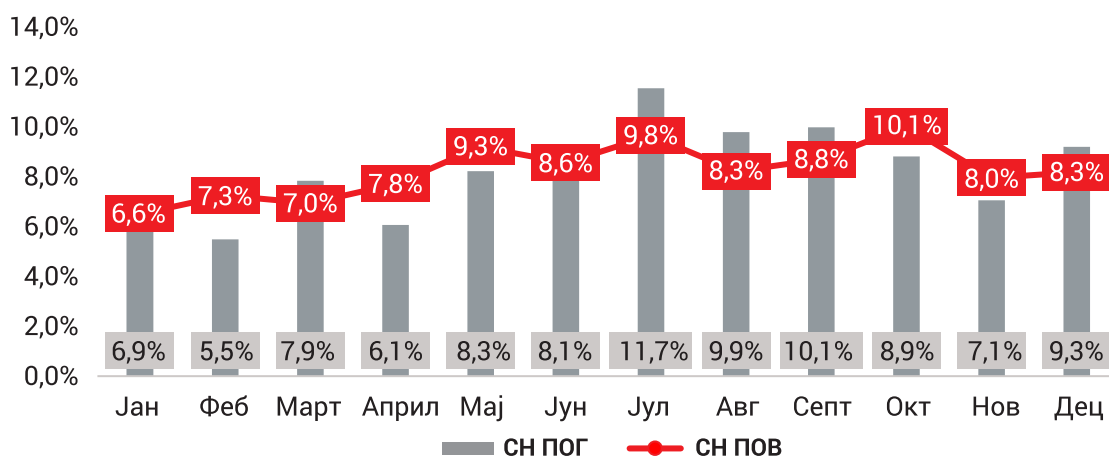
Временска расподела

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

Месећ	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ				ПОСЛЕДИЦЕ			
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ
Јануар	35	840	1.650	2.525	40	211	1.073	1.284
Фебруар	28	935	1.492	2.455	30	239	1.216	1.455
Март	40	896	1.739	2.675	43	207	1.087	1.294
Април	31	995	1.701	2.727	31	243	1.235	1.478
Мај	42	1.188	1.631	2.861	49	293	1.467	1.760
Јун	41	1.104	1.594	2.739	47	303	1.346	1.649
Јул	59	1.245	1.585	2.889	63	331	1.635	1.966
Август	50	1.061	1.514	2.625	54	315	1.384	1.699
Септембар	51	1.123	1.681	2.855	58	329	1.313	1.642
Октобар	45	1.294	1.720	3.059	52	315	1.615	1.930
Новембар	36	1.027	1.725	2.788	38	244	1.171	1.415
Децембар	47	1.056	1.929	3.032	48	262	1.216	1.478
Укупно	505	12.764	19.961	33.230	553	3.292	15.758	19.050

Табела 4.2: Месечна расподела броја саобраћајних незгода и последица

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

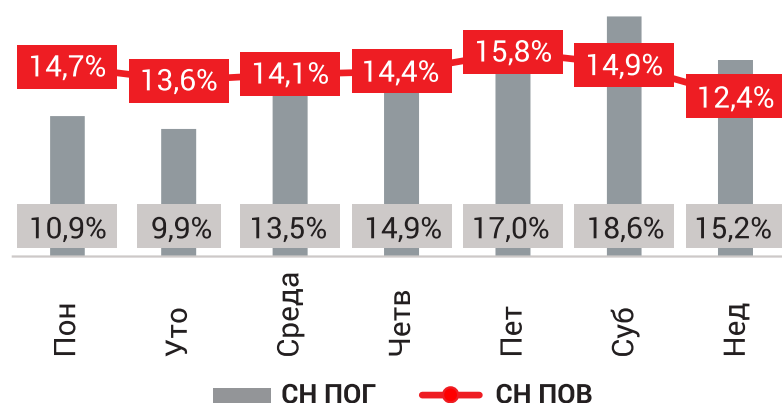


Када су у питању дани у седмици, највећи број саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима се догодио суботом (18,6%), а најмањи уторком (9,9%). Петком се догодио највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима (15,8%).

Дан	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ				ПОСЛЕДИЦЕ			
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ
Понедељак	55	1.878	2.874	4.807	60	451	2.303	2.754
Уторак	50	1.742	2.783	4.575	52	383	2.132	2.515
Среда	68	1.804	2.845	4.717	74	440	2.097	2.537
Четвртак	75	1.833	2.958	4.866	76	450	2.155	2.605
Петак	86	2.022	3.079	5.187	91	542	2.492	3.034
Субота	94	1.900	2.963	4.957	105	527	2.365	2.892
Недеља	77	1.585	2.459	4.121	95	499	2.214	2.713
Укупно	505	12.764	19.961	33.230	553	3.292	15.758	19.050

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

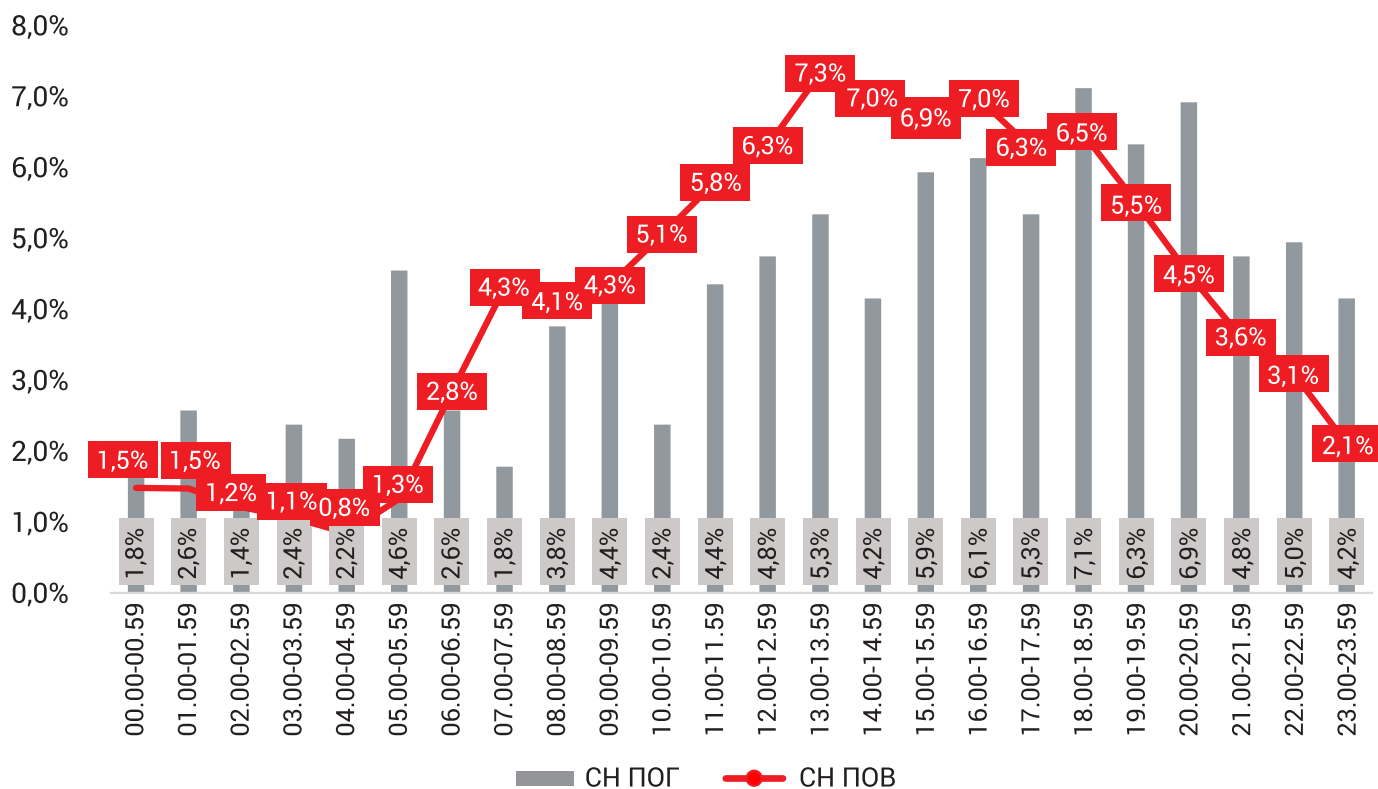
Петина саобраћајних незгода са смртним исходом се догодила у периоду од 18 до 21 час (20,4%). Када су у питању ноћни и рани јутарњи часови, период од 5 до 6 часова је период са повећаним ризиком настанка саобраћајних незгода са смртним исходом (4,6%). Период дана са већим обим кретања условио је настајак већег броја саобраћајних незгода са повређенима и само са материјалном штетом, у односу на остале периоде дана. Наиме, више од половине (53,1%) саобраћајних незгода са повређенима се догодило у периоду од 11 до 19 часова, као и 49,3% саобраћајних незгода са само материјалном штетом.



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

Час	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ				ПОСЛЕДИЦЕ			
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ
00.00-00.59	9	189	485	683	9	61	247	308
01.00-01.59	13	188	426	627	15	63	256	319
02.00-02.59	7	155	361	523	8	49	192	241
03.00-03.59	12	135	294	441	17	53	164	217
04.00-04.59	11	108	271	390	12	51	145	196
05.00-05.59	23	170	217	410	30	54	243	297
06.00-06.59	13	363	424	800	15	126	471	597
07.00-07.59	9	551	770	1.330	9	139	660	799
08.00-08.59	19	527	827	1.373	19	140	595	735
09.00-09.59	22	555	922	1.499	25	133	647	780
10.00-10.59	12	646	1.048	1.706	12	149	725	874
11.00-11.59	22	740	1.116	1.878	26	186	843	1.029
12.00-12.59	24	806	1.185	2.015	26	201	939	1.140
13.00-13.59	27	937	1.335	2.299	29	194	1.197	1.391
14.00-14.59	21	892	1.294	2.207	21	216	1.098	1.314
15.00-15.59	30	877	1.321	2.228	31	190	1.077	1.267
16.00-16.59	31	892	1.326	2.249	33	205	1.132	1.337
17.00-17.59	27	803	1.181	2.011	30	206	987	1.193
18.00-18.59	36	827	1.074	1.937	40	212	1.060	1.272
19.00-19.59	32	704	1.026	1.762	32	196	843	1.039
20.00-20.59	35	575	978	1.588	37	131	747	878
21.00-21.59	24	460	812	1.296	25	134	584	718
22.00-22.59	25	395	737	1.157	29	99	532	631
23.00-23.59	21	269	531	821	23	104	374	478
Укупно	505	12.764	19.961	33.230	553	3.292	15.758	19.050

Табела 4.3: Расподела броја саобраћајних незгода и последица 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. Претходно наведено је могло утицати на расподелу саобраћајних незгода са различитим исходима према локацији догађања, у насељу или ван насеља. Саобраћајне незгоде са смртним исходом су се чешће догађале ван насеља, док су се саобраћајне незгоде са само материјалном штетом значајно чешће догађале у насељу.

Локација	СН ПОГ	% СН ПОГ	СН ПОВ	% СН ПОВ	СН МШ	% СН МШ	СН УК	% СН УК
Насеље	231	45,7%	9.751	76,4%	16.811	84,2%	26.793	80,6%
Ван насеље	274	54,3%	3.013	23,6%	3.150	15,8%	6.437	19,4%
Укупно	505	100%	12.764	100%	19.961	100%	33.230	100,0%

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

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 (26,8%) саобраћајних незгода се догоди у раскрсници. У табели 4.7 је приказана расподела саобраћајних незгода које су се догодиле у раскрсници, према типу раскрснице.

Врста места	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Улица	170	5.283	12.065	17.518
Пут	273	3.186	3.341	6.800
Раскрсница	62	4.295	4.555	8.912
Укупно	505	12.764	19.961	33.230

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

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	32	1.749	2.043	3.824
Четворокрака	29	2.352	2.009	4.390
Са кружним током саобраћаја	1	125	347	473
Денивелисана-петља	0	11	51	62
Вишекрака	0	58	105	163
Укупно	62	4.295	4.555	8.912

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

Начин регулисања	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Саобраћајним знаковима	42	2.619	2.530	5.191
Правилима саобраћаја	12	532	635	1.179
Светлосним саобр. знаковима који су исправно радили	7	1.083	1.317	2.407
Светлосним саобр. знаковима који су радили у режиму жутог трепћућег	1	36	45	82
Светлосним саобраћајним знаковима који нису радили	0	21	27	48
Знацима које даје полицијски службеник	0	4	1	5
Укупно	62	4.295	4.555	8.912

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

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

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

Категорија пута	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Државни пут IA реда	38	450	1.025	1.513
Државни пут IB реда	96	1.244	1.112	2.452
Државни пут IIA реда	74	1.098	832	2.004
Државни пут IIB реда	22	216	143	381
Локални пут	43	585	518	1.146
Некатегорисани пут	25	239	242	506
Пролазак ДП IA реда кроз насеље	0	5	6	11
Пролазак ДП IB реда кроз насеље	49	829	694	1.572
Пролазак ДП IIA реда кроз насеље	36	828	687	1.551
Пролазак ДП IIB реда кроз насеље	14	226	177	417
Улица вишег реда	106	7.467	15.225	22.798
Улица нижег реда	77	4.562	4.376	9.015
Укупно	580	17.749	25.037	43.366

За сваку пету саобраћајну незгоду (19,7%) је опредељено неко од специфичних места, при чему је код саобраћајних незгода са смртним исходом тај проценат већи (27,3%), у односу на остале саобраћајне незгоде. Од тог броја, највише је оних које су се догодиле у кривини или на пешачком прелазу. Гранични прелаз је, по бројности саобраћајних незгода са само материјалном штетом, друго по реду специфично место на ком су се такве незгоде догађале.

Начин регулисања	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Кривина	83	1132	914	2129
Пешачки прелаз	20	1013	73	1106
Паркиралиште	9	137	189	335
Мост	6	182	138	326
Зона школе	3	141	132	276
Аутобуско стајалиште	3	48	76	127
Прилазни коловоз	3	12	25	40
Бензинска станица	2	93	78	173
Тротоар	2	10	43	55
Зона радова	2	19	16	37
Наплатна станица	2	9	16	27
Гаража	2	18	5	25
Бициклишта стаза	1	14	8	23
Гранични прелаз	0	86	831	917
Пружни прелаз са браницима	0	51	157	208
Зона "30"	0	35	167	202
Пружни прелаз без браника или полубраника	0	21	98	119
Превој	0	8	102	110
Пружни прелаз са полубраницима	0	76	7	83
Сужење пута	0	3	79	82
Тунел	0	30	22	52
Трамвајска баштица	0	4	24	28
Пешачка зона	0	10	15	25
Бициклистичка трака	0	17	2	19
Прекид разделног острва који служи за полукружно окретање	0	12	5	17
Зауставна трака	0	6	4	10
Зона успореног саобраћаја	0	4	4	8
Саобраћајна трака за возила јавног превоза - "жута трака"	0	4	3	7
Није специфично место	368	9.644	16.745	26.757
Укупно	506	12.839	19.978	33.323

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

Услови видљивости и временске прилике у којим се догодила саобраћајна незгода

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

Локација	СН ПОГ	% СН ПОГ	СН ПОВ	% СН ПОВ	СН МШ	% СН МШ	СН УК	% СН УК
Дан	262	51,9%	8.604	67,4%	12.754	63,9%	21.620	63,9%
Ноћ	217	43,0%	3.640	28,5%	6.581	33,0%	10.438	33,0%
Сумрак	14	2,8%	340	2,7%	463	2,3%	817	2,3%
Свитање	12	2,4%	180	1,4%	163	0,8%	355	0,8%
Укупно	505	100%	12.764	100%	19.961	100%	33.230	100%

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

Код саобраћајних незгода које су се догодиле у сумрак, свитање или ноћу, опредељује се и осветљеност пута/улице уличном расветом. Од тог броја, скоро петина (18,0%) се догодила на месту где нема уличне расвете, при чему је тај проценат код саобраћајних незгода са смртним исходом значајно већи (52,3%).

Улична расвета	СН ПОГ	% СН ПОГ	СН ПОВ	% СН ПОВ	СН МШ	% СН МШ	СН УК	% СН УК
Нема уличних светиљки	127	52,3%	927	22,3%	1.040	14,4%	2.094	18,0%
Уличне светиљке осветљавају	89	36,6%	2.860	68,8%	5.624	78,0%	8.573	73,8%
Недовољно осветљен пут/улица	19	7,8%	276	6,6%	392	5,4%	687	5,9%
Уличне светиљке не осветљавају	7	2,9%	70	1,7%	83	1,2%	160	1,4%
Непознато	1	0,4%	27	0,6%	68	0,9%	96	0,8%
Укупно	243	100%	4.160	100%	7.207	100%	11.610	100%

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

Три од четири саобраћајне незгоде су се догодиле у време када је било ведро (73,5%). Ниједна саобраћајна незгода са смртно страдалим лицима се није догодила у време када је падао град или када је дувао јак ветар.

Временске прилике	СН ПОГ	% СН ПОГ	СН ПОВ	% СН ПОВ	СН МШ	% СН МШ	СН УК	% СН УК
Време је било ведро	366	72,5%	9.414	73,8%	14.651	73,4%	24.431	73,5%
Време облачно, без падавина	89	17,6%	2.068	16,2%	3.460	17,3%	5.617	16,9%
Падала је киша	38	7,5%	970	7,6%	1.385	6,9%	2.393	7,2%
Била је магла	4	0,8%	89	0,7%	87	0,4%	180	0,5%
Била је измаглица	3	0,6%	46	0,4%	53	0,3%	102	0,3%
Падала је суснежица	3	0,6%	18	0,1%	46	0,2%	67	0,2%
Падао је снег	2	0,4%	154	1,2%	262	1,3%	418	1,3%
Падао је град	0	0,0%	0	0,0%	1	0,0%	1	0,0%
Дувао је јак ветар	0	0,0%	5	0,0%	16	0,1%	21	0,1%
Укупно	505	100%	12.764	100%	19.961	100%	33.230	100%

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

Три од четири саобраћајне незгоде су се догодиле у време када је било ведро (73,5%). Ниједна саобраћајна незгода са смртно страдалим лицима се није догодила у време када је падао град или када је дувао јак ветар.

Групе типова саобраћајних незгода

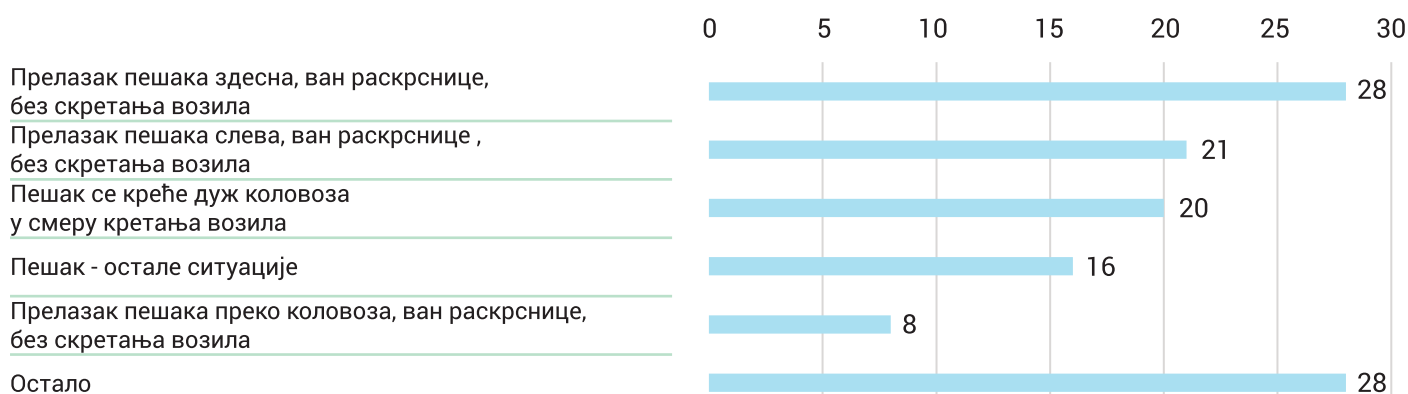
Саобраћајне незгоде са учешћем једног возила је најбројнија група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих лица. Очекивано, саобраћајне незгоде са пешацима су чешће имале за последицу смрт или повреде, него само материјалну штету. Најчешћа група типова саобраћајних незгода у којима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

Групе типова СН	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
СН са пешацима	121	2.238	44	2.403
СН са паркираним возилима	15	361	4.667	5.043
СН са учешћем једног возила	174	2.576	4.602	7.352
СН са најмање два возила - без скретања	123	3.912	6.425	10.460
СН са најмање два возила - скретање или прелазак	80	3.605	4.294	7.979
Укупно	513	12.692	20.032	33.237

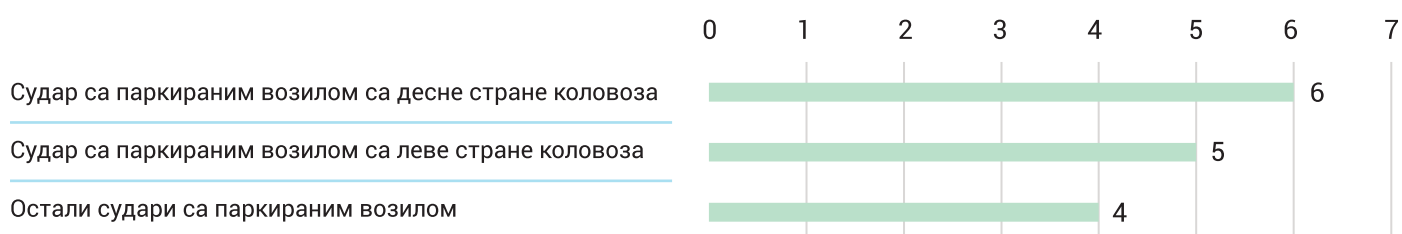
Табела 4.14: Расподела саобраћајних незгода по групама типова саобраћајних незгода

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

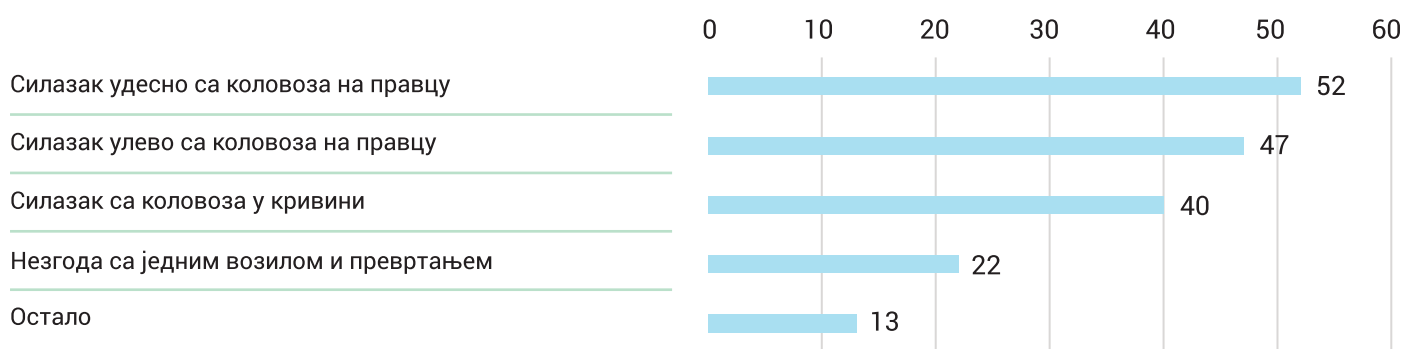
У наставку су приказани најчешћи типови саобраћајних незгода из сваке од група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих лица.



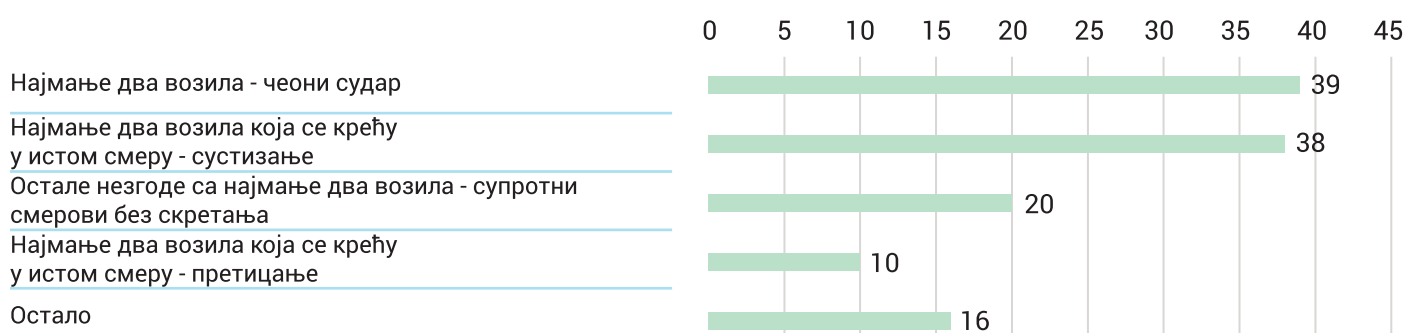
Графикон 4.7: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2022. години, из групе саобраћајних незгода са пешацима, а у којима је било смртно страдалих лица



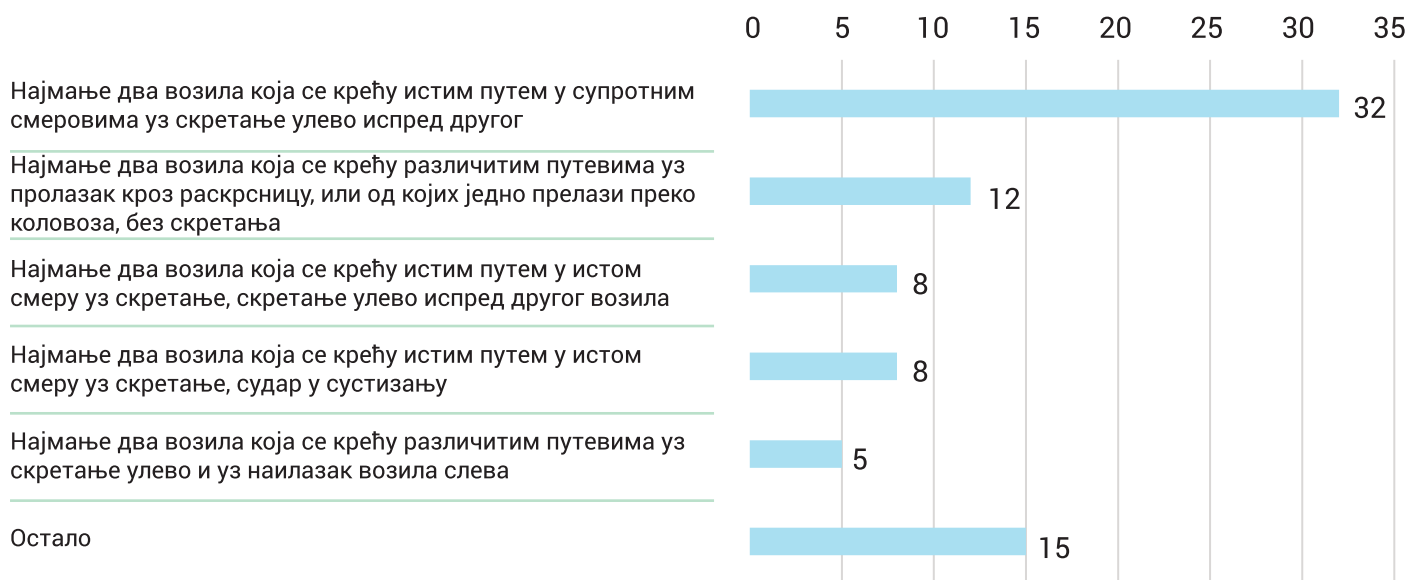
Графикон 4.8: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2022. години, из групе саобраћајних незгода са паркираним возилима, а у којима је било смртно страдалих лица



Графикон 4.9: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2022. 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 2022. години, из групе саобраћајних незгода са најмање два возила – без скретања, а у којима је било смртно страдалих лица



Графикон 4.10: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2022. 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 одређена група у укупном броју саобраћајних незгода, док је предузимање непромишљених радњи од стране возача најбројнија група у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима.

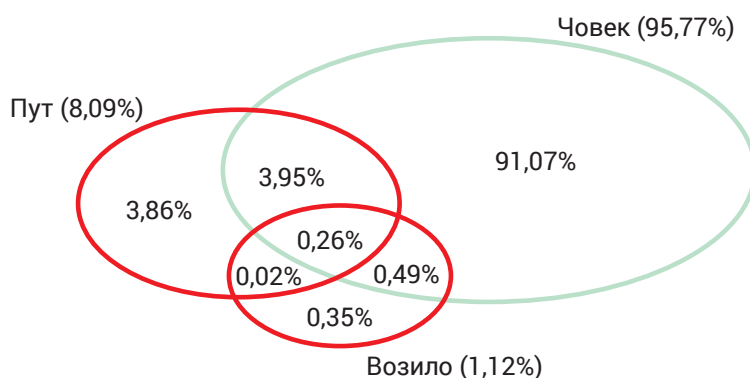
Групе утицајних фактора	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Утицај пута и путне околине	79	1.018	1.809	2.906
Утицај неисправности возила	31	195	176	402
Предузимање непромишљених радњи од стране возача	360	8.573	8.245	17.178
Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача	268	6.501	12.386	19.155
Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности	133	2.008	1.979	4.120
Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања	78	992	925	1.995
Пропусти возача због неадекватне видљивости, прегледности, односно комплетног доживљаја виђења пута и саобраћаја	39	568	331	938
Пропусти пешака	91	946	27	1.064
Специјални случајеви	6	460	613	1.079
Укупно	1.088	21.287	26.497	48.872
Број саобраћајних незгода	505	12.764	19.961	33.230

Табела 4.15: Расподела саобраћајних незгода по групама типова утицајних фактора

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

Фактор човек је самостално утицао на настанак 91,07% саобраћајних незгода, док је у садејству са осталим факторима (пут и возило) утицао на настанак 95,77% саобраћајних незгода. Сва три анализирана фактора (човек, возило и пут) имали су заједнички (истовремени) утицај код 0,26% саобраћајних незгода. Фактор пут је самостално утицао на настанак 3,86%, а возило на 0,35% саобраћајних незгода.

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

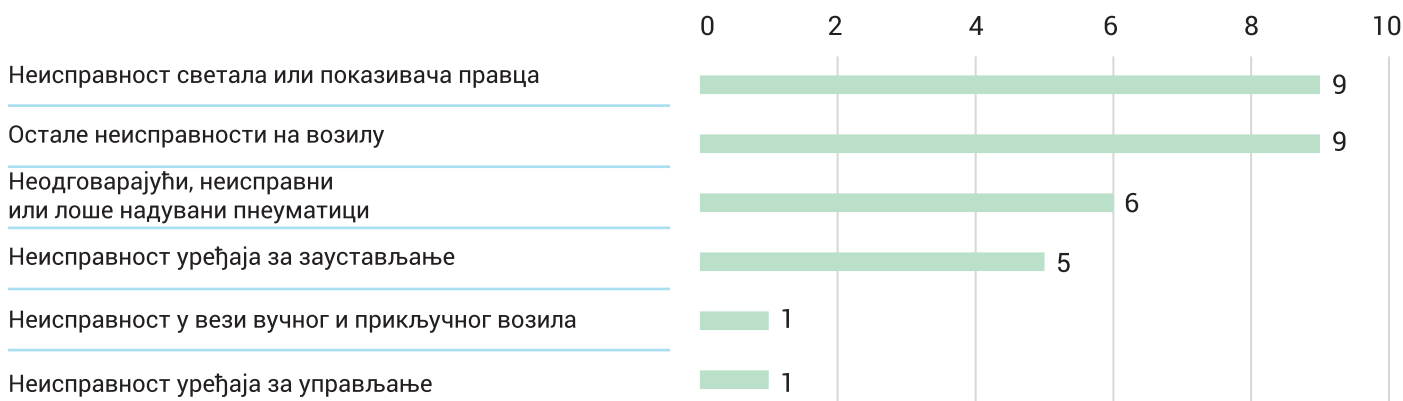


Најчешћи утицајни фактори у свакој од група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима

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



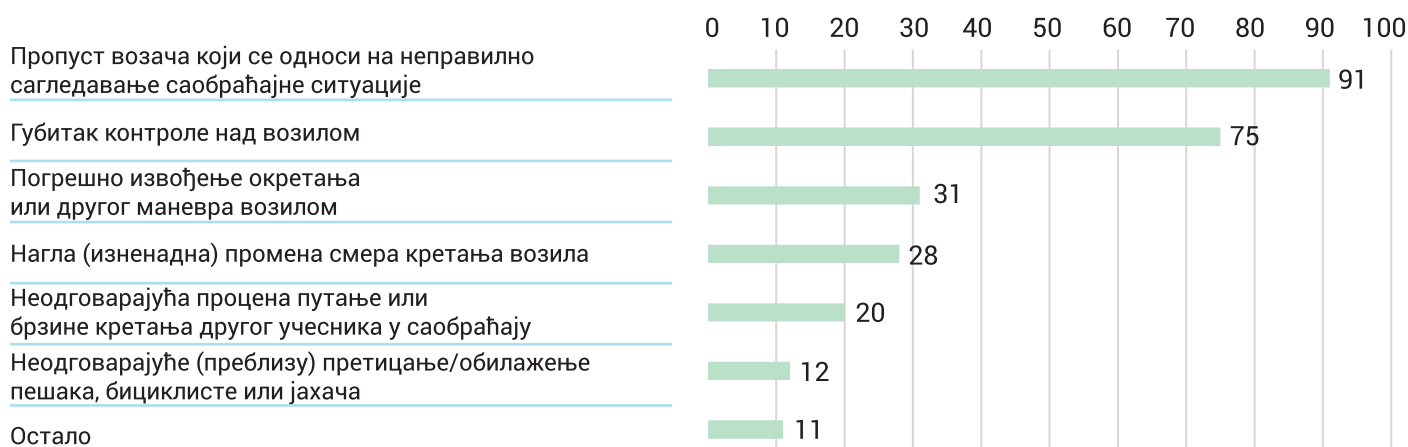
Графикон 4.12: Најчешћи утицајни фактори у 2022. години, из групе Утицај пута и путне околине, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



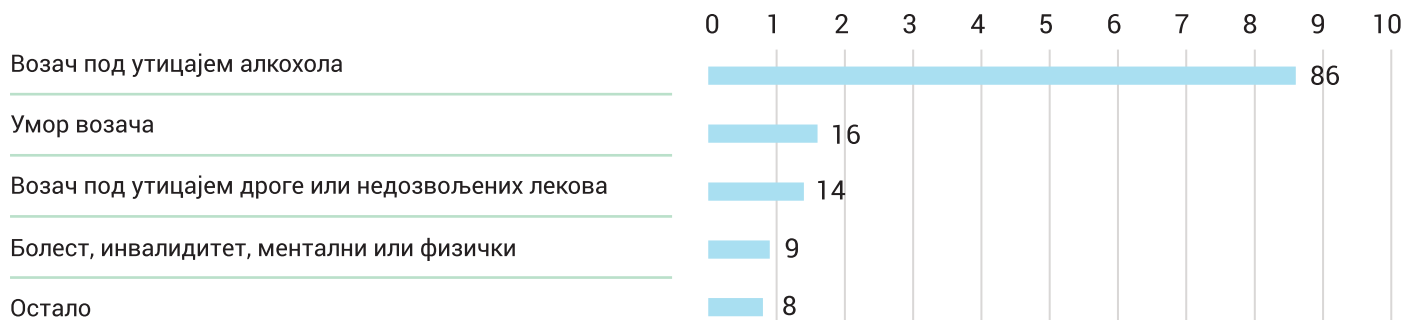
Графикон 4.13: Најчешћи утицајни фактори у 2022. години, из групе Утицај неисправности возила, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



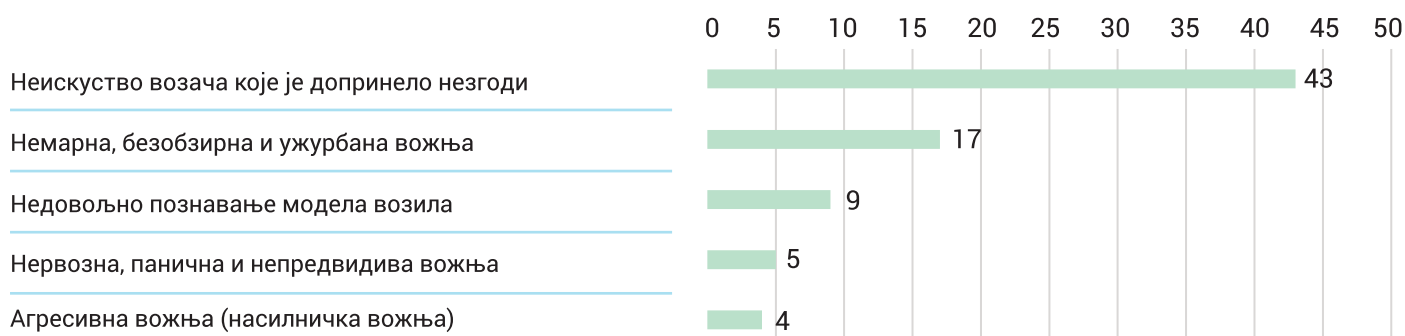
Графикон 4.14: Најчешћи утицајни фактори у 2022. години, из групе Предузимање непромишљених радњи од стране возача, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.15: Најчешћи утицајни фактори у 2022. години, из групе Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.16: Најчешћи утицајни фактори у 2022. години, из групе Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.17: Најчешћи утицајни фактори у 2022. години, из групе Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања, у незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.18: Најчешћи утицајни фактори у 2022. години, из групе Пропусти пешака, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима

Полна структура смртно страдалих и повређених лица

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

Пол	пог	% пог	тп	лтп	пов	% пов
Мушки	432	78,1%	2.082	9.338	11.420	59,9%
Женски	121	21,9%	1.210	6.420	7.630	40,1%
Укупно	553	100%	3.292	15.758	19.050	100%

Табела 4.16: Расподела смртно страдалих и повређених лица према полу

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

У саобраћајним незгодама је смртно страдало 125 пешака, од чега 97 у саобраћајним незгодама са путничким возилом. Међу смртно страдалим је највише возача путничких возила. Више смртно страдалих путника је на трактору, него на мотоциклу.

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

Категорија возила	Својство учесника у саобраћају			Укупно
	Пешак	Путник	Возач	
Путничко возило	97	72	187	356
Теретно возило	18	5	19	42
Аутобус	5	6	0	11
Мотоцикл	2	3	42	47
Непозната	2	0	0	2
Бицикл	1	1	36	38
Мопед	0	0	18	18
Мотокултиватор	0	0	1	1
Радна машина	0	0	1	1
Тешки четвороцикл	0	0	2	2
Трактор	0	4	29	33
Запрежно возило	0	0	1	1
Укупно	125	91	336	552 ⁷

⁷ Код једног смртног страдалог, у саобраћајној незгоди са теретним возилом, евидентирано је својство учесника у саобраћају као непознато. Другим речима, број смртно страдалих је за један већи, односно 553

Укрштањем података о расподели последица према старосним групама и према категорији учесника у саобраћају, укључујући смртно страдала, тешко и лако повређена лица у 2022. години, добијају се подаци из табеле 4.18. Веће вредности (црвене нијансе) показују повећан ризик страдања, укључујући оба својства учесника у саобраћају (возач и путник), када су у питању подаци за возила. Млади су имали највећи ризик када се налазе у путничком возилу, док је код старијих лица и деце тај ризик био највећи за својство пешака.

Старосна група	Пешаци	Бицикл	Моторизовани двоточкаши	Путничко возило	Теретно возило	Трактор	Аутобус
0-14	21,1	6,9	2,2	18,2	0,3	0,1	0,7
15-30	27,3	8,1	37,8	148,1	7,8	2,5	2,2
31-44	21,7	7,6	28,8	98,5	6,2	4,6	2,5
45-64	30,6	17,7	18,5	77,2	10,9	8,4	6,3
65 и више	69,2	25,4	8,0	48,9	5,0	12,6	5,7
Укупно	35,1	14,1	19,3	79,3	6,7	6,3	3,9

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



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 2022. години:

- Број погинулих је **најмањи** у петогодишњем периоду (2018-2022. година)
- Више смртно страдалих је **мушког** пола (57,6%), док је више повређених **женског** пола (57,4%)
- Скоро половина смртно страдалих пешака је **старости 65 и више година**. За ову старосну групу је највећа вредност јавног ризика и јавног пондерисаног ризика страдања пешака
- Скоро половина смртно страдале деце је страдала у својству пешака, што је више у односу на претходни петогодишњи просек
- **Март** је месец у ком се бележи највећи број смртно страдалих (13,6%)
- **Новембар и децембар** су месеци у току године у којима је било највећи број повређених
- Највише су смртно страдали **средом** (18,4%), а повређени бивали **четвртком** (16,8%)
- Скоро трећина (31,2%) смртно страда у периоду од **19 до 22 часа**
- Код 40,0% је смрт наступила **на лицу места саобраћајне незгоде**, код 13,6% за време превоза до медицинске установе, а код 46,4% за време лечења у медицинској установи
- У **насељима** смртно страда 64,8% и буде повређено 95,1% пешака
- Најчешће евидентирани маневар пешака је прелажење пешака преко коловоза на обележеном пешачком прелазу (18,4% код смртно страдалих и 44,3% код повређених)
- Сврха путовања⁸ **слободно време** је најчешћа сврха путовања (85,4% код смртно страдалих и 78,5% код повређених) и одлазак на посао (5,2% и 5,4%, респективно)

Расподела последица према старосним групама

Старост	ПОГ	ТПП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	6	85	356	6,2	21,1
15-30	14	108	462	11,7	27,3
31-44	16	77	289	12,1	21,7
45-64	29	189	360	15,6	30,6
65 и више	60	287	342	41,4	69,2
Укупно	125	746	1809	18,4	35,1

⁸ Код 76,8% смртно страдалих и код 84,7% повређених пешака је евидентирана сврха путовања

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

125

Погинулих (26% од укупног броја)

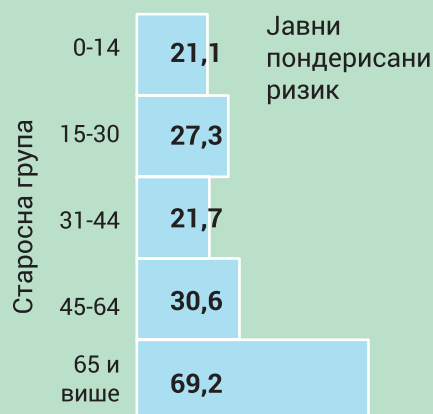
2.555

Повређених (13% од укупног броја)

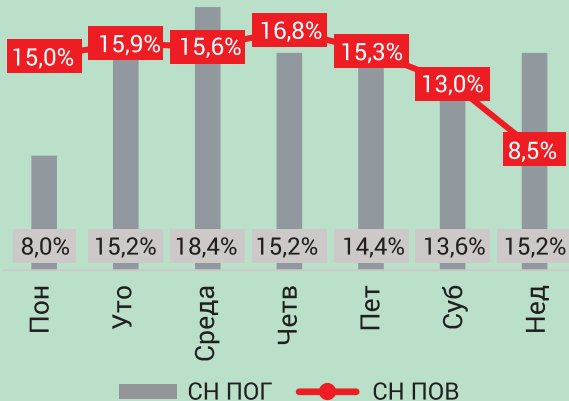
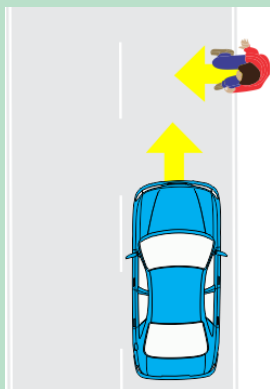
3 и 89

број година најмлађег и најстаријег погинулог пешака

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



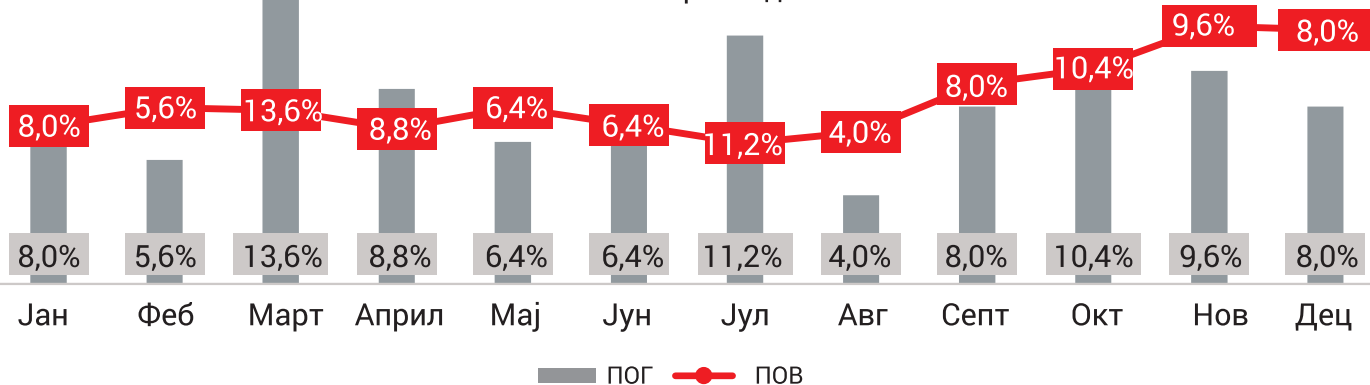
Најчешћи тип саобраћајне незгоде са учешћем пешака је прелазак пешака здесна, ван раскрснице, без скретања возила



Временске прилике	ПОГ (%)	ПОВ (%)
Била је измаглица	1,6%	0,3%
Била је магла	0,8%	0,2%
Падала је киша	8,0%	10,0%
Падала је суснежица	0,8%	0,2%
Падао је снег	0,0%	1,2%
Време је било облачно, без падавина	15,2%	17,0%
Време је било ведро	73,6%	71,1%

- 73,6% је смртно страдало и 71,1% повређено када је **време било ведро**, односно 15,2% и 17,0%, респективно, када је време било облачно, без падавина
- 39,2% је смртно страдало, док је 80,8% било повређено на месту где уличне светиљке раде (осветљавају).
- Највише смртно страдалих је на месту **где нема уличне расвете** (41,8%)
- Саобраћајне незгоде у којима је скоро трећина смртно страдалих (30,8%) и више од половине повређених (54,7%) пешака, догодиле су се на **улицама вишег реда**. Када су у питању државни путеви, највише смртно страдалих је било на државним путевима IБ реда (13,0%) и IIА реда (8,2%)
- Најчешћи тип саобраћајне незгоде у којима је било смртно страдалих (22,0%) и повређених (15,9%) је **прелазак пешака здесна, ван раскрснице, без скретања возила**
- 44% смртно страдалих пешака је повезано са **неприлагођеном брзином услова саобраћаја и стању пута** и 24,0% са пропустом возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације. Када су у питању пропусти пешака, њих 23,2% се односи на **утицај тамне одеће пешака на настанак саобраћајне незгоде** и 22,4% на неопрезно ступање на коловоз пешака, а да се претходно није уверио да то може безбедно да учини
- Најчешћи утицајни фактор повезан са повређивањем пешака је **незаустављање возила испред обележеног пешачког прелаза** (у 34,6% случајева)

Месечна расподела



Бициклисти

Најважније карактеристике страдања бициклиста у 2022. години:

- Број смртно страдалих је **најмањи** у петогодишњем периоду (2018-2022. година)
- Смртно је страдао **један путник** на бициклу (што је једини случај у периоду 2018-2022. године), старости 8 година
- У просеку, 4 од пет смртно страдалих је **мушког** пола (78,4%) и 63,6% повређених
- Скоро половина погинулих (45,9%) је **старости 65 и више година**. За ову старосну групу је највећа вредност јавног ризика и јавног пондерисаног ризика страдања бициклиста
- **Деца** имају већи ризик смртног страдања од младих и од лица старости од 31 до 44 година
- Више од половине смртно страдалих је у периоду **од јуна до августа** (51,4%). Мај је месец у ком се бележи највећи број повређених (12,4%)
- Половина (48,6%) смртних исхода се догодила **петком и суботом**
- Скоро трећина (29,7%) је смртно страдала у периоду **од 15 до 17 часова**
- Код 54,1% је смрт наступила **на лицу места саобраћајне незгоде**, а код 40,5% за време лечења у медицинској установи
- У **насељима** је смртно страдало 73,0% и било повређено 92,5% бициклиста
- Ниједан смртно страдали бициклиста није користио заштитну кацигу¹⁰
- Сврха путовања¹¹ **слободно време** је најчешћа сврха (85,7% код смртно страдалих и 78,9% код повређених), затим повратак са посла (7,1% и 4,9%, респективно) и одлазак на посао (3,6% и 7,0%, респективно)

Расподела последица према старосним групама

Старост	ПОГ	ТПП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	2	27	125	2,1	6,9
15-30	2	41	233	1,7	8,1
31-44	2	48	185	1,5	7,6
45-64	14	126	273	7,5	17,7
65 и више	17	137	212	11,7	25,4
Укупно	37	379	1028	5,4	14,2

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

37

Погинулих (6,7% од укупног броја)

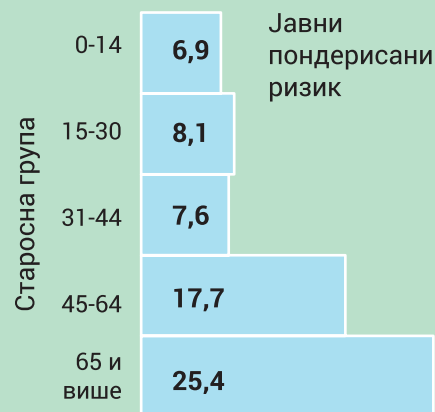
1.407

Повређених (7,4% од укупног броја)

1 и 36

број погинулих и повређених путника на бициклу

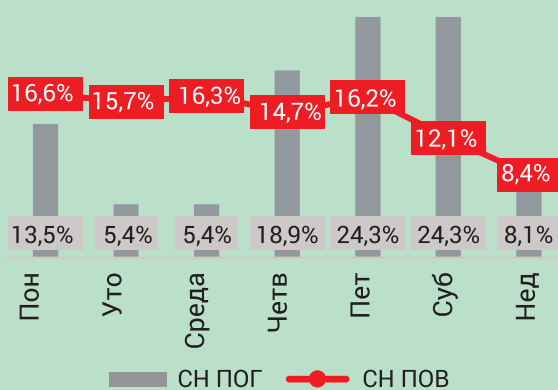
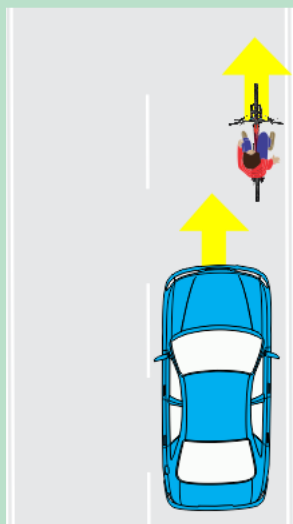
НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



¹⁰ За 29,7% бициклиста (10 возача и 1 путник) евидентирана је пасивна заштита (користио кацигу/није користио заштитну кацигу)

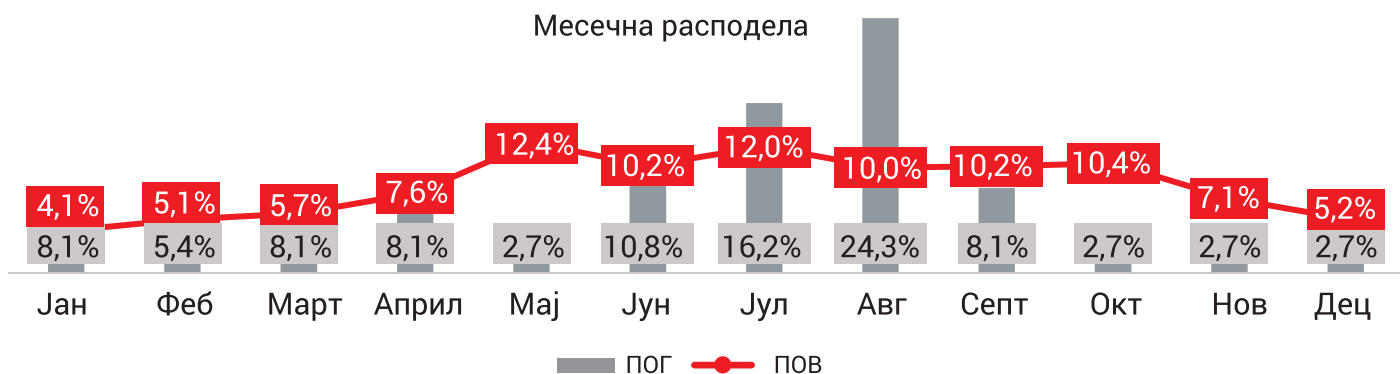
¹¹ Код 77,8% смртно страдалих и код 89,9% повређених возача бицикла је евидентирана сврха путовања

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



- 70,3% је смртно страдало и 81,0% повређено када је **време било ведро**, односно 18,9% и 13,3%, респективно, када је време било облачно, без падавина. Сваки 9. смртни исход се догодио у време када је падала киша (10,8%).
- Половина смртних исхода се догодила на месту¹² где уличне светилке раде (осветљавају), а друга половина на месту где нема уличне расвете.
- Саобраћајне незгоде у којима је 28,6% смртно страдалих и више од трећине повређених (34,2%) бициклиста, догодиле су се **на улицама вишег реда**. Највише повређених је на улицама нижег реда (46,5%). Када су у питању државни путеви, највише смртно страдалих је било на проласку државних путева IБ реда кроз насеље (24,5%)
- Најчешћи тип саобраћајне незгоде у којима је било смртно страдалих (15,8%) је најмање два возила која се крећу у истом смеру – **сустизање**, затим најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање, **судар у сустизању** (13,2%) и најмање два возила која се крећу у истом смеру – остало (13,2%)
- Најчешћи тип саобраћајне незгоде у којима је било повређених (16,3%) је најмање два возила која се крећу различитим путевима уз пролазак кроз раскрсницу, или од којих једно прелази преко коловоза, без скретања

- Петина (21,4%) смртних исхода бициклиста је повезана са **неприлагођеном брзином условима саобраћаја и стању пута** и 18,9% са пропустом возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације. Такође, 16,2% повезано је са недостатком бициклистичке траке или стазе у насељу
- Најчешћи утицајни фактор повезан са повређивањем бициклиста је **неуступање првенства пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја** (у 28,6% случајева)



¹² Код 27,0% смртно страдалих и код 22,7% повређених бициклиста је евидентирано стање уличне расвета

Моторизовани двоточкаши

Најважније карактеристике страдања моторизованих двоточкаша у 2022. години:

- Број смртно страдалих на mopеду је највећи у петогодишњем периоду (2018-2022. година), а број повређених најмањи
- Број смртно страдалих на мотоциклу је једнак броју из 2020. године и највећи су у петогодишњем периоду (2018-2022. година). Такође, број повређених на мотоциклу је највећи у петогодишњем периоду
- Сви смртно страдали возачи mopеда су мушког пола, док је више повређених путника женског пола (61,5%)
- Сви смртно страдали возачи мотоцикла су мушког пола, док је више повређених путника женског пола (64,9%)

Расподела последица за mopеде према старосним групама

Старост	ПОГ	ТПП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	1	4	9	2,1	6,9
15-30	5	30	58	1,7	8,1
31-44	1	22	66	1,5	7,6
45-64	5	36	77	7,5	17,7
65 и више	6	15	37	11,7	25,4
Укупно	18	107	247	5,4	14,2

Расподела последица за mopеде према старосним групама

Старост	ПОГ	ТПП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	0	4	2	0,0	0,6
15-30	15	141	249	12,6	29,9
31-44	17	114	194	12,8	25,4
45-64	11	93	108	5,9	12,9
65 и више	2	10	7	1,4	2,3
Укупно	45	362	560	6,6	14,3

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

42 и 3

Погинулих возача и путника на мотоциклу (8,1% од укупног броја)

808 и 114

Погинулих возача и путника на мотоциклу (8,1% од укупног броја)

18

Погинулих возача mopеда (3,2% од укупног броја)

328 и 26

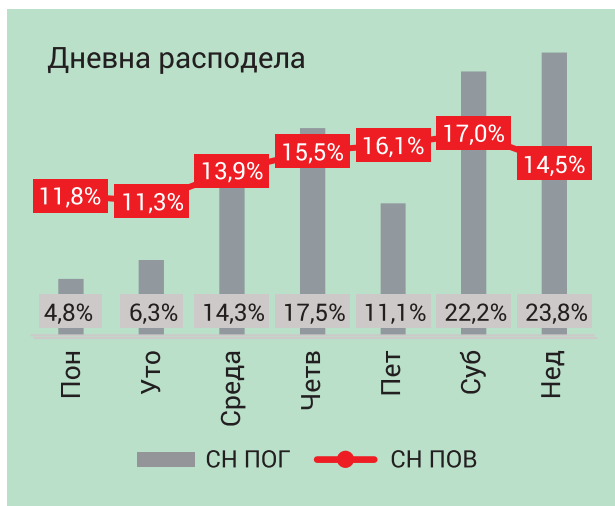
Повређених возача и путника на mopеду (1,8% од укупног броја)

15

број година најмлађег смртног страдалог возача мотоцикла

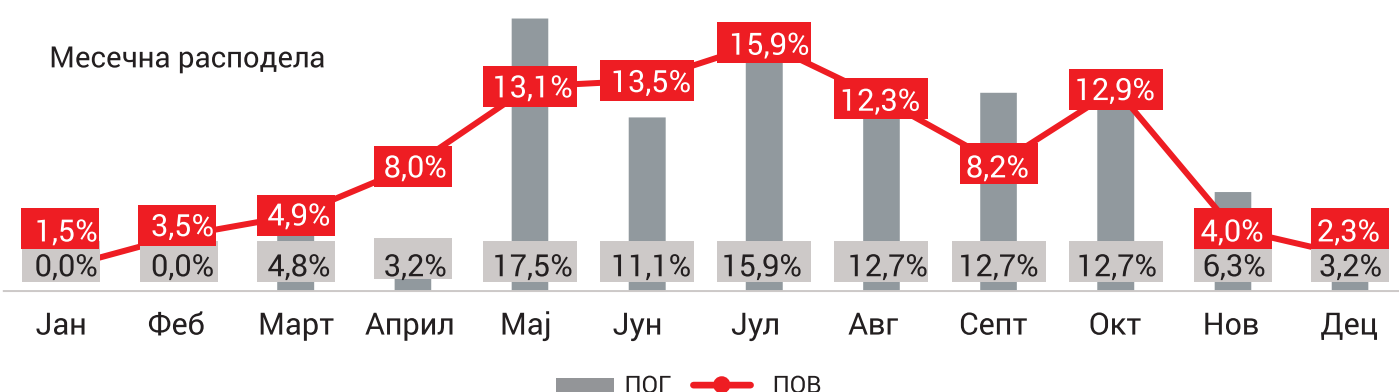
НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ





- Од маја до октобра се догоди 82,5% смртних исхода моторизованих двоточкаша и 75,9% повреда
- У дане викенда се догађа 46,0% смртних исхода моторизованих двоточкаша, а понедељком 4,8% (најмање)
- Највише смртних исхода моторизованих двоточкаша се догоди од 15 до 16 часова (12,7%), а повреда од 14 до 15 часова (10,5%)
- У периоду од 3 до 6 часова, нису забележени смртни исходи

- Код 57,8% смртно страдалих лица на мотоциклу, смрт је наступила **на лицу места саобраћајне незгоде**
- Смрт код возача мопеда је у половини случајева наступила **за време лечења у медицинској установи**
- Скоро половина (49,2%) смртних исхода се догоди у насељу, односно 79,9% повреда моторизованих двоточкаша
- Половина смртно страдалих возача мопеда **није користила заштитну кацигу¹³** у време настанка саобраћајне незгоде
- Више од петине (21,9%) смртно страдалих возача мотоцикла **није користила заштитну кацигу¹⁴** у време настанка саобраћајне незгоде
- 22,2% смртно страдалих возача мопеда и 14,3% возача мотоцикла, у тренутку настанка саобраћајне незгоде, **нису поседовали возачку дозволу**
- Најчешћи тип саобраћајне незгоде у којима је било смртно страдалих (14,1%) и повређених (13,7%) је **најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз скретање улево испред другог возила**
- 38,1% смртних исхода и 21,2% повреда на моторизованим двоточкашима је повезано са утицајем **неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута**. Такође, приближно петина смртних исхода је повезана са вожњом под утицајем алкохола (20,6%) и пропустом возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације (20,6%)
- У време када је било ведро, смртно је страдало 88,9% моторизованих двоточкаша (88,1% повређено), док су остали смртно страдали у време када је било облачно, без падавина



¹³ За 66,7% возача мопеда евидентирана је пасивна заштита (користио кацигу/није користео заштитну кацигу)

¹⁴ За 95,2% возача мотоцикла евидентирана је пасивна заштита (користио кацигу/није користео заштитну кацигу)

Возачи и путници у путничким возилима

Најважније карактеристике страдања у путничким возилима у 2022. години:

- Број смртно страдалих и повређених у путничким возилима је **највећи** у петогодишњем периоду (2018-2022. година)
- У просеку, од десет смртно страдалих возача, њих 9 су **мушкарци** (90,9%). Једнак број смртно страдалих путника је мушког и женског пола
- Више повређених возача је **мушког пола** (73,7%), а путника **женског** пола (59,4%)
- Млади** имају највећи ризик страдања у путничким возилима, при чему је ризик страдања у својству путника значајно већи, у односу на остале старосне групе
- Месец са повећаним ризиком смртног страдања возача је **децембар** (13,9%), а **јун и август** када су у питању путници (по 11,1%)
- Више од трећине (37,4%) смртних исхода возача се догоди **петком и суботом**, а викендом (59,7%) је највише смртно страдалих путника
- Највише смртних исхода у путничким возилима се догоди **од 5 до 6 ујутру**, док је највећи број повређених у периоду од 13 до 19 часова (укупно 39,6%)
- Већи број смртно страдалих је **ван насеља** (68,7%), док је у насељу већи број повређених (64,4%)

Расподела последица возача путничких возила према старосним групама

Старост	ПОГ	ТПП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	0	0	3	0,0	0,0
15-30	52	237	1.946	43,6	85,3
31-44	47	218	1.951	35,5	71,2
45-64	61	213	1.630	32,8	56,2
65 и више	27	115	494	18,6	32,2
Укупно	187	783	6.024	27,5	51,1

Расподела последица путника у путничким возилима према старосним групама

Старост	ПОГ	ТПП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	4	55	663	4,1	18,2
15-30	30	220	1.652	25,2	62,8
31-44	14	103	890	10,6	27,3
45-64	14	128	861	7,9	21,0
65 и више	10	87	292	6,9	16,7
Укупно	72	593	4.358	6,6	14,3

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

187 и 72

Погинулих возача и путника у путничким возилима (46,8% од укупног броја)

6.807

и

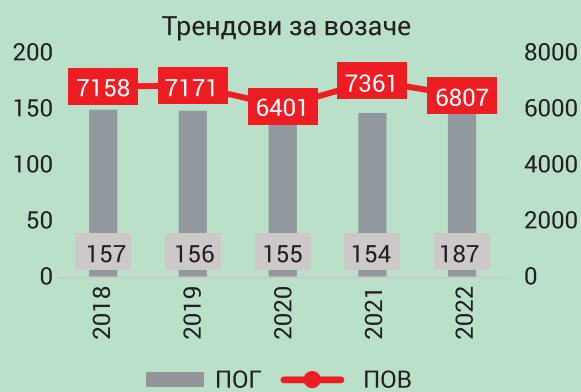
4.952

Повређених возача и путника у путничким возилима (61,7% од укупног броја)

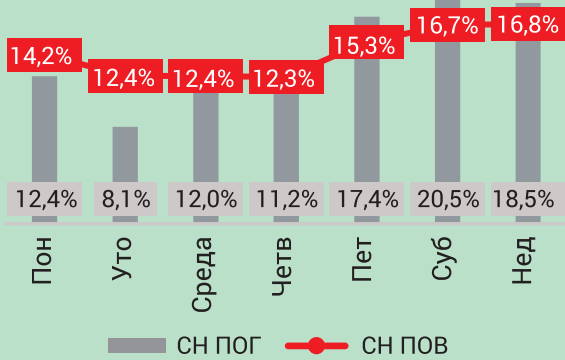
89

број година најстаријег смртно страдалог возача

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



Дневна расподела



1 (18)

број година (месеци) најмлађег смртно страдалог путника

Код 68,3% смртно страдалих лица у путничким возилима, смрт је наступила **на лицу места саобраћајне незгоде**. Код четвртине путника (27,8%) смрт је наступила за време лечења у медицинској установи

Више путника (57,1%) који су смртно страдали на предњем седишту је користило сигурносни појас¹⁵ у време настанка незгоде, док га на задњем седишту више њих (71,9%) **није користило**

Скоро половина (47,7%) смртно страдалих возача путничких возила није користила сигурносни појас¹⁶ у време настанка незгоде

Најчешћа група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих у путничким возилима (48,1%) су саобраћајне незгоде **са једним возилом**, а од њих најчешћи типови су **силазак улево** (34,4%) и **удесно** (29,7%) са коловоза на правцу и **силазак са коловоза у кривини** (21,9%)

Највише повређених је било у групи типова саобраћајних незгода са најмање два возила – без скретања (42,9%)

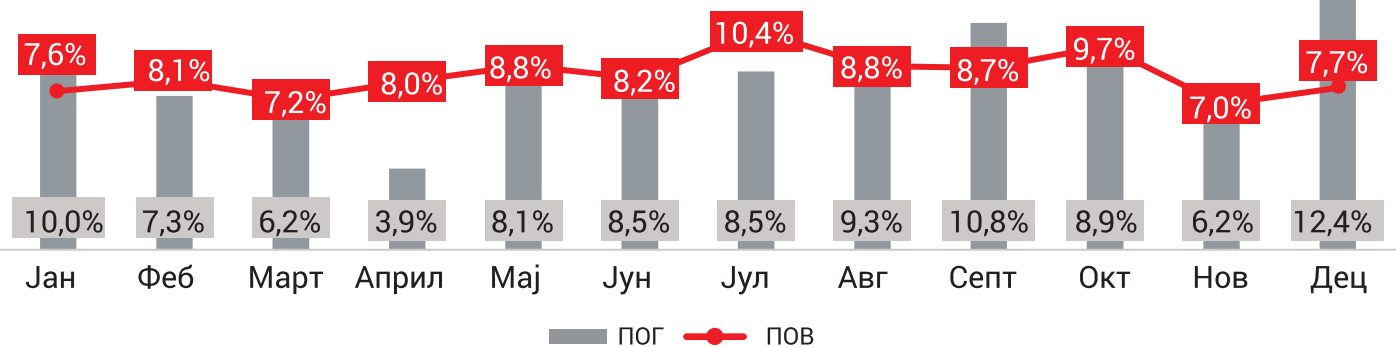
Скоро четвртина (23,3%) смртних исхода у путничким возилима се догодила на државним путевима IB реда, а више од трећине повређених (35,1%) на улицама вишег реда

Скоро четвртина (24,3%) смртних исхода и 18,3% повреда у путничким возилима је повезана са утицајем **неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута**. Такође, 12,1% смртних исхода и 10,2% повреда је повезано са вођњом под утицајем алкохола

Три од четири (76,9% смртно страдалих и 77,3% повређених) возача су учествовали у саобраћајној незгоди када су путовали у сврху¹⁷ слободног времена. Повратак са посла (8,4%), вођња као део посла (4,2%) и годишњи одмор (3,5%) су остале најчешће сврхе путовања смртно страдалих возача

6,4% смртно страдалих возача, у тренутку настанка саобраћајне незгоде, **нису поседовали возачку дозволу**

Месечна расподела



¹⁵ За 83,3% путника у путничким возилима је евидентирана пасивна заштита (користио појас/није користио појас)

¹⁶ За 92,0% возача путничких возила је евидентирана пасивна заштита (користио појас/није користио појас)

¹⁷ Код 76,5% смртно страдалих и код 88,8% повређених возача је евидентирана сврха путовања

Остале категорије

Најважније карактеристике страдања на тракторима у 2022. години:

- Број смртно страдалих и повређених на тракторима је **највећи** у петогодишњем периоду (2018-2022. година)
- Сви смртно страдали возачи су **мушког** пола. Једино лице женског пола које је смртно страдало, учествовало је у својству путника
- Највише смртно страдалих је у **јулу** (5, односно 15,2%), а повређених у октобру (17%)
- Трећина (34,3%) је смртно страдала у периоду **од 18 до 21 час**, док је 43,1% повређено у периоду од 16 до 20 часова
- Више смртних исхода (69,7%) и повреда (51,1%) на тракторима се догоди ван насеља, у односу на насеље
- Најчешћи тип саобраћајне незгоде у ком је било смртно страдалих (24,2%) и повређених (28,7%) на трактору је најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање
- Највише смртних исхода (45,5%) и повреда (42,6%) је повезано са утицајем **неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута**. Губитак контроле над возилом је повезано са 21,2% смртних исхода и са 14,4% повреда. Такође, 18,2% смртних исхода и 21,8% повреда је повезано са возњом под утицајем алкохола

Најважније карактеристике страдања у теретним возилима у 2022. години:

- Број смртно страдалих возача теретних возила је **највећи** у петогодишњем периоду (2018-2022. година)
- Највећи број смртно страдалих путника у теретним возилима је био 2021. године (9), док је најмањи био 2020. године (1)
- Сви смртно страдали возачи су **мушког** пола. Једино лице женског пола које је смртно страдало било је у својству путника
- Четвртина смртних исхода се догодила у **јулу**, када је било и 12,2% повреда

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

29 и 4

Погинулих возача и путника на тракторима (6% од укупног броја)

142 и 52

Повређених возача и путника на тракторима (0,99% од укупног броја)

17

број година најмлађе смртно страдалог возача, који у време незгоде (са једним возилом – превртање) није имао дозволу



КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

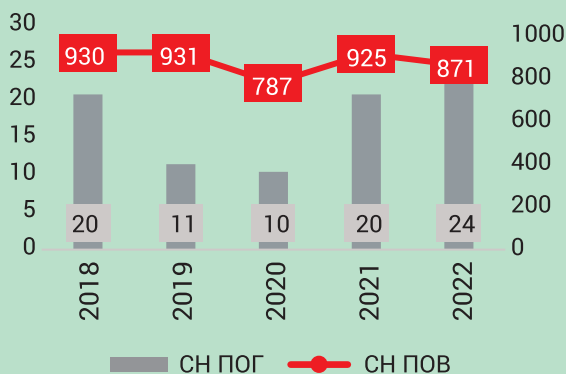
19 и 5

Погинулих возача и путника у теретним возилима (4,3% од укупног броја)

600 и 271

Повређених возача и путника
у теретним возилима
(4,6% од укупног броја)

Трендови



6

Погинулих путника у аутобусима
(1,1% од укупног броја)

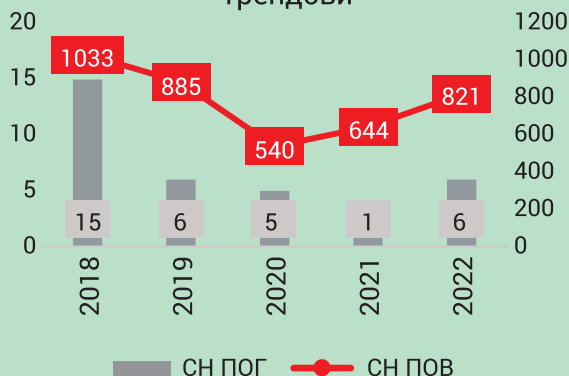
31 и 790

Повређених возача и путника
у аутобусима
(4,3% од укупног броја)

2 и 27

Највећи број погинулих и
повређених лица у једној
саобраћајној незгоди

Трендови



- Највише (45,8%) смртних исхода у теретним возилима се догоди **петком и суботом**
- Најчешћи типови саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих у теретним возилима су најмање два возила која су крећу у истом смеру – сустизање (29,2%) и чеони судар (25,0%)
- Највише смртних исхода (29,2%) и повреда (35,4%) је повезано са утицајем неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута. Четвртина смртних исхода је повезана са преласком преко неиспрекидане разделне линије на коловозу

Најважније карактеристике страдања у аутобусима у 2022. години:

- Догодиле су се три саобраћајне незгоде са по двоје смртно страдалих лица (укупно 6)
- Једна се догодила петком, а две недељом. Такође, две су се догодиле ујутру (од 5 до 7 часова)
- Највише повређених је било петком (22,9%), а најмање суботом (4,8%)
- Сви смртно страдали су учествовали у саобраћајним незгодама са учешћем једног возила (по једна незгода од сваког од следећа три типа: силазак удесно са коловоза на правцу, силазак са коловоза у кривини и непознат, специфичан начин)
- Петина (21,1%) повређених у аутобусима је учествовала у саобраћајној незгоди са једним возилом – превртање
- Смртно страдање у аутобусима повезано је са једним од три фактора: неприлагођена брзине условима саобраћаја и стању пута, прекорачење дозвољене брзине и неправилно сагледавање саобраћајне ситуације
- Највише (18,3%) повређених је увези са испадањем или падањем лица са/из возила у покрету



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 2022. години:

- Број смртно страдалих је једнак броју из 2020. године и највећи су у петогодишњем периоду (2018-2022. година)
- Од 2020. године постоји тренд повећања броја повређених
- Деца су највише смртно страдала у својству пешака (њих 6, односно 46,2%), док су у претходном петогодишњем периоду (2017-2021. година) више смртно страдала као путници (54,0%)
- Четири пешака су смртно страдала у незгодама са учешћем путничког возила, а два са учешћем теретног возила. Највише их је повређено у незгодама са путничким возилом (84,8%), теретним возилом (5,0%) и са учешћем бицикла (3,9%)
- У својству возача је смртно страдало двоје, једно као возач бицикла и једно као возач мопеда
- Најчешће су бивали повређени у својству путника (58,3%) и то најчешће у путничким возилима (87,1%) и аутобусима (5,8%)
- Више су смртно страдали дечаки (њих 8, односно 61,5%), али и више бивали повређени (54,5%)
- У марту, мају, јуну, августу и септембру је смртно страдало по двоје, а новембру и децембру по једно
- Период од маја до августа је период године када је повређен највећи број деце (44,5%)
- Уторком и недељом је смртно страдало по троје. Највише повређених је петком (17,9%)
- У периоду од 20 до 5 часова ујутру није смртно страдало ниједно дете, док је највише (њих троје) смртно страдало у периоду од 19 до 20 часова

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

13

Погинуле деце
(2,4% од укупног броја)

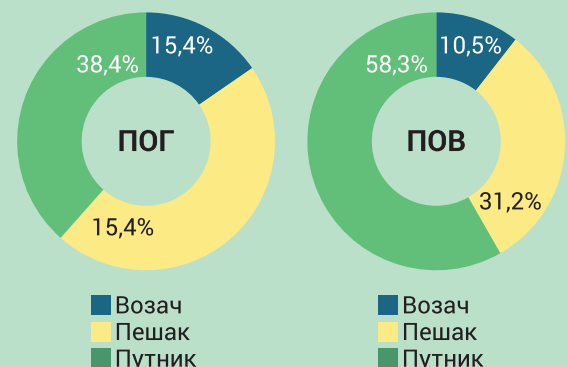
1415

Повређене деце
(7,4% од укупног броја)

1 и 1

Број возача и путника
погинулих на бициклу

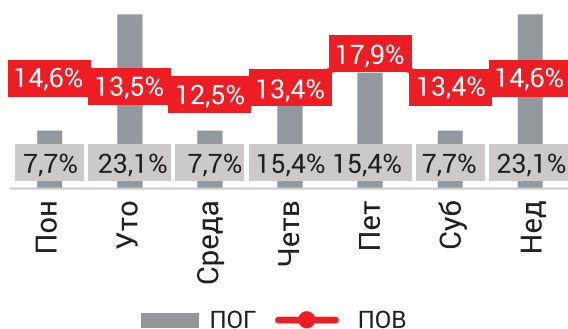
НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



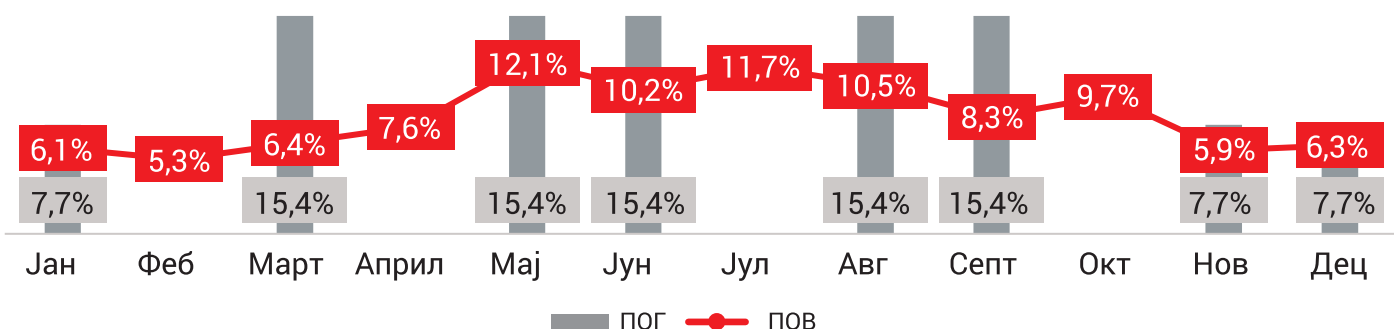
Старосна група	Смртно страдали				Повређени				Ризици	
	Пешак	Путник	Возач	Укупно	Пешак	Путник	Возач	Укупно	ЈР	ПЈР
До 4 године	2	1	0	3	62	216	0	278	9,5	25,5
5-9 година	1	3	1	5	151	310	40	501	15,3	54,3
10-14 година	3	1	1	5	228	298	109	635	15,1	69,3
Деца (укупно)	6	5	2	13	441	824	149	1414	13,3	50,0

- Од 13 до 14 часова и од 18 до 19 часова су периоди дана са нешто већим ризиком повређивања у саобраћајним незгодама, у односу на остатак дана, односно 10,0% и 9,8%, респективно
- Код седморо (53,8%) смртно страдале деце, смрт је наступила **за време лечења у медицинској установи**, док је код троје наступило **на лицу места саобраћајне незгоде** и код троје за време превоза до здравствене установе
- У насељима је више смртно страдале (61,5%) и више повређене деце (74,7%), у односу на ван насеља
- Код 3 смртна случаја је евидентирано специфично место (мост, пешачки прелаз и зона школе)
- 93,5% повређене деце у својству возача бицикла није користило заштитну кацигу¹⁸
- Четворо деце је смртно страдало у саобраћајним незгодама ван раскрснице, без скретања, при чему је двоје прелазило здесна, а двоје слева
- Свако десето дете (10,5%) је повређено у саобраћајној незгоди са најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање
- Четири смртна исхода (30,8%) и четвртина (24,8%) повреда деца у саобраћајним незгодама је у вези са неприлагођеном брзином условима саобраћаја и стању пута
- Вожња под утицајем алкохола је утицајни фактор који је повезан са 8,8% повреда и ниједним смртним исходом деце у саобраћајним незгодама, док је један смртни исход у вези са утицајем дроге или недозвољених лекова
- Од утицаја фактор пут, истиче се утицај неодговарајуће/непостојеће или недовољно уочљива саобраћајне сигнализације и/или опреме пута, препознат код три смртна исхода деце

Дневна расподела



Месечна расподела



¹⁸ За 35,1% повређених возача бицикла евидентирана је пасивна заштита (користио кацигу/није користео заштитну кацигу)

Млади

Најважније карактеристике страдања младих у 2022. години:

- Број смртно страдалих младих је највећи у петогодишњем периоду (2018-2022. година), при чему је за 25,7% већи него 2021. године
- Млади су највише смртно страдали (61,1%) и бивали повређени (51,5%) у својству¹⁹ возача
- Највише смртно страдалих возача је управљао путничким возилом (67,5%), затим мотоциклом (15,6%), мопедом (6,5%), теретним возилом (3,9%) и бициклом (2,6%). По један смртно страдали возач је управљао тешким трициклом, трактором и радном машином
- Смртно страдали путници су се у 85,7% случајева превозили у путничком возилу, односно 8,6% на мотоциклу (њих троје) и по једно у теретном возилу и на трактору
- Више су смртно страдали млади мушкарци (82,7%), али и више бивали повређени (62,7%). Међу смртно страдалим возачима, њих 96,1% је мушког пола
- Више од четвртине (26,8%) смртних исхода се догоди недељом. Уопште, викендом је повећан ризик од смртог страдања (44,9%) и повређивања (33,2%)
- Скоро петина (18,9%) смртних исхода се догодила између 22 часа и поноћи. Повећан број смртно страдалих је и у периодима између 3 и 4 часа (8,7%) и 5 и 6 часова (7,9%)
- Половина (49,4%) повреда се догодила у периоду од 13 до 21 час
- Ван насеља се догодио већи број смртних исхода (64,6%), док се у насељу догодило више повреда (72,4%)

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

127

Погинутих младих
(23% од укупног броја)

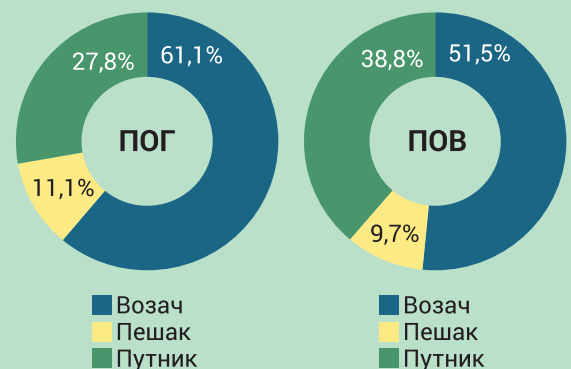
5883

Повређених младих
(30,9% од укупног броја)

6

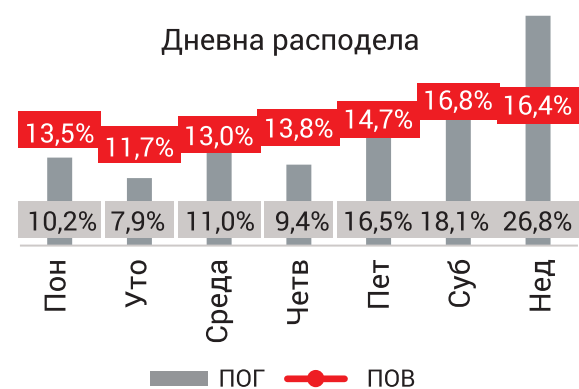
Број погинулих возача путничких возила
који нису имали возачку дозволу

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



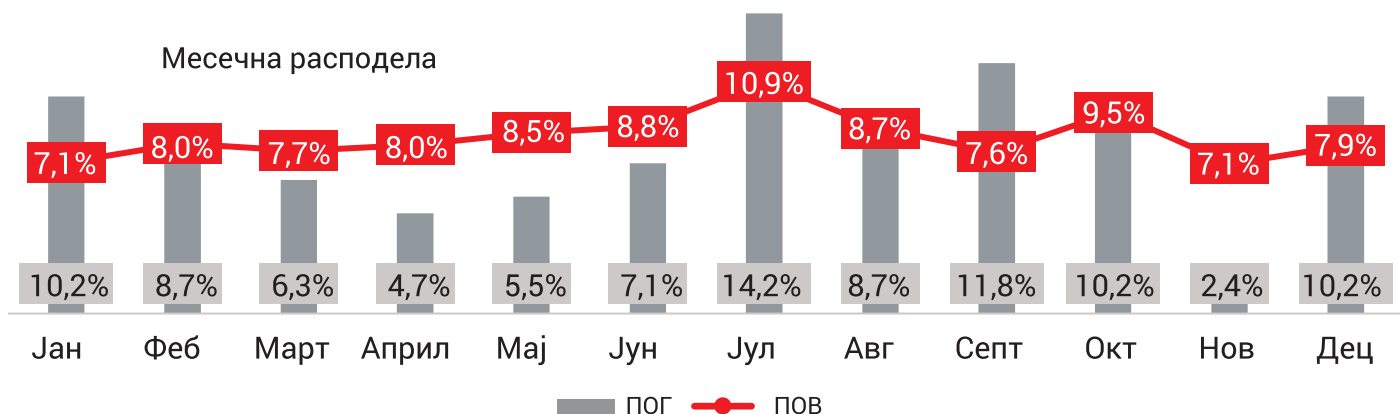
Старосна група	Смртно страдали				Повређени				Ризици	
	Пешак	Путник	Возач	Укупно	Пешак	Путник	Возач	Укупно	ЈР	ПЈР
15-19	6	13	15	34	258	809	590	1657	96,3	220,4
20-24	3	15	23	41	149	760	1063	1972	117,0	263,3
25-30	5	7	39	51	163	709	1377	2249	106,4	230,7
Млади (укупно)	14	35	77	126	570	2278	3030	5878	106,5	237,2

- Од смртних исхода који су се догодили ноћу, у сумрак или у свитање (65,4% од укупног броја), њих 65,1% се догодило на месту где нема уличне расвете, односно 4,8% на месту где пут или улица нису довољно осветљени. Остале су се догодиле на месту где уличне светиљке раде
- Највише смртно страдалих је било на државним путевима IIА реда (24,3%) IБ реда (18,6%). Највише повређених је на улицама вишег реда (40,1%)
- Најчешћа група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих у путничким возилима су саобраћајне незгоде **са једним возилом**, односно **силазак улево** (16,9%) и **удесно** (16,2%) са коловоза на правцу и силазак са коловоза **у кривини** (10,8%), посматрано од укупног броја. У незгодама са једним возилом и превртањем, смртно је страдало 9,2% младих
- У саобраћајним незгодама са најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање, било је највише повређених (15,2%)
- Више од половине смртних исхода (54,3%) и више од четвртине повреда (28,7%) у саобраћајним незгодама је у вези са неприлагођеном брзином условима саобраћаја и стању пута
- Вожња под утицајем алкохола је утицајни фактор који је повезан са 29,1% смртних исхода и 17,8% повреда
- Неискуство возача је допринело скоро петини (18,4%) смртних исхода и 9,7% повреда, а погрешно сагледавање саобраћајне ситуације од стране возача још 15,7% смртних исхода и 19,4% повреда
- Утицај пружања пута (превој, усек, засек и сл.) је повезано са 7,9% смртних исхода
- 11,5% смртно страдалих возача путничких возила, у време незгоде, нису поседовали возачку дозволу, док је 23,1% поседовало пробну возачку дозволу
- Од смртно страдалих возача са пробном возачком дозволом, њих половина (њих 6) је учествовала у незгоди у време када нису смели да управљају возилом (од 23 до 6 часова)



- Четвртина возача мотоцикла (њих 3) у време настанка саобраћајне незгоде није поседовало возачку дозволу

- Скоро половина (45,7%) смртно страдалих возача и 69,6% смртно страдалих путника у путничким возила, није користила сигурносни појас²⁰ у време настанка незгоде. Од путника на задњем седишту²¹, њих 84,6% није користило сигурносни појас



²⁰ За 88,5% возача и 76,7% путника у путничким возилима је евидентирана пасивна заштита (користио појас/није користио појас)

²¹ Смртно страдало 15 путника на задњем седишту путничких возила, за 86,7% (односно код њих 13) евидентирана је пасивна заштита

Старија лица

Најважније карактеристике страдања старијих лица у 2022. години:

- Број смртно страдалих је, у петогодишњем периоду (2018-2022. година), био мањи само 2020. године
- Број повређених је највећи у петогодишњем периоду (2018-2022. година), а од 2020. године постоји тренд повећања
- Старија лица су највише смртно страдала (49,3%) и бивала повређена (47,9%) у својству возача. Највише су управљали путничким возилом (37,5% смртно страдалих и 54,6% повређених) и бициклом (23,6% смртно страдалих и 31,1% повређених). Скоро петина смртно страдалих (19,4%) је управљала трактором
- Од смртно страдалих путника, њих 10 (71,4%) се превозило путничким возилом, двоје аутобусом и по једно у теретном возилу и на трактору
- Више су смртно страдали мушкарци (71,9%), али и више бивали повређени (56,7%). Када су у питању смртно страдали возачи, њих 94,4% је мушког пола. Ипак, када су у питању смртно страдали путници, више њих је женског пола (78,6%)
- У августу (13,0%), октобру (11,6%) и у децембру (10,3%) је највише смртно страдалих
- Период од јула до октобра је период године када је повређен највећи број старијих лица (39,8%)
- Уторком, петком и суботом је смртно страдао једнак број (по 25, односно 17,1%), док је недељом најмање (6,8%)
- Недељом је и најмање повређених (11,7%), док је осталим данима уједначена расподела, при чему је петком нешто више (15,5%)
- У периоду од 9 до 10 часова највише је смртно страдалих (11,8%), док само у периоду од 2 до 4 часа ноћу није било смртно страдалих
- У дневним условима видљивости је смртно страдало 65,1%, а у ноћним 31,5%. Остали су (њих 5) смртно страдали у сумрак или у свитање

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

146

Погинулих старијих лица
(23% од укупног броја)

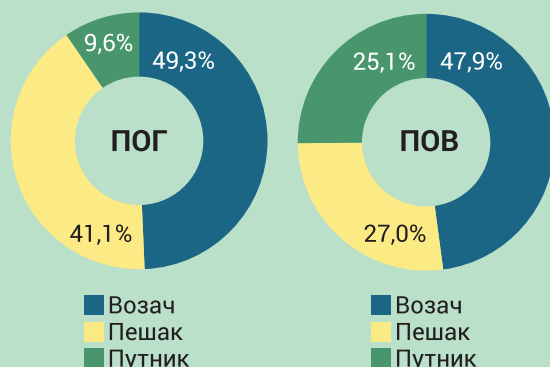
2335

Повређених старијих лица
(30,9% од укупног броја)

93

Број година најстаријег погинулог лица,
који је био путник у путничком возилу

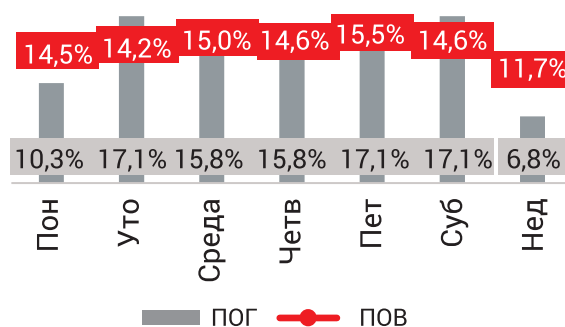
НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



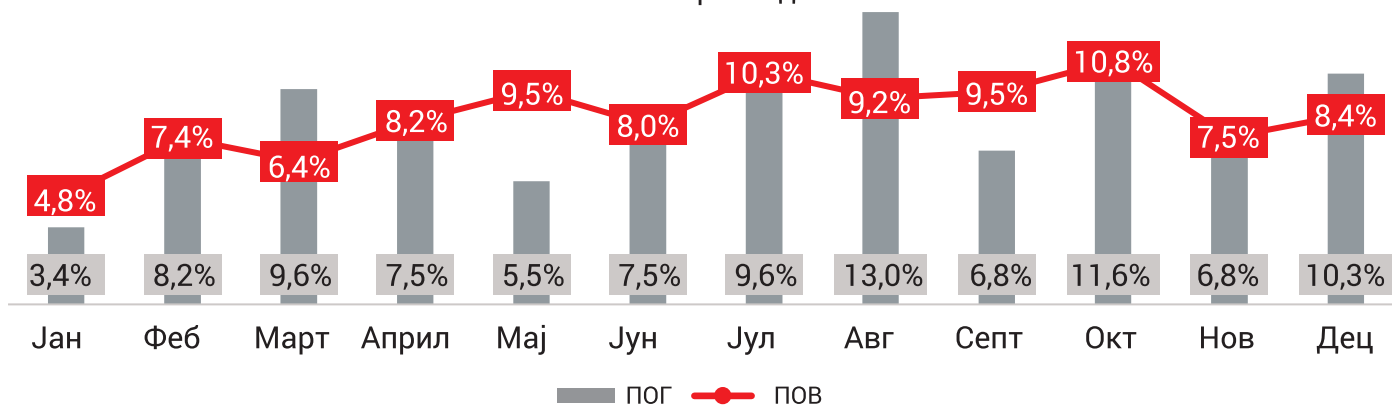
Старосна група	Смртно страдали				Повређени				Ризици	
	Пешак	Путник	Возач	Укупно	Пешак	Путник	Возач	Укупно	ЈР	ПЈР
65-74	32	9	45	86	371	426	848	1645	96,3	220,4
75-84	24	4	24	52	194	136	241	571	117,0	263,3
85 и више година	4	1	3	8	64	23	26	113	106,4	230,7
Старији (укупно)	60	14	72	146	629	585	1115	2329	106,5	237,2

- Код скоро половине (48,6%) смртно страдалих старијих лица, смрт је наступила **за време лечења у медицинској установи**, док је код 41,8% наступила **на лицу места саобраћајне незгоде** и код 14 за време превоза до здравствене установе
- Свако двадесето лице (4,8%, њих 7) је смртно страдало у време када је падала киша, једно када је била суснежица и једно када је била магла. Остали су смртно страдали када је било ведро или ведро, без падавина
- У насељима је више смртно страдалих (61,6%) и више повређених (75,7%), у односу на ван насеља
- Од пет смртно страдалих путника на задњем седишту путничког возила, њих троје није користило сигурносни појас
- Ниједан смртно страдали возач бицикла није користило заштитну кацигу²²
- Свако десето лице (9,9%) је смртно страдало у саобраћајним незгодама ван раскрснице, без скретања, при чему је су пешаци прелази здесна
- Такође, свако десето лице (10,5%) је повређено у саобраћајној незгоди са најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање, као и 8,6% смртно страдалих лица
- Више од трећине смртних исхода (34,2%) и петина (20,6%) повреда је у вези са неприлагођеном брзином условима саобраћаја и стању пута
- Неопрезно ступање на коловоз пешака, а да се претходно није уверио да то може безбедно да учини је повезано са 11,0%, док је утицај тамне одеће пешака повезан 8,2% смртних исхода (и само 0,6% повреда)
- Истиче се и то да је сваки двадесети (4,8%) смртни исход повезан са утицајем болести, инвалидитета, менталним или физичким

Дневна расподела



Месечна расподела



²² За 41,2% смртно страдалих возача бицикла евидентирана је пасивна заштита (користио кацигу/није користило заштитну кацигу)



7. АНАЛИЗА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

У овом поглављу су приказане вредности индикатора безбедности саобраћаја у 2022. години, као и трендови одабраних индикатора безбедности саобраћаја у петогодишњем периоду (2018-2022. година).

7.1. Понашање учесника у саобраћају

Заштитни системи

Ниједна вредност индикатора безбедности саобраћаја, који се односе на употребу заштитних система, у 2022. години нема врло високу вредност (не припада зеленој класи). Вредности употребе сигурносних појасева у путничким аутомобилима су приближне вредностима из 2021. године.

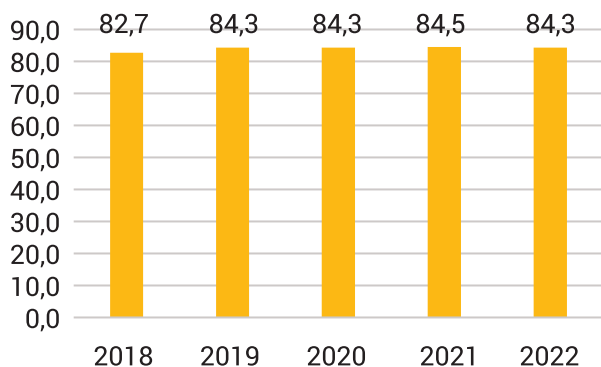
Вредност индикатора употребе заштитних система за децу до 12 година има тренд раста од 2019. године. Укупно посматрано, троје од четворо лица (76,4%) у путничким аутомобилима се превози уз употребу заштитних система.

Половина возача теретних возила користи сигурносни појас и сваки четврти (26,2%) возач аутобуса. Тек сваки седамнаести бициклиста користи заштитну кацигу, при чему је употреба нешто већа у насељу, у односу на ван насеља.

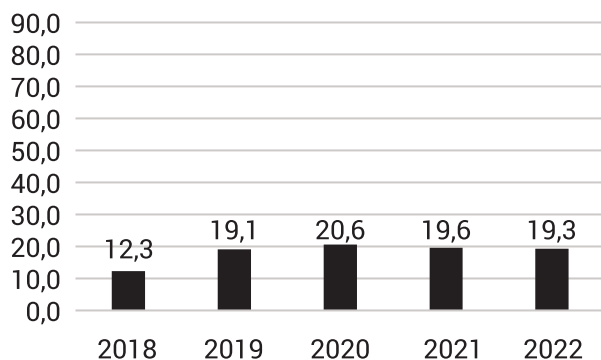
Индикатор и категорија (својство) на које се индикатор односи		Категорија саобраћајнице			
		НАСЕЉЕ	ВАН НАСЕЉА	АУТО-ПУТ	УКУПНО
Сигурносни појас	Возачи ПА	84,0	86,9	92,2	86,3
	Сувозачи ПА	79,6	82,1	84,8	81,3
	Предње седиште ПА	82,3	85,0	89,3	84,3
	Задње седиште ПА	16,8	20,2	24,7	19,3
	Возачи ТВ	47,0	51,2	51,7	49,6
	Сувозачи ТВ	57,4	59,2	41,6	56,2
	Предње седиште ТВ	48,6	52,5	50,2	50,6
	Возачи БУС	20,9	28,8	36,3	26,2
	Сувозачи БУС	26,4	30,2	33,3	29,0
	Предње седиште БУС	21,4	28,9	36,0	26,5
Заштитни системи за децу	Дечије седиште	68,3	70,6	82,6	71,0
	Сигурносни појас	46,6	46,8	60,4	48,3
	Укупно – деца	58,4	60,3	73,0	61,0
Заштитни системи – сви у ПА		74,4	77,0	81,4	76,4
Заштитне кациге	Возачи мопеда	69,2	69,4	Не постоји	69,2
	Путници на мопедима	65,3	76,3		70,7
	Возачи и путници на мопедима	68,4	71,2		67,3
	Возачи мотоцикала	88,9	85,3	91,0	87,7
	Путници на мотоциклима	76,6	82,0	93,1	80,3
	Возача и путника на мотоциклима	87,3	84,9	91,2	86,8
	Мопедиста и мотоциклиста	76,1	77,3	91,2	76,1
	Бициклисти	5,8	5,5	Не постоји	5,7

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

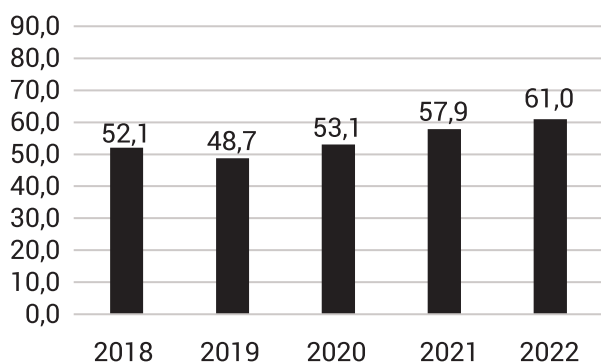
Трендови вредности одабраних индикатора, у период 2018-2022. година, приказани су на наредним графиконима.



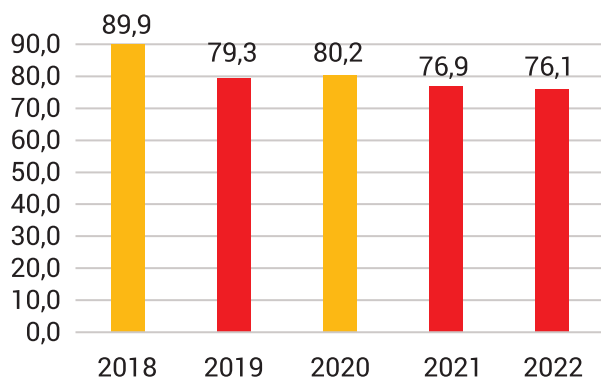
Графикон 7.1: Тренд процента употребе сигурносног појаса на предњем седишту путничких аутомобила



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




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



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

Брзина

Сваки пети возач путничког аутомобила прекорачује брзину на ауто-путу и скоро сваки други (47,8%) у насељу. Само просечна брзина путничких аутомобила је нешто већа од ограничења брзине у насељу (51 km/h), док су остале просечне брзине мање од ограничења брзина.

Индикатор и категорија возила на које се индикатор односи		НАСЕЉЕ		ВАН НАСЕЉА		АУТО-ПУТ	
		2021	2022	2021	2022	2021	2022
ПА 	Просечна брзина (km/h)	51,4	51,0	76,4	76,9	121,0	117,9
	85-ти перцентил (km/h)	61,0	60,0	88,0	90,0	137,0	133,0
	% прекорачења брзине	50,7	47,8	34,7	37,4	26,4	20,0
	% прекор. за најмање 10 km/h	15,8	14,8	11,9	13,4	10,5	6,9
ТВ 	Просечна брзина (km/h)	46,5	46,3	68,4	68,6	88,2	87,9
	85-ти перцентил (km/h)	55,0	55,0	80,0	81,0	98,0	98,0
	% прекорачења брзине	30,4	31,1	45,0	45,3	30,4	31,8
	% прекор. за најмање 10 km/h	5,1	5,9	13,8	15,4	12,0	11,6
БУС 	Просечна брзина (km/h)	47,3	47,2	71,0	70,9	95,8	95,9
	85-ти перцентил (km/h)	55,0	56,0	82,0	83,0	106,0	107,0
	% прекорачења брзине	33,0	34,1	19,1	21,3	32,2	33,8
	% прекор. за најмање 10 km/h	4,8	6,8	2,6	3,7	8,5	9,2

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

Алкохол

Процент возача који у саобраћајном току возе под утицајем алкохола, најмањи је у посматраном периоду. У просеку, сваки 192. возач у саобраћајном току 2022. године био је возач који је возио у стању алкохолисаности, при чему је ниво алкохола био већи од Законом дозвољеног. У односу на 2021. годину, највеће смањење вредности овог индикатора је постигнуто у погледу возача који возе под утицајем алкохола у дане викенда.

Година	% возача под утицајем алкохола УКУПНО	У насељу	Ван насеља	Дан	Ноћ	Радни дан	Викенд
2018	0,65%	0,67%	0,65%	0,45%	1,01%	0,66%	0,68%
2019	0,63%	0,61%	0,65%	0,42%	0,89%	0,57%	0,66%
2020	0,68%	0,90%	0,67%	0,43%	1,06%	0,68%	0,73%
2021	0,57%	0,54%	0,59%	0,38%	0,83%	0,46%	0,73%
2022	0,52%	0,57%	0,51%	0,30%	0,77%	0,49%	0,55%

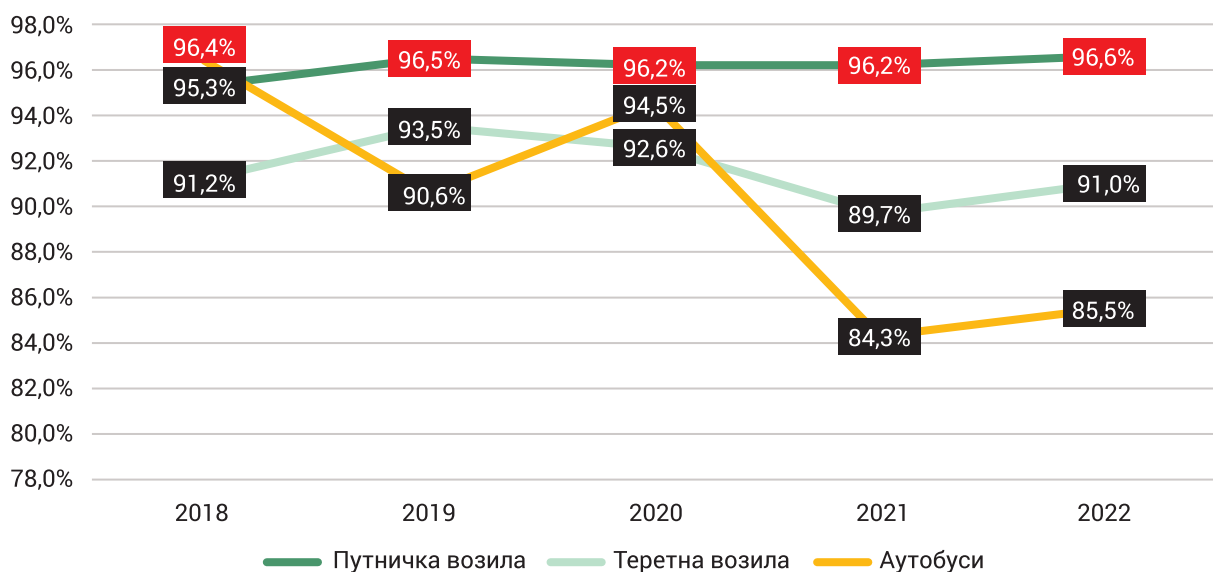
Табела 7.3: Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односи на возаче који управљају возилом под утицајем алкохола

Мобилни телефон

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

Индикатор и категорија возила на које се индикатор односи	Категорија саобраћајнице	Категорија саобраћајнице			
		НАСЕЉЕ	ВАН НАСЕЉА	АУТО-ПУТ	УКУПНО
Мобилни телефон	ПА	96,5	96,7	96,9	96,6
	ТВ	92,2	90,4	89,6	91,0
	БУС	85,1	84,9	89,0	85,6

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



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

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

Индикатори у вези са понашањем пешака у саобраћају	2018	2019	2020	2021	2022
Процент пешака који прописно прелазе коловоз док је укључено зелено светло за пешаке	77,3%	75,4%	77,8%	83,5%	83,9%
Процент пешака који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу	75,7%	61,2%	67,2%	70,6%	69,4%
Процент пешака којима није ометена пажња током преласка коловоза	92,9%	91,2%	94,5%	96,0%	95,1%
Процент деце-пешака основношколског узраста који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу	74,9%	-	70,4%	-	71,6%

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

7.2. Возила

Просечна старост возила у Србији је 16,2 године, при чему су путнички аутомобили незнатно старији, тако да њихова просечна старост износи 16,4 година. Просечна старост возила, као и путничких аутомобила, одговара класи ниске вредности индикатора.

Аутомобила млађих од 6 година у Србији има 7,0%, а аутомобили старији од 10 година, чине 85,7% путничких аутомобила.

Комерцијална возила чине 10,4% возног парка у Србији, што представља средњу класу индикатора. Мотоцикли и мопеди чине 3,0% возног парка у Србији, што чини класу ниске вредности индикатора.

Најмања просечна старост возила (13,1 година) је у полицијској управи Београд, а највећа (19,6 година) у полицијској управи Пирот. Највећу процентуалну заступљеност путничких аутомобила млађих од 6 година има полицијска управа Београд (15,9%), а затим полицијска управа Нови Сад (7,5%), док је најмања (1,3%) у полицијској управи Врање. Полицијска управа Чачак има највеће процентуално учешће комерцијалних возила (13,8%), а Кикинда најмање (7,0%).

Просечна старост путничких аутомобила у Републици Србији је значајно већа у односу на просечну старост возила у Европској унији, где износи 11,8²³ година.

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

Табела 7.6: Вредности индикатора безбедности саобраћаја у вези са возилима

²³ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-in-use-europe-2022/>



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

У овом поглављу су приказани општи циљеви Стратегије безбедности саобраћаја на територији Републике Србије у периоду од 2023. до 2030. године. Општи циљеви се односе на:

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

Посебни циљеви који су дефинисани Стратегијом и њихово праћење биће представљени наредних година, када буду познати први резултати (вредности) показатеља.

8.1. Амбиција, мисија и визија

АМБИЦИЈА

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

МИСИЈА

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

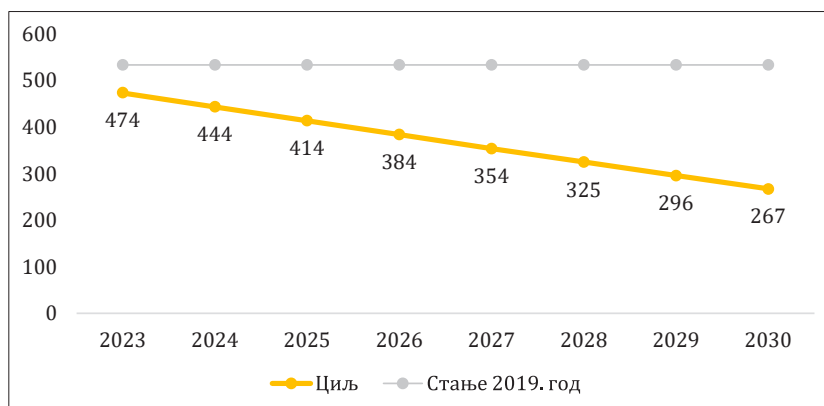
ВИЗИЈА

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

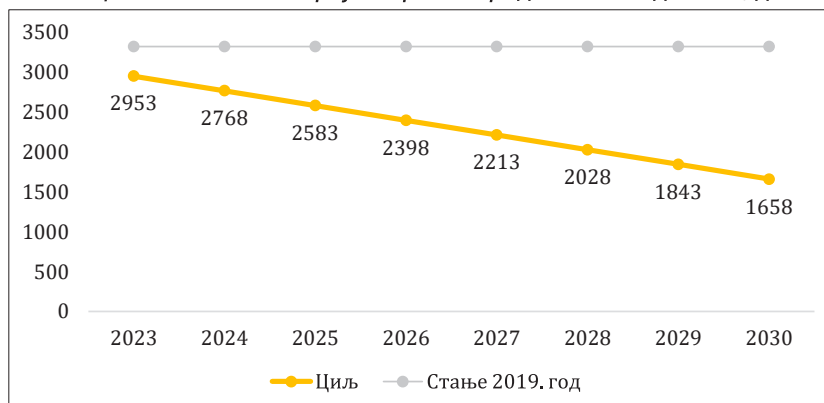
8.2. Општи циљеви

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

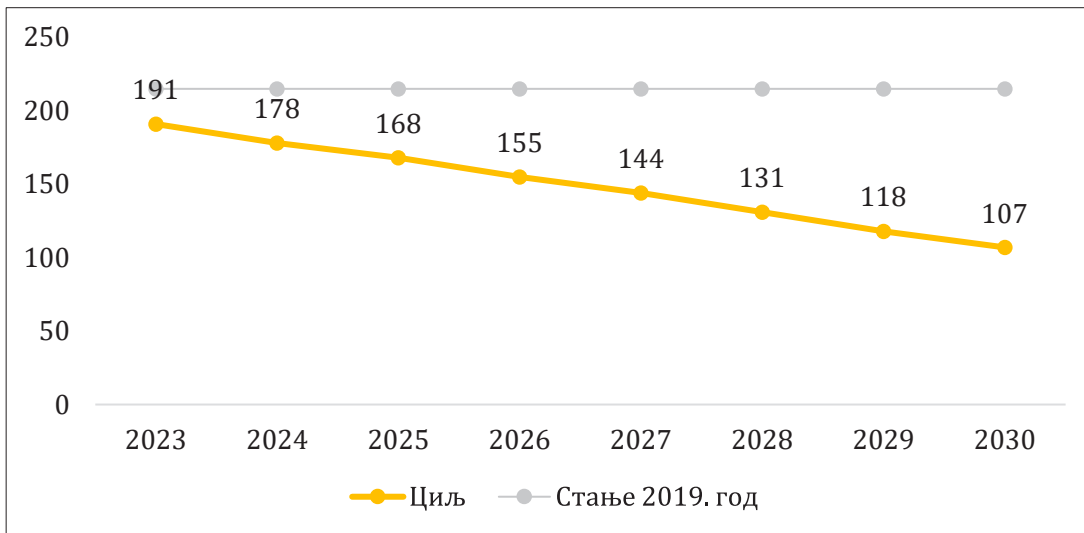
Прелазни циљеви су дефинисани на основу процентуалног смањења кроз године, а што је у бројчаним вредностима приказано на наредним графиконима.



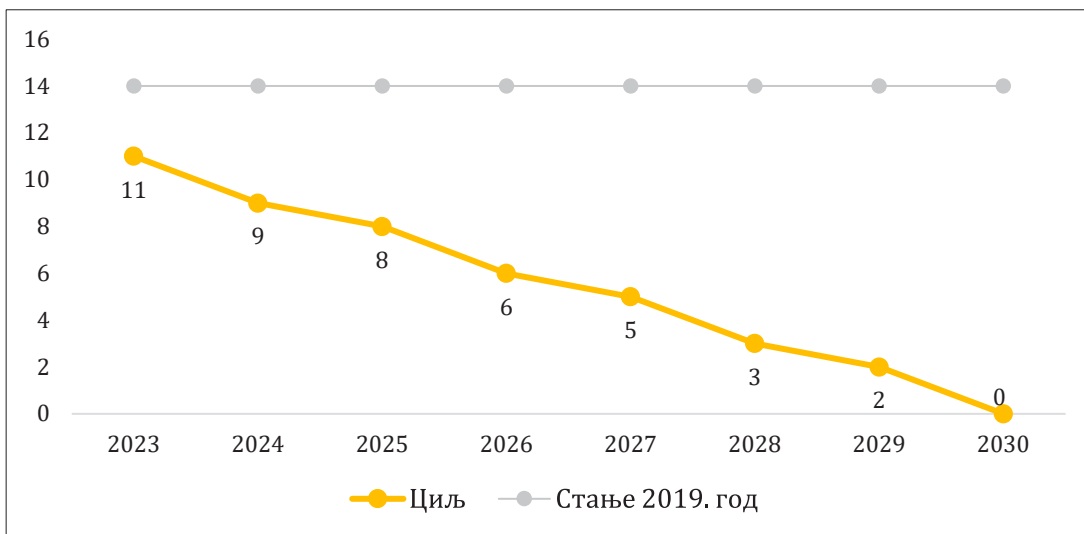
Графикон 8.1: Циљно смањење броја смртно страдалих по годинама, до 2030. године



Графикон 8.2: Циљно смањење броја смртно страдалих по годинама, до 2030. Године



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



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



9. КЉУЧНИ РЕЗУЛТАТИ

У овом поглављу су дати кључни резултати спроведених анализа, а у вези са стањем безбедности саобраћаја на територији Републике Србије у 2022. години.

9.1. Кључни резултати

На основу анализе саобраћајних незгода и њихових последица у 2022. години, као и на основу анализе вредности индикатора безбедности саобраћаја, могу се издвојити неки од кључних резултата који описују стање безбедности саобраћаја на територији Републике Србије у 2022. години:

- Број смртно страдалих на милион становника је највећи у петогодишњем периоду (2018-2022. године) и уочава се тренд раста од 2020. године, као и у Европској унији, при чему је брзина раста већа у Републици Србији;
- Број саобраћајних незгода са смртно страдалима је највећи у петогодишњем периоду, док је укупан број саобраћајних незгода био мањи само 2020. године (година у којој су увођене мере за спречавање ширења COVID-19 вируса);
- Број смртно страдалих пешака (125) и бициклиста (37) је најмањи, а број смртно страдалих на моторизованим двоточкашима (63), у путничким возилима (259), на тракторима (33) и у теретним возилима (24) су највећи у петогодишњем периоду (2018-2022. године);
- Смртно је страдало 13 деце, што је исти број као 2020. године и највећи су у петогодишњем периоду;
- Број смртно страдалих младих лица (127) је за 25,7% већи него 2021. године, што представља највећу повећање броја смртно страдалих у некој од старосних група;
- Број смртно страдалих старијих лица (146) је био мањи само 2020. године;
- Ниједна вредност индикатора безбедности саобраћаја, који се односе на употребу заштитних система, у 2022. години нема врло високу вредност (не припада зеленој класи);
- Процент возача који у саобраћајном току возе под утицајем алкохола, најмањи је у посматраном периоду;
- Све вредности индикатора безбедности саобраћаја, који се односе на понашање пешака, имају веома ниску вредност и
- Просечна старост возила у Републици Србији је 16,2 године.

Издавач:

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

Web адреса:

www.abs.gov.rs

Контакт имејл:

abs@abs.gov.rs

istrazivanja@abs.gov.rs

Директор

Бранко Стаматовић

Главни уредник

Светлана Миљуш

Приредили

Бојана Миљковић

Ивана Панић

Младен Ковач

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

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

Графичка обрада

Агенција за безбедност саобраћаја

Штампа

BIROGRAF COMP d.o.o.



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

