



МЕРЕЊЕ ИНДИКАТОРА
ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ
САОБРАЋАЈА У ПОЛИЦИЈСКОЈ УПРАВИ
КИКИНДА ЗА 2022. ГОДИНУ



1. ДЕФИНИСАЊЕ КЛАСА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И МЕТОД ИСТРАЖИВАЊА

Уважавајући потребу вредновања и поређења стања безбедности саобраћаја, користећи индикаторе безбедности саобраћаја (ИБС) у наставку су приказани резултати мерења индикатора безбедности саобраћаја према усвојеним класама. Свакој од класа је додељена и једна од боја, посматрано од најбоље до најлошије вредности индикатора безбедности саобраћаја, респективно: тамно зелена, жута, наранџаста, црвена и црна.

У делу анализе индикатора у вези употребе мобилних телефона у вожњи, биће приказан индикатор "% возача у саобраћајном току који не користе мобилни телефон током вожње", чије су класе приказане у Табели 1.1. Када су у питању индикатори заштитних система, користеће се следеће класе дефинисане у Табели 1.2. У делу анализе индикатора у вези понашања пешака биће приказан индикатор „% пешака, који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелазима, користећи класе дефинисане у Табели 1.3, као и прелазак коловоза од стране пешака док је укључено зелено светло и прелазак коловоза од стране пешака на пешачком прелазу без ометања пажње (Табела 1.4).

Табела 1.1. Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези са не коришћењем мобилних телефона у вожњи

квалитативна величина вредности ИБС	квантитативна величина вредности ИБС	боја
врло висока вредност ИБС	$99\% \leq \text{ИБС}$	Тамно зелена
висока вредност ИБС	$98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$	Жута
средња вредност ИБС	$97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$	Наранџаста
ниска вредност ИБС	$96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$	Црвена
веома ниска вредност ИБС	$\text{ИБС} < 96\%$	Црна

Табела 1.2. – Дефинисање боје индикатора у вези са заштитним системима

квалитативна величина вредности ИБС	квантитативна величина вредности ИБС	боја
врло висока вредност ИБС	$95\% \leq \text{ИБС}$	Тамно зелена
висока вредност ИБС	$90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$	Жута
средња вредност ИБС	$80\% \leq \text{ИБС} < 90\%$	Наранџаста
ниска вредност ИБС	$70\% \leq \text{ИБС} < 80\%$	Црвена
веома ниска вредност ИБС	$\text{ИБС} < 70\%$	Црна



Табела 1.3. Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези са преласком коловоза од стране пешака

квалитативна величина вредности ИБС	квантитативна величина вредности ИБС	боја
врло висока вредност ИБС	$95\% \leq \text{ИБС}$	Зелена
висока вредност ИБС	$90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$	Жута
средња вредност ИБС	$85\% \leq \text{ИБС} < 90\%$	Оранжева
ниска вредност ИБС	$80\% \leq \text{ИБС} < 85\%$	Црвена
веома ниска вредност ИБС	$\text{ИБС} < 80\%$	Црна

Табела 1.4. Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја - прелазак коловоза од стране пешака док је укључено зелено светло и прелазак коловоза од стране пешака на пешачком прелазу без ометања пажње

квалитативна величина вредности ИБС	квантитативна величина вредности ИБС	боја
врло висока вредност ИБС	$99\% \leq \text{ИБС}$	Зелена
висока вредност ИБС	$98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$	Жута
средња вредност ИБС	$97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$	Оранжева
ниска вредност ИБС	$96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$	Црвена
веома ниска вредност ИБС	$\text{ИБС} < 96\%$	Црна

Од индикатора безбедности саобраћаја који се односе на брзину, у делу анализе индикатора у вези брзине, биће приказани индикатори користећи класе индикатора дефинисане за сваки индикатор понаособ: средња вредност брзине возила у саобраћајном току (Табела бр. 1.5), стандардно одступање брзине кретања возила (Табела бр. 1.6), % возача који прекорачују брзину (Табела бр. 1.7), % возача који прекорачују брзину за више од 10 km/h (Табела бр. 1.8), 85-и перцентил брзине кретања возила (Табела бр. 1.9) и просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине (Табела бр. 1.10).

Табела бр. 1.5. Дефинисање класе и боје ИБС у вези средње вредности брзине кретања

квалитативна величина вредности ИБС	квантитативна величина вредности ИБС	боја
врло висока вредност ИБС	$\text{ДО О.Б.}^* \leq \text{ИБС}$	Зелена
висока вредност ИБС	$\text{О.Б.} < \text{ИБС} \leq \text{О.Б.} + 1 \text{ km/h}$	Жута
средња вредност ИБС	$\text{О.Б.} + 1 \text{ km/h} < \text{ИБС} \leq \text{О.Б.} + 2 \text{ km/h}$	Оранжева
ниска вредност ИБС	$\text{О.Б.} < \text{ИБС} \leq \text{О.Б.} + 3 \text{ km/h}$	Црвена
веома ниска вредност ИБС	$\text{О.Б.} + 3 \text{ km/h} < \text{ИБС}$	Црна

* О.Б. – Ограничење брзине

Табела бр. 1.6. Дефинисање класе и боје ИБС у вези стандардног одступања брзине кретања

квалитативна величина вредности ИБС	квантитативна величина вредности ИБС	боја
врло висока вредност ИБС	$0 \text{ km/h} \leq \text{ИБС} < 5 \text{ km/h}$	Зелена
висока вредност ИБС	$5 \text{ km/h} \leq \text{ИБС} < 10 \text{ km/h}$	Жута
средња вредност ИБС	$10 \text{ km/h} \leq \text{ИБС} < 15 \text{ km/h}$	Оранжева
ниска вредност ИБС	$15 \text{ km/h} \leq \text{ИБС} < 20 \text{ km/h}$	Црвена
веома ниска вредност ИБС	$20 \text{ km/h} \leq \text{ИБС}$	Црна



Табела бр. 1.7. Дефинисање класе и боје ИБС у вези % возача који прекорачују брзину кретања

квалитативна величина вредности ИБС	квантитативна величина вредности ИБС	боја
врло висока вредност ИБС	$0\% \leq \text{ИБС} < 5\%$	Зелена
висока вредност ИБС	$5\% \leq \text{ИБС} < 10\%$	Жута
средња вредност ИБС	$10\% \leq \text{ИБС} < 15\%$	Оранжева
ниска вредност ИБС	$15\% \leq \text{ИБС} < 20\%$	Црвена
веома ниска вредност ИБС	$20\% \leq \text{ИБС}$	Црна

Табела бр. 1.8. Дефинисање класе и боје ИБС у вези % возача који прекорачују брзину за више од 10 km/h

квалитативна величина вредности ИБС	квантитативна величина вредности ИБС	боја
врло висока вредност ИБС	$\text{О.Б.} + 10 \text{ km/h} \leq \text{ИБС}$	Зелена
висока вредност ИБС	$\text{О.Б.} + 10 \text{ km/h} < \text{ИБС} \leq \text{О.Б.} + 10 \text{ km/h} + 5\%$	Жута
средња вредност ИБС	$\text{О.Б.} + 10 \text{ km/h} + 5\% < \text{ИБС} \leq \text{О.Б.} + 10 \text{ km/h} + 10\%$	Оранжева
ниска вредност ИБС	$\text{О.Б.} + 10 \text{ km/h} + 10\% < \text{ИБС} \leq \text{О.Б.} + 10 \text{ km/h} + 15\%$	Црвена
веома ниска вредност ИБС	$\text{О.Б.} + 10 \text{ km/h} + 15\% < \text{ИБС}$	Црна

* О.Б. – Ограничење брзине

Табела бр. 1.9. Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези 85-ог перцентила брзине кретања

квалитативна величина вредности ИБС	квантитативна величина вредности ИБС	боја
врло висока вредност ИБС	$\text{ДО О.Б.} \leq \text{ИБС}$	Зелена
висока вредност ИБС	$\text{О.Б.} < \text{ИБС} \leq \text{О.Б.} + 1 \text{ km/h}$	Жута
средња вредност ИБС	$\text{О.Б.} + 1 \text{ km/h} < \text{ИБС} \leq \text{О.Б.} + 2 \text{ km/h}$	Оранжева
ниска вредност ИБС	$\text{О.Б.} + 2 \text{ km/h} < \text{ИБС} \leq \text{О.Б.} + 3 \text{ km/h}$	Црвена
веома ниска вредност ИБС	$\text{О.Б.} + 3 \text{ km/h} \leq \text{ИБС}$	Црна

* О.Б. – Ограничење брзине

Табела бр. 1.10. Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези просечне брзине возила која су прекорачила ограничење брзине

квалитативна величина вредности ИБС	квантитативна величина вредности ИБС	боја
врло висока вредност ИБС	$\text{ДО О.Б.} \leq \text{ИБС}$	Зелена
висока вредност ИБС	$\text{О.Б.} < \text{ИБС} \leq \text{О.Б.} + 1 \text{ km/h}$	Жута
средња вредност ИБС	$\text{О.Б.} + 1 \text{ km/h} < \text{ИБС} \leq \text{О.Б.} + 2 \text{ km/h}$	Оранжева
ниска вредност ИБС	$\text{О.Б.} + 2 \text{ km/h} < \text{ИБС} \leq \text{О.Б.} + 3 \text{ km/h}$	Црвена
веома ниска вредност ИБС	$\text{О.Б.} + 3 \text{ km/h} < \text{ИБС}$	Црна

* О.Б. – Ограничење брзине

Легенда:

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

* – индикатори који се први пут мере или се први пут посматрају „позитивистички“.

ЛС – локална самоуправа

СРБ – Република Србија

ПА – путнички аутомобил

ТВ – теретна возила

БУС – аутобус

ОПП – обележени пешачки прелаз

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



2. МАСТЕР ТАБЕЛА ВРЕДНОСТИ ИНДИКАТОРА У 2022. ГОДИНИ

Табела 2.1. Вредности индикатора безбедности саобраћаја за полицијску управу Кикинда и Републику Србију (2022)

Индикатори	Индикатори	Насеље			Ван насеља			Укупно		
		ПУ	Ранг	СРБ	ПУ	Ранг	СРБ	ПУ	Ранг	СРБ
Мобилни телефон	ПА*	97,7	7	96,5	97,0	15	96,7	96,9	14	96,6
	ТВ*	92,9	9	92,2	90,9	10	90,4	91,3	10	91,0
	БУС*	77,5	23	85,1	75,8	26	84,9	78,5	25	85,5
Сигурносни појас	Возачи ПА	91,9	2	84,0	93,8	1	86,9	92,3	1	86,3
	Сувозачи ПА	83,8	4	79,6	79,7	20	82,1	82,2	14	81,3
	Предње седиште ПА	88,7	1	82,3	88,3	7	85,0	88,4	2	84,3
	Задње седиште ПА	20,2	10	16,8	20,4	15	20,2	19,5	17	19,3
	Возачи ТВ	25,7	26	47,0	25,7	25	51,2	24,8	25	49,6
	Сувозачи ТВ	85,2	1	57,4	80,5	4	59,2	79,9	3	56,2
	Предње седиште ТВ	35,7	25	48,6	36,9	25	52,5	34,8	24	50,6
	Возачи БУС	30,0	10	20,9	28,1	15	28,8	28,0	14	26,2
	Сувозачи БУС	60,0	1	26,4	57,9	2	30,2	54,8	1	29,0
Предње седиште БУС	34,3	7	21,4	32,1	11	28,9	31,7	13	26,5	
Заштитни системи за децу	Дечије седиште*	75,6	8	68,3	66,1	19	70,6	70,5	15	71,0
	Сигурносни појас*	82,5	3	46,6	75,0	2	46,8	78,5	2	48,3
	Укупно – деца*	78,3	4	58,4	69,7	9	60,3	73,7	7	61,0
Заштитни системи – сви у ПА*		78,9	5	74,4	77,5	17	77,0	77,8	13	76,4
Заштитне кациге	Возачи мопеда	63,3	18	69,1	72,4	13	69,4	66,7	15	69,2
	Путници на мопедима	45,5	13	65,3	57,1	10	76,3	50,0	11	70,7
	Возачи и путници на мопедима	60,0	20	68,4	69,4	14	71,2	63,5	18	67,3
	Возачи мотоцикала	76,3	24	88,9	70,6	22	85,3	72,8	25	87,7
	Путници на мотоциклима	75,0	12	76,6	33,3	19	82,0	64,7	22	80,3
	Возача и путника на мотоциклима	76,1	22	87,3	65,0	24	84,9	71,4	26	86,8
	Мопедиста и мотоциклиста	67,0	23	76,1	67,1	21	77,3	67,5	23	76,1
Бициклисти	5,9	8	5,8	6,7	5	5,5	6,2	6	5,7	
Пешаци	% прелазака на "зелено" светло*	86,4	9	83,9				86,4	9	83,9
	% прелазака на ОПП*	77,4	6	69,4				77,4	6	69,4
	% исправних прелазака*	81,5	3	75,0				81,5	3	75,0
	% исправних прелазака деце*	76,3	13	76,1				76,3	13	76,1
	% прелазака без ометања*	93,6	23	95,1				93,6	23	95,1

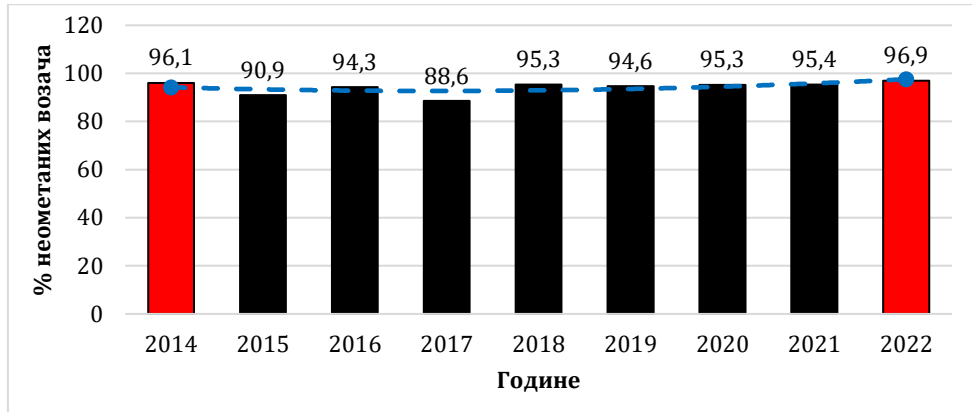


Табела 2.2. Вредности индикатора безбедности саобраћаја за полицијску управу Кикинда и Републику Србију (2022) (наставак)

Индикатори		Насеље			Ван насеља		
		ПУ	Ранг	СРБ	ПУ	Ранг	СРБ
ПА	Просечна брзина	50,9	12	51,0	80,3	20	76,9
	85-ти перцентил	60,0	15	60,0	92,0	23	90,0
	Стандардно одступање	9,1	20	9,7	11,6	14	13,7
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	46,7	12	47,8	48,2	21	37,4
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h – проценат поштовања ограничења за 10 km/h изнад ограничења	13,6	15	14,8	18,8	21	13,4
	Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	58,5	17	58,8	90,0	17	90,4
ТВ	Просечна брзина	46,3	13	46,3	74,6	22	68,6
	85-ти перцентил	54,0	12	55,0	83,9	24	81,0
	Стандардно одступање	7,8	9	9,3	8,9	7	11,9
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	32,3	15	31,1	69,7	21	45,3
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	2,0	7	5,9	26,0	24	15,4
	Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	54,8	3	56,8	79,1	19	78,9
БУС	Просечна брзина	47,1	12	47,2	75,5	21	70,9
	85-ти перцентил	54,9	10	56,0	84,0	20	83,0
	Стандардно одступање	6,5	2	9,0	8,0	3	12,0
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	31,0	8	34,1	27,7	20	21,3
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	1,0	7	6,8	2,0	15	3,7
	Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	54,4	5	56,8	84,9	7	86,4
МОГ	Просечна брзина	55,2	9	57,2	82,9	13	83,1
	85-ти перцентил	66,9	8	70,8	94,9	7	99,0
	Стандардно одступање	11,9	14	15,0	10,6	2	17,2
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	63,3	12	66,2	61,7	16	55,9
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	30,0	14	32,8	25,0	10	30,0
	Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	61,9	14	64,3	89,5	2	94,6
МОП	Просечна брзина	38,7	4	41,3	39,6	1	45,1
	85-ти перцентил	46,9	6	50,0	49,0	5	54,0
	Стандардно одступање	7,2	7	9,3	8,3	10	10,4
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	3,3	5	14,4	8,3	3	25,2
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	0,0	12	2,5	0,0	6	6,5
	Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	52,5	4	56,3	55,0	7	58,3

3. ТРЕНД НАЈВАЖНИЈИХ ИНДИКАТОРА ЗА ПЕРИОД 2014-2022

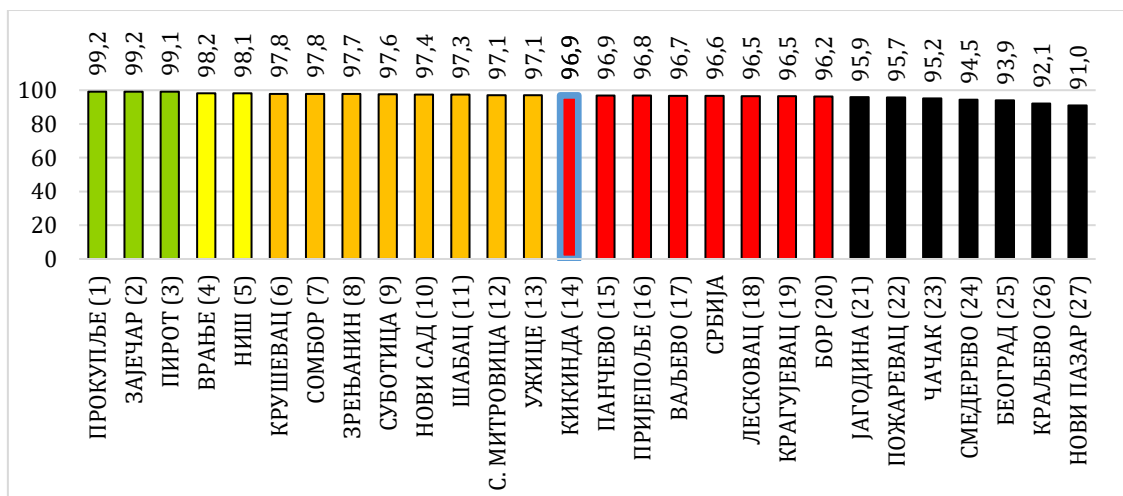
3.1. МОБИЛНИ ТЕЛЕФОН



Дијаграм бр. 3.1.1. Тренд % возача у саобраћајном току који не користе мобилни телефон током вожње (путничким аутомобили и доставна возила до 3,5t) у полицијској управи Кикинда (2014-2022)

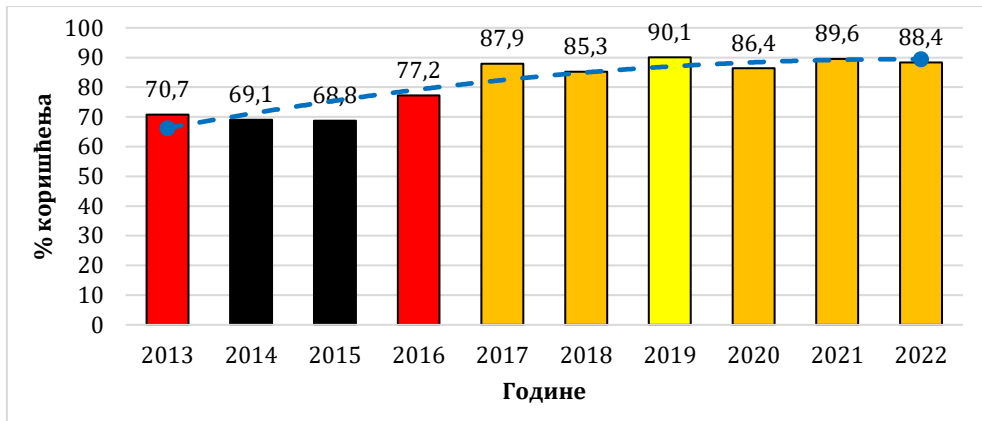
Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у полицијској управи Кикинда у периоду од 2017-2022. године, уочен је растући тренд процента возача путничких аутомобила који не користе мобилни телефон у току вожње. Најмања вредност овог индикатора у полицијској управи Кикинда забележена је 2017. године, 88,6%, док је 2022. године забележено 96,9%. Током целокупног посматраног периода, вредност овог индикатора безбедности саобраћаја припада класи „веома ниске вредности индикатора безбедности саобраћаја“, осим 2014. и 2019. године када је припадала класи „ниске вредности индикатора безбедности саобраћаја“.

Посматрано у односу на остале полицијске управе, ПУ Кикинда се према вредности индикатора „процент возача путничких аутомобила у саобраћајном току који не користе мобилни телефон током вожње“ налази на 14. месту, док је у односу на републички просек за 0,3% већа.



Дијаграм бр. 3.1.2. % возача у саобраћајном току који не користе мобилни телефон током вожње (путничким аутомобили и доставна возила до 3,5t)

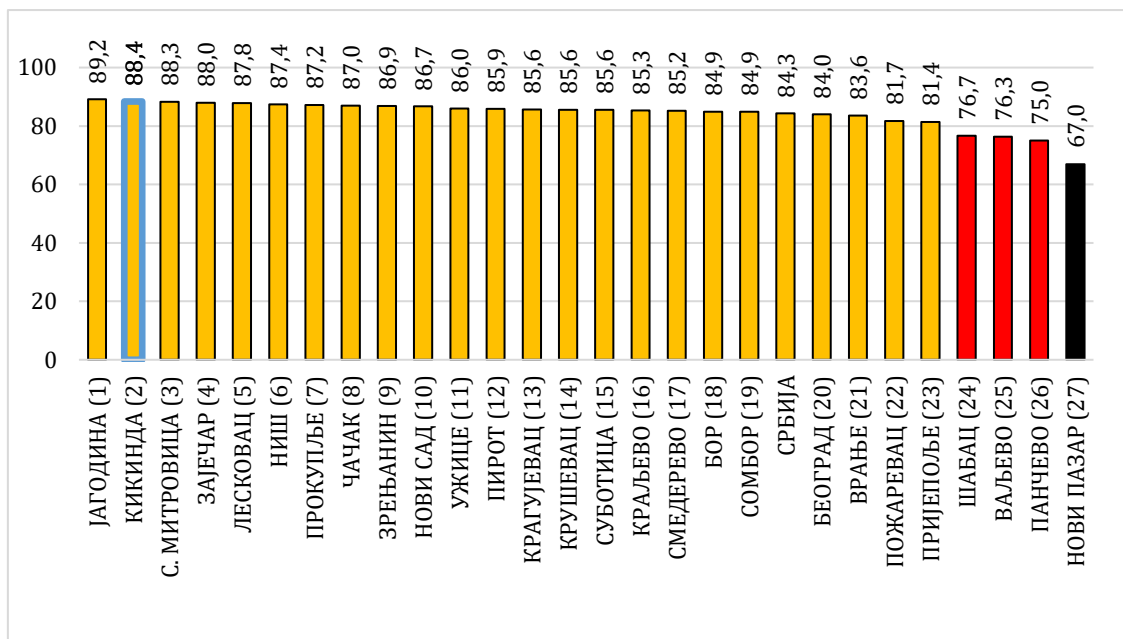
3.2. ПОЈАС НА ПРЕДЊЕМ СЕДИШТУ



Дијаграм бр. 3.2.1. Тренд % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у полицијској управи Кикинда (2013-2022)

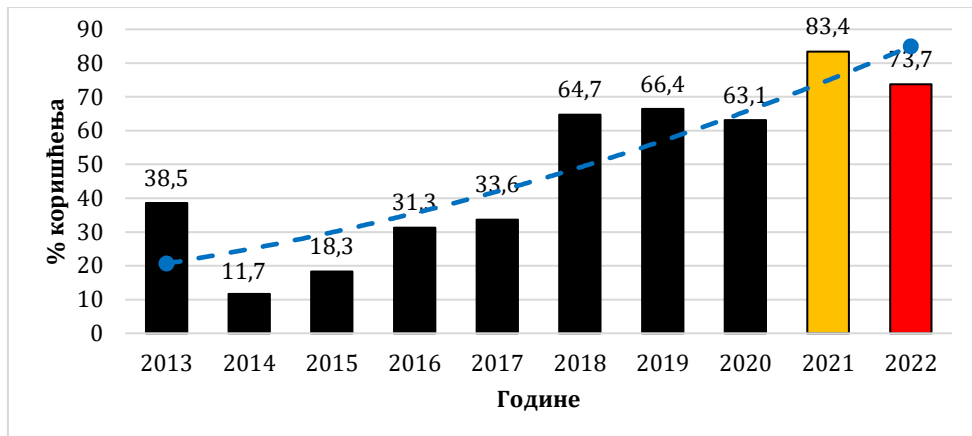
Индикатор безбедности саобраћаја „% употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t“ у полицијској управи Кикинда има благо растући тренд у периоду од 2014. до 2022. године. Током последње три године, забележене су вредности које се налазе у класи „средње вредности индикатора безбедности саобраћаја“, при чему је 2022. године вредност нижа у односу на 2022. годину (88,4%).

Посматрано у односу на остале полицијске управе у Србији, полицијска управа Кикинда се према вредности индикатора „процент употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима“ налази на 2. месту, док је у односу на републички просек за 4,1% већа.



Дијаграм бр. 3.2.2. % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t по полицијским управама

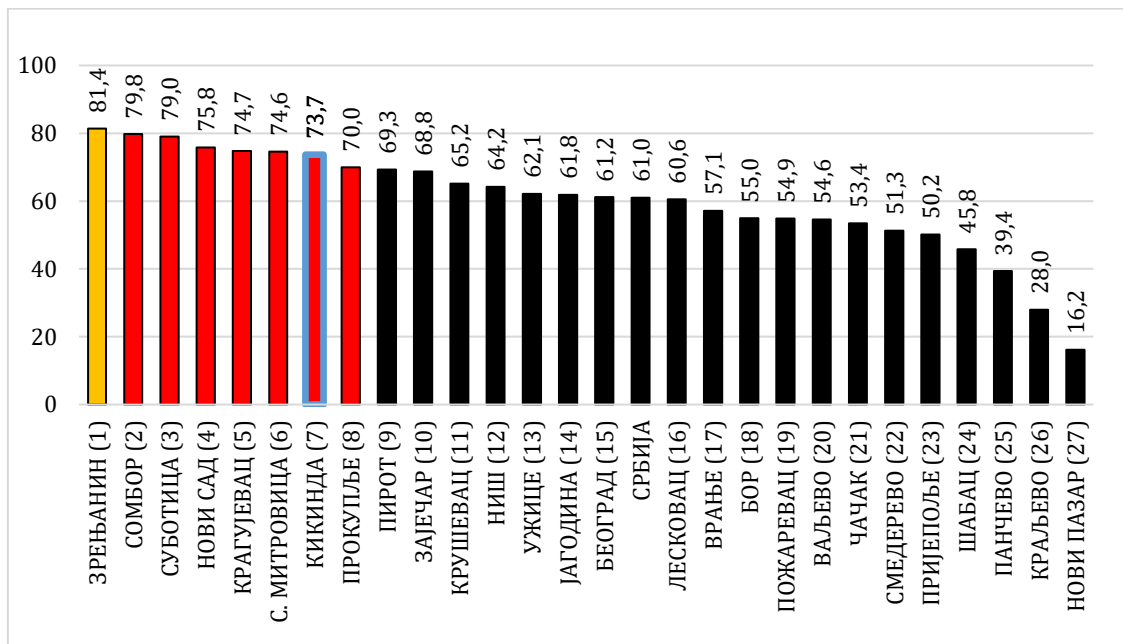
3.3. ЗАШТИТНИ СИСТЕМИ ЗА ДЕЦУ



Дијаграм бр. 3.3.1. Тренд % употребе заштитних система за децу у полицијској управи Кикинда (2013-2022)

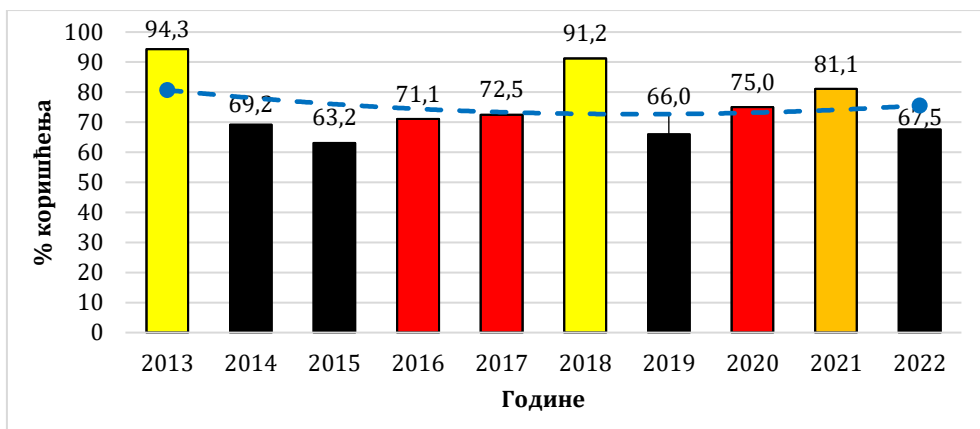
Вредност индикатора безбедности саобраћаја „% употребе заштитних система за децу“ у полицијској управи Кикинда у периоду од 2014-2020. године остварује растући тренд. Процент употребе заштитних система за децу је током посматраног периода значајно увећан. Међутим, вредност овог индикатора безбедност саобраћаја је 2022. године нижа у односу на 2021. годину, припада класи „ниске вредности“, и износи 73,7%.

Посматрано у односу на остале полицијске управе у Србији, полицијска управа Кикинда се према вредности индикатора „% употребе заштитних система за децу“ налази на 7. месту, док је у односу на републички просек за 12,7% већа.



Дијаграм бр. 3.3.2. % употребе заштитних система за децу по полицијским управама

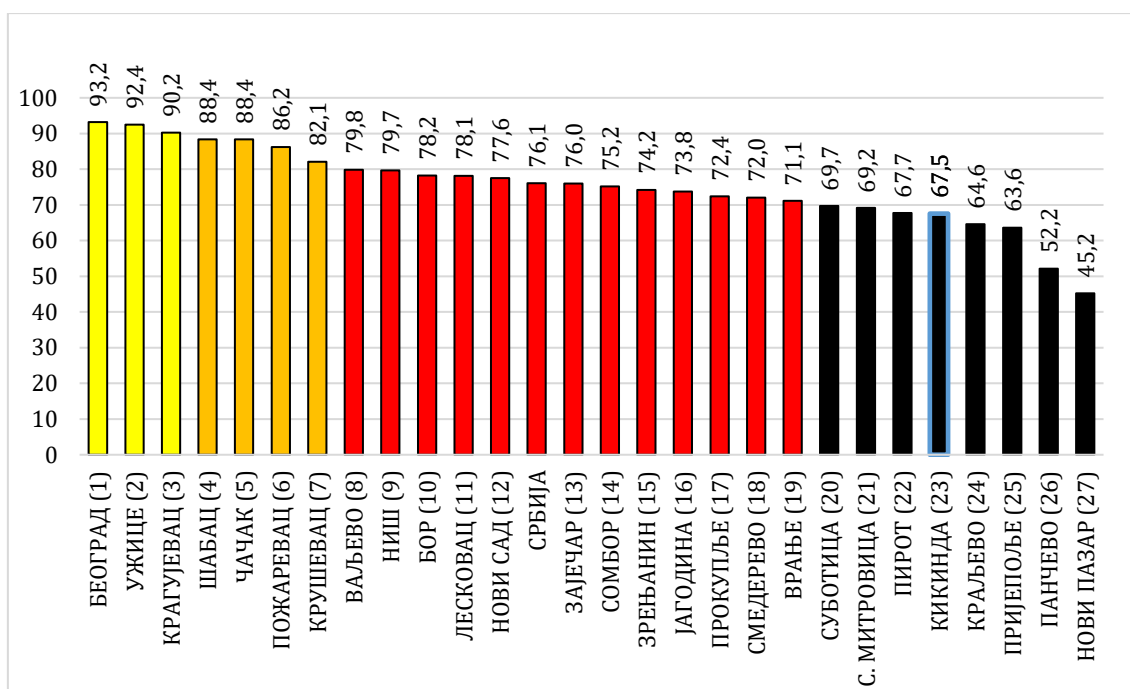
3.4. КОРИШЋЕЊЕ ЗАШТИТНИХ КАЦИГА ДВОТОЧКАША



Дијаграм бр. 3.4.1. Тренд % употребе заштитних кацига двоточкаша (мопедисти и мотоциклисти) у полицијској управи Кикинда (2013-2022)

Индикатор безбедности саобраћаја „% употребе заштитних кацига двоточкаша (мопедисти и мотоциклисти)“, током периода од 2013. до 2022. године има благо опадајући тренд, при чему је 2022. године нижа у односу на претходни период и износи 67,5% што класи „веома ниске вредности индикатора безбедности саобраћаја“.

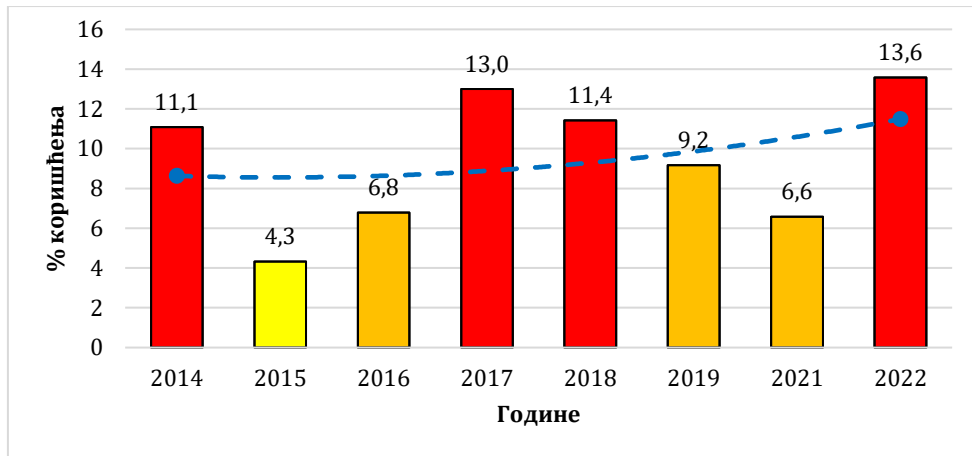
Полицијска управа Кикинда према вредности индикатора безбедности саобраћаја „% употребе заштитних кацига двоточкаша (мопедисти и мотоциклисти)“ налази се на 23. месту, док је у односу на републички просек за 8,6% мања.



Дијаграм бр. 3.4.2. % употребе заштитних кацига двоточкаша (мопедисти и мотоциклисти) по полицијским управама



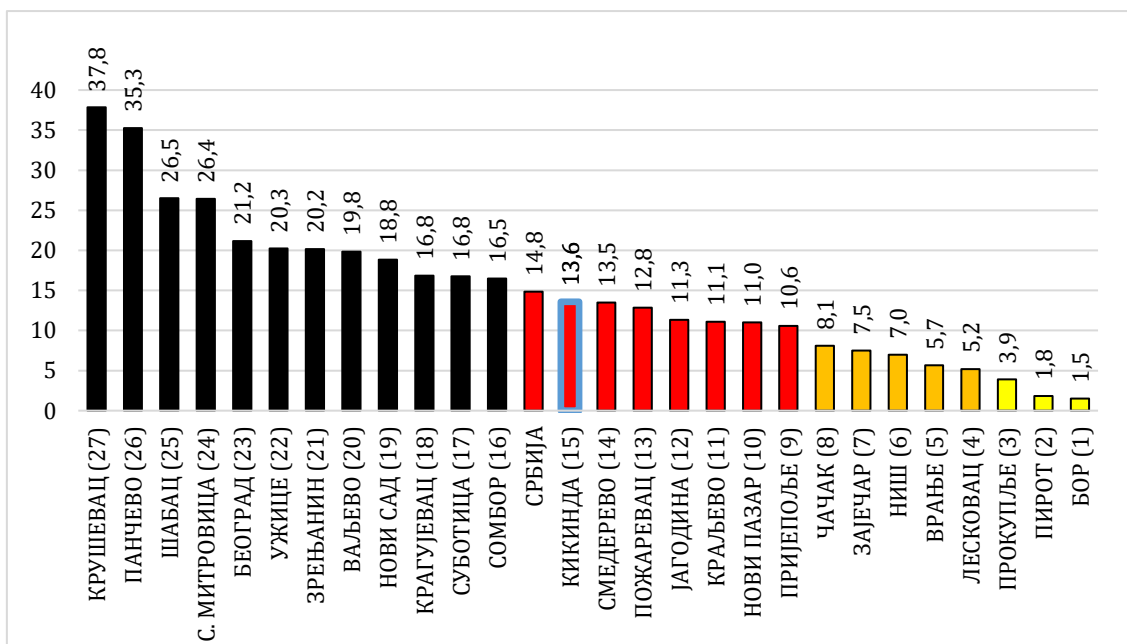
3.5. ПРЕКОРАЧЕЊЕ БРЗИНЕ ЗА ВИШЕ ОД 10 КМ/Н У НАСЕЉУ



Дијаграм бр. 3.5.1. Тренд % прекорачења брзине за више од 10км/х у насељу (у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5т) у полицијској управи Кикинда (2013-2022)

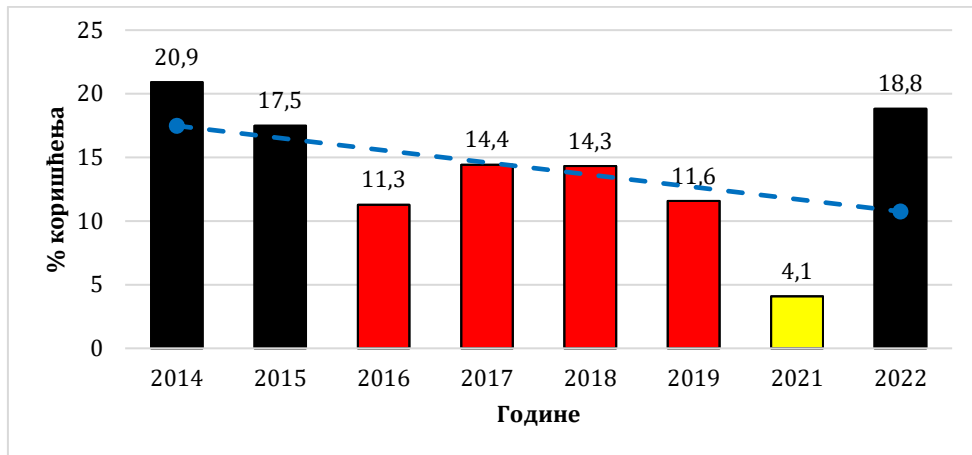
У полицијској управи Кикинда 2022. године је утврђено 13,6% прекорачења брзине за више од 10км/х у насељу од стране путничких аутомобила и доставних возила до 3,5т. Посматрано у односу на раније године, уочава се растући тренд овог индикатора, што је негативно са аспекта безбедности саобраћаја, при чему током читавог посматраног периода вредност овог индикатора припада класи „средње“ или „ниске вредности индикатора безбедности саобраћаја“.

Упоредном анализом са осталим полицијским управама, према вредности индикатора „% прекорачења брзине за више од 10км/х у насељу од стране путничких аутомобила и доставних возила до 3,5т“ полицијска управа Кикинда се налази на 15. месту, док је у односу на републички просек за 1,2% мања.



Дијаграм бр. 3.5.2. % прекорачења брзине за више од 10км/х у насељу (у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5т) по полицијским управама

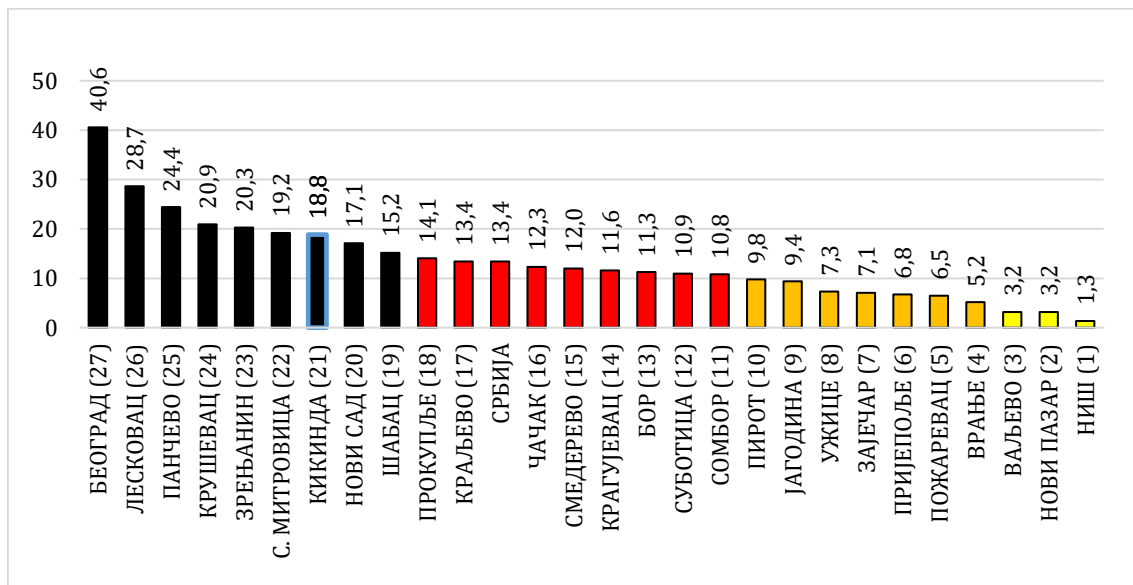
3.6. ПРЕКОРАЧЕЊЕ БРЗИНЕ ЗА ВИШЕ ОД 10 КМ/Н ВАН НАСЕЉА



Дијаграм бр. 3.6.1. Тренд % прекорачења брзине за више од 10km/h ван насеља (у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t) у полицијској управи Кикинда (2013-2022)

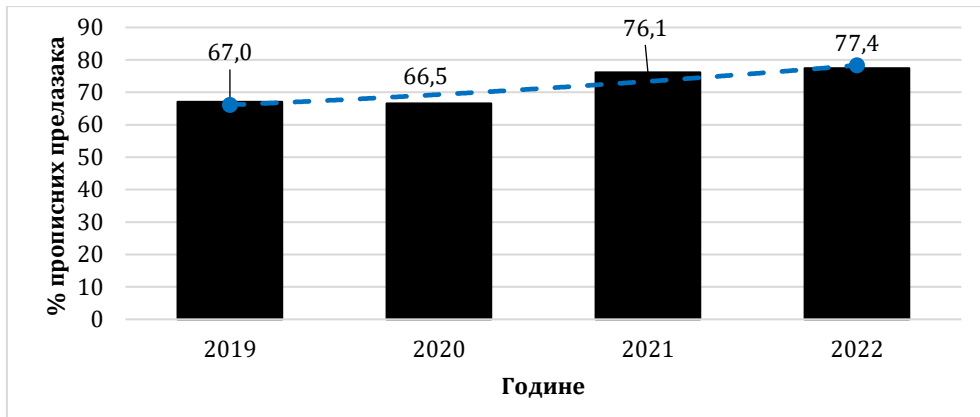
Вредност индикатора безбедности саобраћаја „% прекорачења брзине за више од 10km/h ван насеља (у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t)“ у полицијској управи Кикинда током периода од 2014-2022. године варира, при чему има опадајући тренд. Наиме, 2017. године је забележен најнижи ниво, а 2022. године знатно већа вредност у односу на претходни период (18,8%) и припада класи „веома ниске вредности индикатора безбедности саобраћаја“.

Посматрано у односу на остале полицијске управе, ПУ Кикинда се према вредност индикатора „% прекорачења брзине за више од 10km/h ван насеља (у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t)“ налази на 21. месту, док је у односу на републички просек за 5,4% већа.



Дијаграм бр. 3.6.2. % прекорачења брзине за више од 10km/h ван насеља (у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t) по полицијским управама

3.7. ПОНАШАЊЕ ПЕШАКА

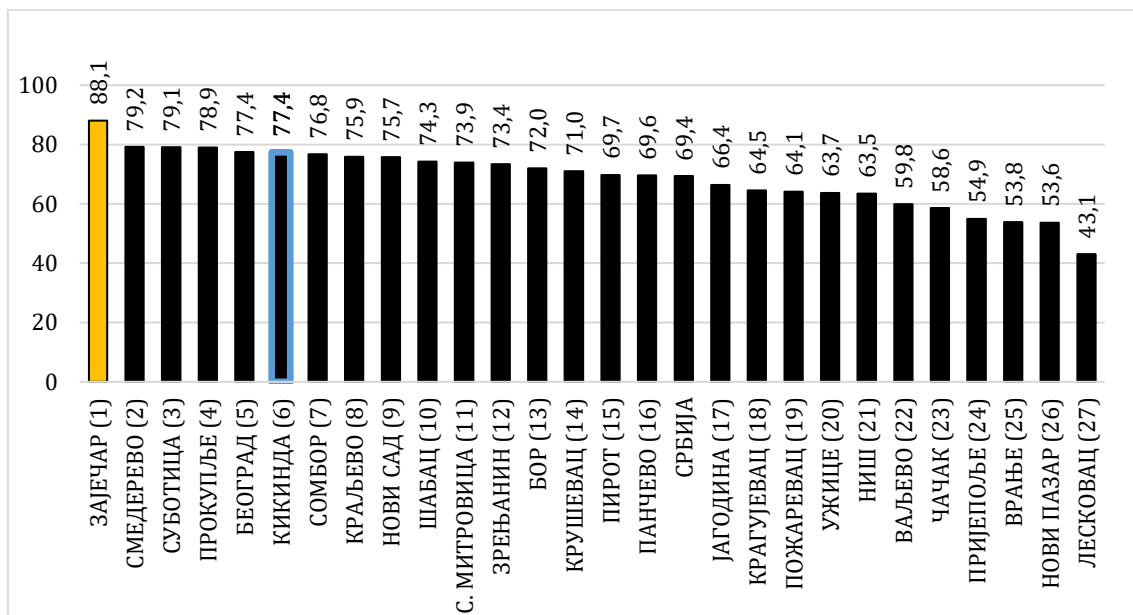


Дијаграм бр. 3.7.1. Тренд % пешака, који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелазима у полицијској управи Кикинда (2019-2022)

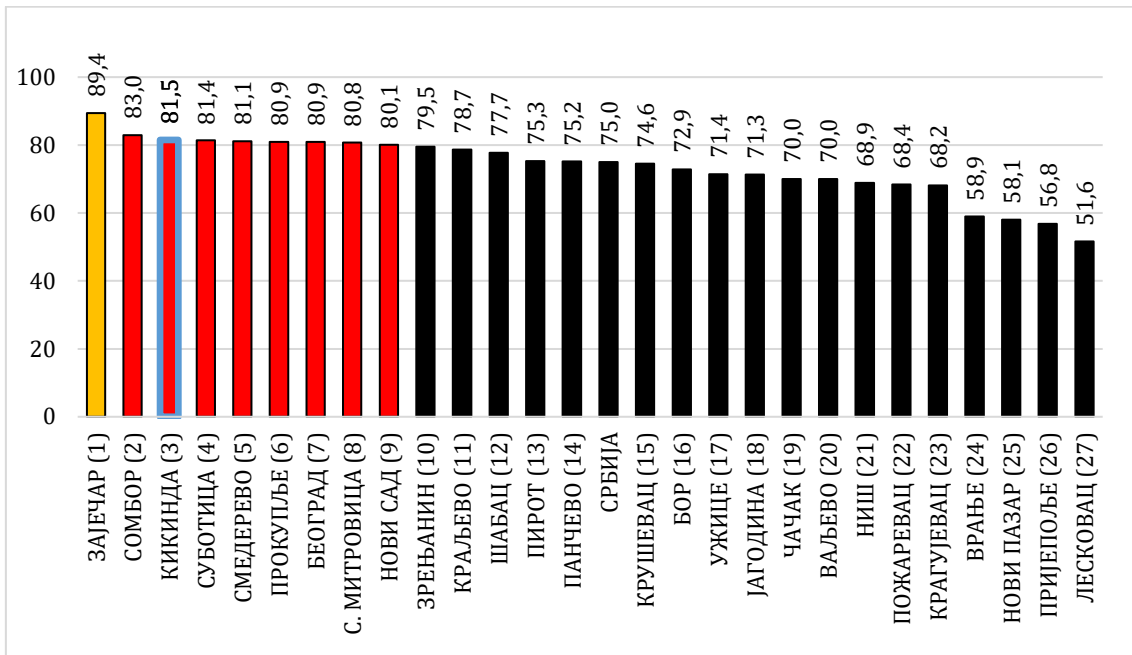
Вредност индикатора безбедности саобраћаја „% пешака, који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелазима“ у полицијској управи Кикинда током периода од 2019-2022. године варира, при чему има тренд раста. Током читавог периода припада класи „веома ниске вредности индикатора безбедности саобраћаја“, 2022. године износи 77,4%.

Посматрано у односу на остале полицијске управе, ПУ Кикинда се према вредности индикатора „% преласка пешака ван обележеног пешачког прелаза“ налази на 6. месту, док је у односу на републички просек за 8% већа.

Посматрано у односу на остале полицијске управе, ПУ Кикинда се према вредности индикатора „% исправних прелазака пешака“ налази на 3. месту, док је у односу на републички просек за 6,5% већа.



Дијаграм бр. 3.7.2. % пешака, који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелазима



Дијаграм бр. 3.7.3. % пешака, који прописно прелазе коловоз (укупно за семафорисане и несемафорисане пешачке прелазе)

4. СИСТЕМАТИЗАЦИЈА КЉУЧНИХ ПРОБЛЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Сагледавајући вредности индикатора безбедности саобраћаја за полицијску управу Кикинда и поредећи их са резултатима за Републику Србију, као и са циљевима стратегије безбедности саобраћаја, кључни **проблеми безбедности саобраћаја** којима треба посветити пажњу на територији ове полицијске управе су:

- **Коришћење мобилног телефона.** На територији посматране ПУ коришћење мобилног телефона је приближно националном просеку и спада у категорију ниске вредности индикатора безбедности саобраћаја и то код возача путничких аутомобила, док је код осталих категорија стање лошије..
- **Употреба сигурносног појаса на задњем седишту.** Вредност овог индикатора је веома ниска и износи свега 19,5% и припада класи врло ниске вредности индикатора.
- **Употреба заштитних каца на мопедима.** Употреба заштитних каца код ове категорије у посматраној ПУ је испод државног просека, вредност овог индикатора спада у категорију веома ниских вредности и износи 63,5%.
- **Употреба заштитних каца на мотоциклима.** Вредност овог индикатора спада у категорију високе вредности и премашује национални просек односно преко 91% када су у питању возачи мотоцикала.
- **Коришћење заштитних система за децу.** У посматраној ПУ, % коришћења заштитних система за децу је виша од републичког просека, али припада класи ниске вредности индикатора.
- **Понашање пешака.** Понашање пешака према индикатору % исправних прелазака пешака сврстава ПУ Кикинда међу боље ПУ у Србији, међутим припада класи ниске вредности.
- **Индикатори брзине.** Са аспекта индикатора брзине, стање безбедности саобраћаја у посматраној ПУ није повољно, осим код категорије мопеда, при чему су вредности углавном повољније у односу на републички просек, посебно у насељу.

Са друге стране, **позитивни резултати безбедности саобраћаја** уочавају се у следећим областима:

- **Употреба сигурносног појаса на предњем седишту.** Вредност овог индикатора је изнад републичког просека и припада класи средње вредности индикатора, па је Кикинда према вредности овог индикатора међу бољим ПУ.
- **Индикатори брзине.** Са аспекта индикатора брзине, стање безбедности саобраћаја у посматраној ПУ је повољно, само код категорије мопеда.