



МЕРЕЊЕ ИНДИКАТОРА
ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ
ПРИЈЕПОЉЕ У ПОЛИЦИЈСКОЈ УПРАВИ
ПРОКУПЉЕ 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 Прокупље и Републику Србију (2022)

Индикатори	Индикатори	Насеље			Ван насеља			Укупно		
		ПУ	Ранг	СРБ	ПУ	Ранг	СРБ	ПУ	Ранг	СРБ
Мобилни телефон	ПА*	99,0	1	96,5	99,3	2	96,7	99,2	1	96,6
	ТВ*	96,0	2	92,2	95,5	2	90,4	95,7	3	91,0
	БУС*	77,5	23	85,1	91,4	2	84,9	84,5	18	85,5
Сигурносни појас	Возачи ПА	88,2	8	84,0	91,5	5	86,9	89,8	9	86,3
	Сувозачи ПА	82,9	9	79,6	83,1	14	82,1	83,0	11	81,3
	Предње седиште ПА	86,2	7	82,3	88,2	8	85,0	87,2	7	84,3
	Задње седиште ПА	4,0	24	16,8	6,0	24	20,2	5,0	25	19,3
	Возачи ТВ	82,6	1	47,0	81,5	1	51,2	82,0	1	49,6
	Сувозачи ТВ	76,9	7	57,4	74,5	8	59,2	75,7	4	56,2
	Предње седиште ТВ	81,2	1	48,6	80,0	1	52,5	80,5	1	50,6
	Возачи БУС	46,3	2	20,9	63,4	1	28,8	54,9	1	26,2
	Сувозачи БУС	20,0	14	26,4	0,0	21	30,2	10,0	18	29,0
Предње седиште БУС	44,7	2	21,4	59,8	1	28,9	52,3	1	26,5	
Заштитни системи за децу	Дечије седиште*	71,3	12	68,3	82,6	1	70,6	77,3	8	71,0
	Сигурносни појас*	54,4	10	46,6	66,7	6	46,8	60,8	8	48,3
	Укупно – деца*	63,8	12	58,4	75,6	3	60,3	70,0	8	61,0
Заштитни системи – сви у ПА*		77,8	7	74,4	80,3	5	77,0	79,1	7	76,4
Заштитне кациге	Возачи мопеда	71,4	12	69,1	63,6	16	69,4	68,4	14	69,2
	Путници на мопедима	33,3	15	65,3	0,0	16	76,3	25,0	16	70,7
	Возачи и путници на мопедима	68,4	12	68,4	60,9	16	71,2	65,6	13	67,3
	Возачи мотоцикала	88,2	15	88,9	87,5	15	85,3	88,0	14	87,7
	Путници на мотоциклима	100,0	1	76,6	0,0	20	82,0	100,0	1	80,3
	Возача и путника на мотоциклима	88,9	14	87,3	87,5	15	84,9	88,5	14	86,8
	Мопедиста и мотоциклиста	75,0	16	76,1	67,7	19	77,3	72,4	17	76,1
Бициклисти	0,0	16	5,8	0,0	12	5,5	0,0	19	5,7	
Пешаци	% прелазака на "зелено" светло*	88,4	5	83,9				88,4	5	83,9
	% прелазака на ОПП*	78,9	4	69,4				78,9	4	69,4
	% исправних прелазака*	80,9	6	75,0				80,9	6	75,0
	% исправних прелазака деце*	88,5	1	76,1				88,5	1	76,1
	% прелазака без ометања*	97,6	4	95,1				97,6	4	95,1

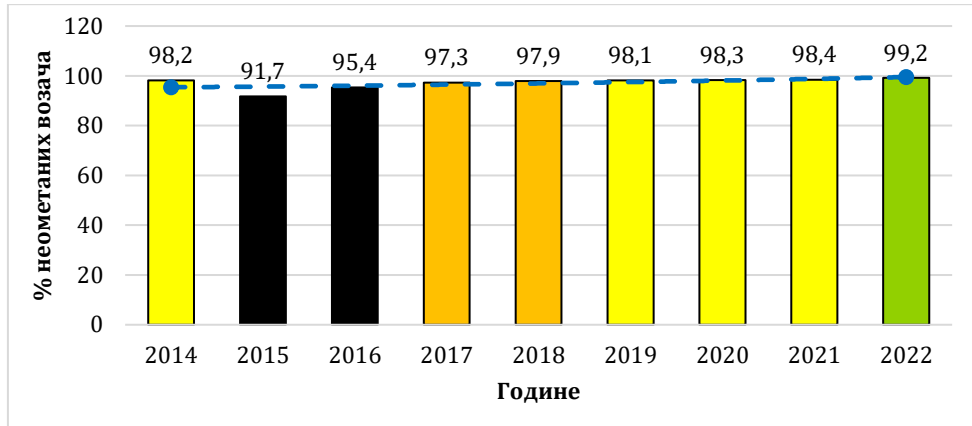


Табела 2.2. Вредности индикатора безбедности саобраћаја за полицијску управу Прокупље и Републику Србију (2022) (наставак)

Индикатори		Насеље			Ван насеља		
		ПУ	Ранг	СРБ	ПУ	Ранг	СРБ
ПА	Просечна брзина	45,9	4	51,0	81,7	23	76,9
	85-ти перцентил	52,0	3	60,0	90,0	18	90,0
	Стандардно одступање	7,3	3	9,7	11,2	13	13,7
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	19,4	3	47,8	46,7	20	37,4
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h – проценат поштовања ограничења за 10 km/h изнад ограничења	3,9	3	14,8	14,1	18	13,4
	Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	56,7	5	58,8	90,3	18	90,4
ТВ	Просечна брзина	45,7	11	46,3	75,0	24	68,6
	85-ти перцентил	54,0	12	55,0	84,0	25	81,0
	Стандардно одступање	7,6	7	9,3	9,8	16	11,9
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	26,7	9	31,1	73,7	27	45,3
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	3,3	13	5,9	27,3	25	15,4
	Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	55,7	14	56,8	79,3	21	78,9
БУС	Просечна брзина	47,0	11	47,2	74,3	17	70,9
	85-ти перцентил	57,0	19	56,0	84,0	20	83,0
	Стандардно одступање	8,8	21	9,0	10,5	15	12,0
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	34,0	14	34,1	29,0	22	21,3
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	8,0	18	6,8	4,0	20	3,7
	Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	56,7	18	56,8	85,7	17	86,4
МОГ	Просечна брзина	57,1	14	57,2	85,8	20	83,1
	85-ти перцентил	68,6	11	70,8	95,0	8	99,0
	Стандардно одступање	11,8	13	15,0	10,6	1	17,2
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	71,7	18	66,2	68,3	23	55,9
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	25,0	8	32,8	31,7	18	30,0
	Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	61,4	11	64,3	91,3	5	94,6
МОП	Просечна брзина	38,8	6	41,3	46,5	21	45,1
	85-ти перцентил	45,9	4	50,0	58,7	26	54,0
	Стандардно одступање	6,6	4	9,3	10,9	22	10,4
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	1,7	1	14,4	35,0	23	25,2
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	0,0	12	2,5	11,7	24	6,5
	Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	52,0	2	56,3	58,2	19	58,3

3. ТРЕНД НАЈВАЖНИЈИХ ИНДИКАТОРА ЗА ПЕРИОД 2014-2022

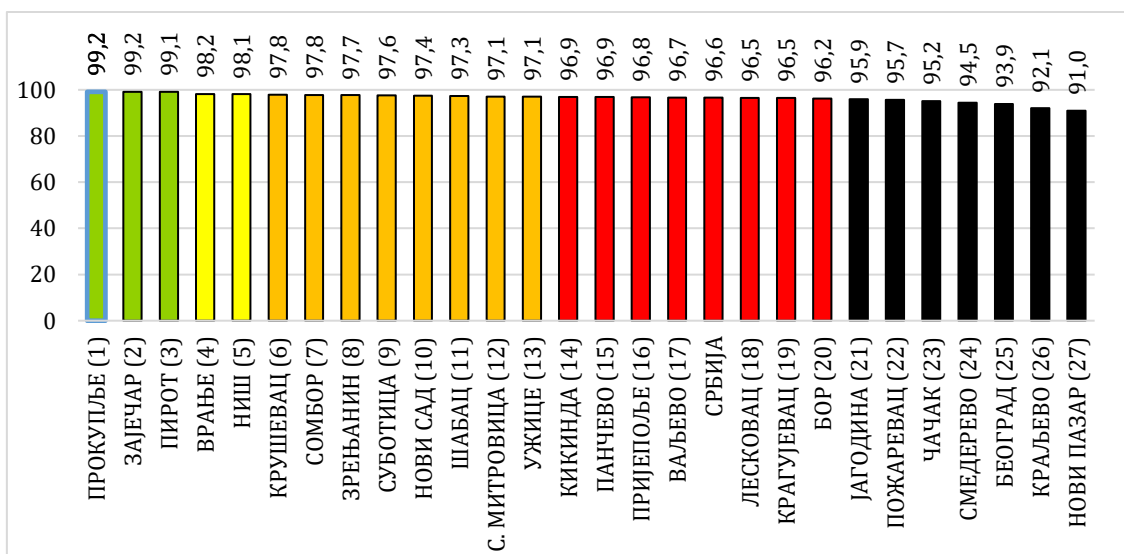
3.1. МОБИЛНИ ТЕЛЕФОН



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 Прокупље (2014-2022)

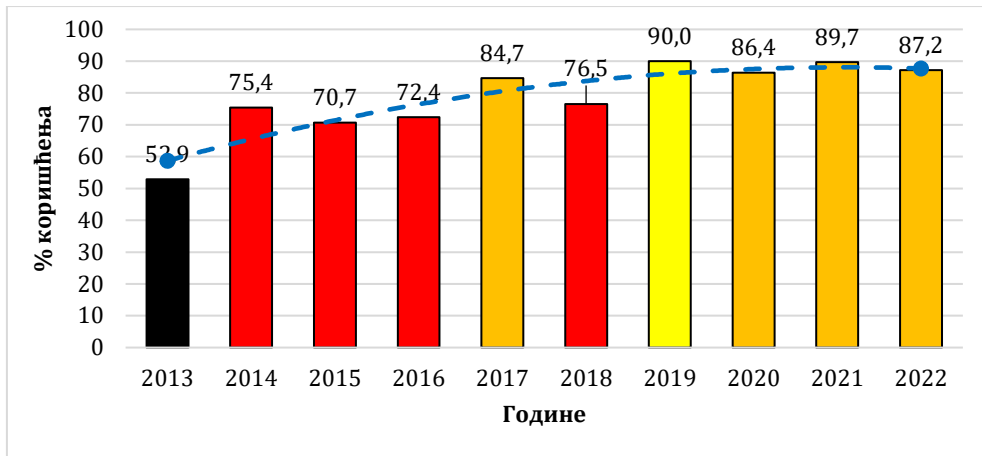
Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у полицијској управи Прокупље у периоду од 2014-2021. године, уочен је растући тренд процента возача путничких аутомобила који не користе мобилни телефон у току вожње. Најмања вредност овог индикатора у полицијској управи Прокупље забележена је 2015. године, 91,7%, док је 2022. године забележено 99,2% што припада класи „веома високе вредности индикатора“

Посматрано у односу на остале полицијске управе, ПУ Прокупље се према вредности индикатора „процент возача путничких аутомобила у саобраћајном току који не користе мобилни телефон током вожње“ налази на 1. месту, док је у односу на републички просек за 2,6% 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)

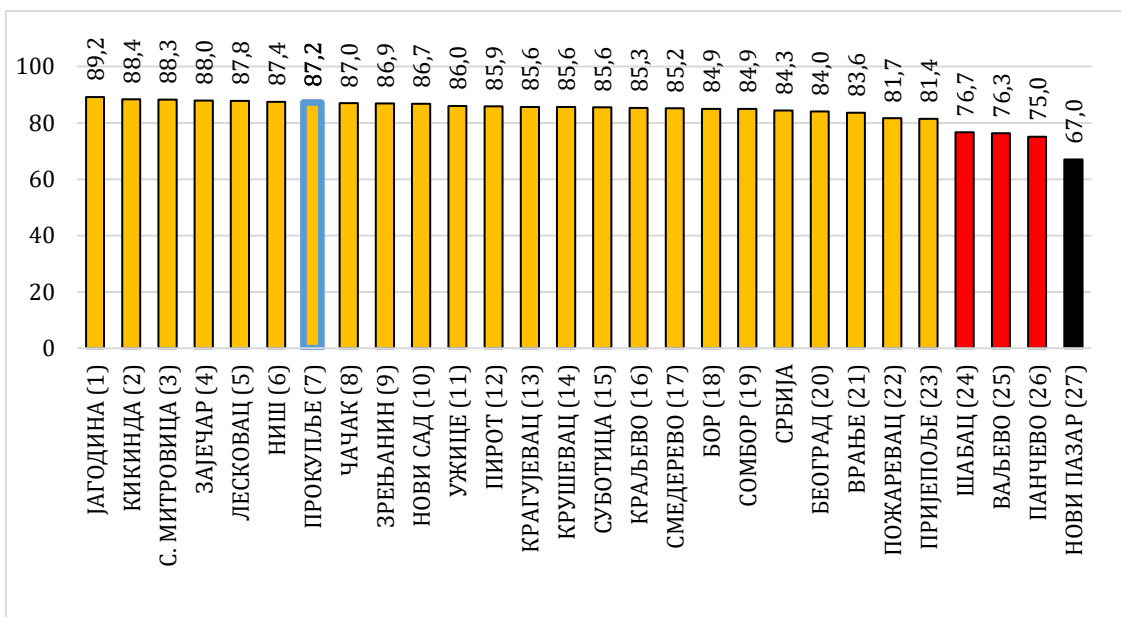
3.2. ПОЈАС НА ПРЕДЊЕМ СЕДИШТУ



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

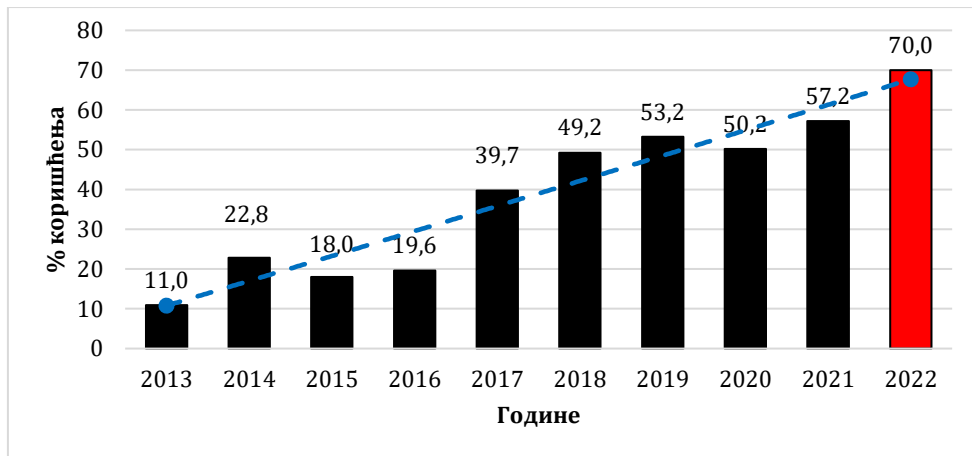
Индикатор безбедности саобраћаја „% употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t“ у полицијској управи Прокупље има благо растући тренд у периоду од 2014. до 2022. године. Током последње три године, забележен је нешто блажи пад вредности овог индикатора, при чему се и даље налази у класи „средње вредности индикатора безбедности саобраћаја“.

Посматрано у односу на остале полицијске управе у Србији, полицијска управа Прокупље се према вредности индикатора „процент употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима“ налази на 7. месту, док је у односу на републички просек за 2,9% већа.



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

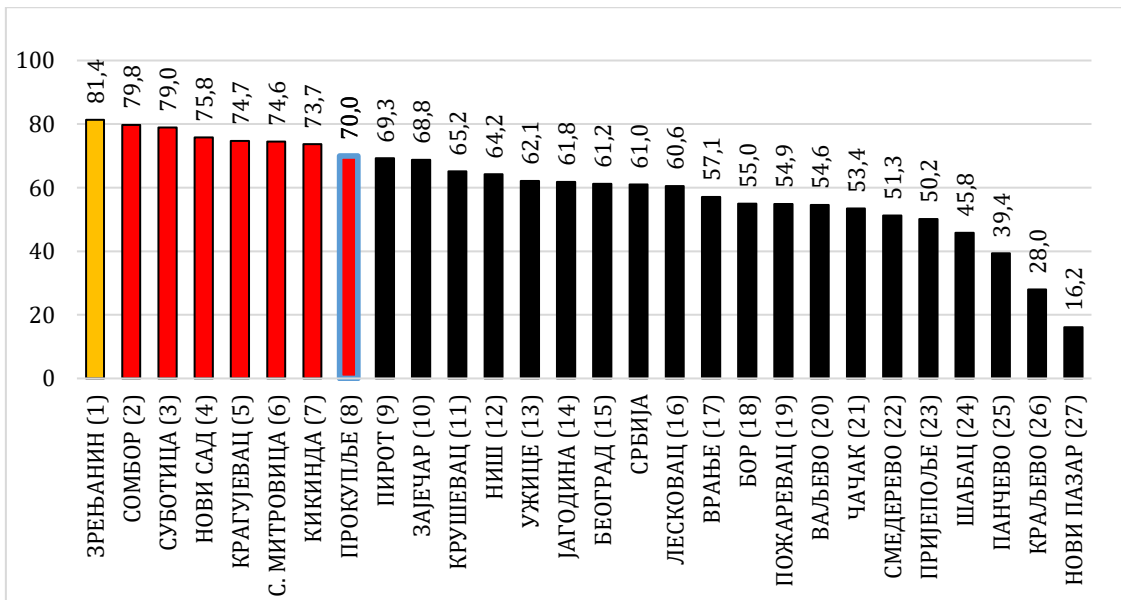
3.3. ЗАШТИТНИ СИСТЕМИ ЗА ДЕЦУ



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

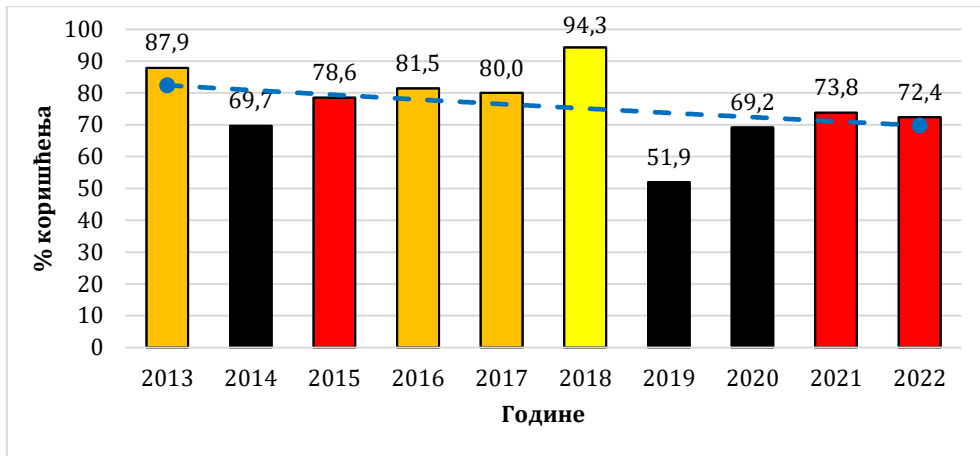
Вредност индикатора безбедности саобраћаја „% употребе заштитних система за децу“ у полицијској управи Прокупље у периоду од 2013-2022. године остварује растући тренд. Процент употребе заштитних система за децу је током посматраног периода значајно увећан. Међутим, вредност овог индикатора безбедност саобраћаја и даље припада класи „ниске вредности“, при чему 2022. године износи 70,0%.

Посматрано у односу на остале полицијске управе у Србији, полицијска управа Прокупље се према вредности индикатора „% употребе заштитних система за децу“ налази на 8. месту, док је у односу на републички просек за 9% већа.



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

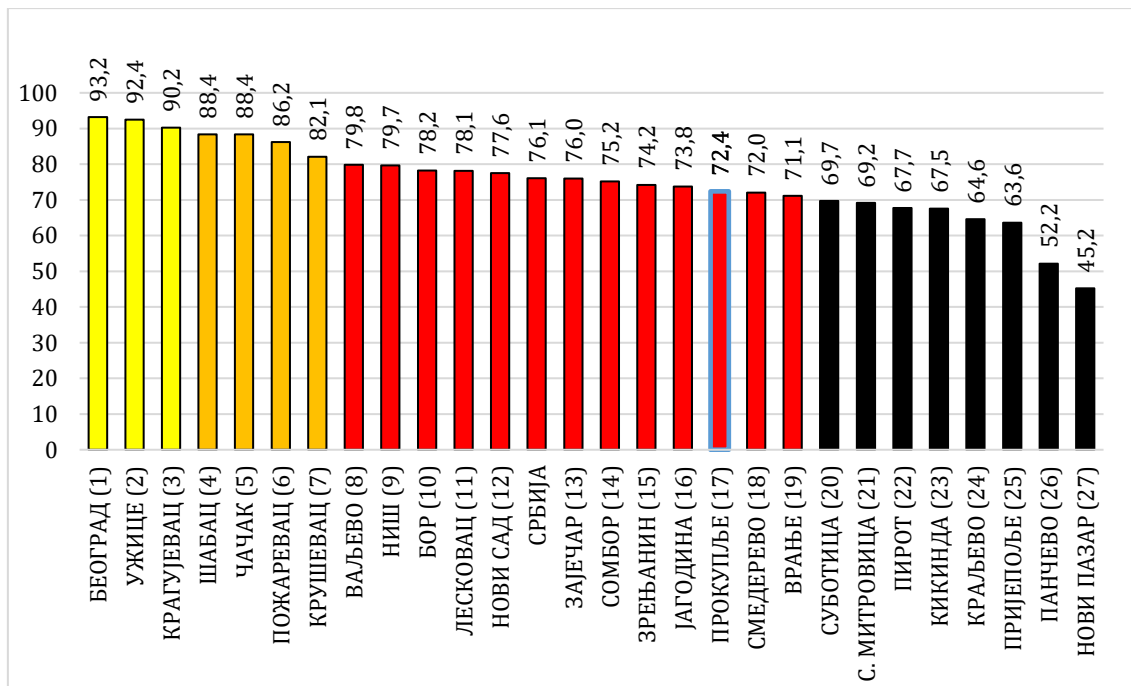
3.4. КОРИШЋЕЊЕ ЗАШТИТНИХ КАЦИГА ДВОТОЧКАША



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

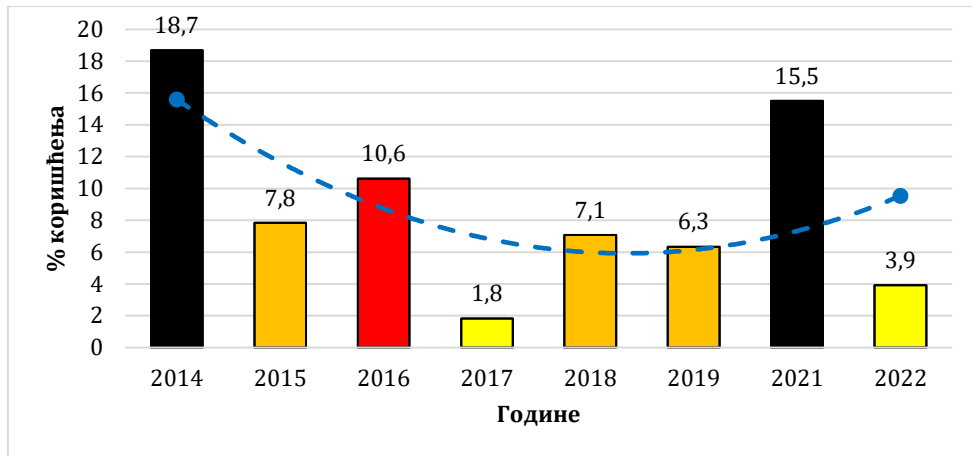
Индикатор безбедности саобраћаја „% употребе заштитних кацига двоточкаша (мопедисти и мотоциклисти)“, током периода од 2013. до 2022. године има благо опадајући тренд, при чему је 2018. године вредност овог индикатора била највећа, када је износила 94,3%, а 2022. године износи 72,4% и припада класи „ниске вредности индикатора безбедности саобраћаја“.

Полицијска управа Прокупље према вредности индикатора безбедности саобраћаја „% употребе заштитних кацига двоточкаша (мопедисти и мотоциклисти)“ налази се на 17. месту, док је у односу на републички просек за 3,7% мања.



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

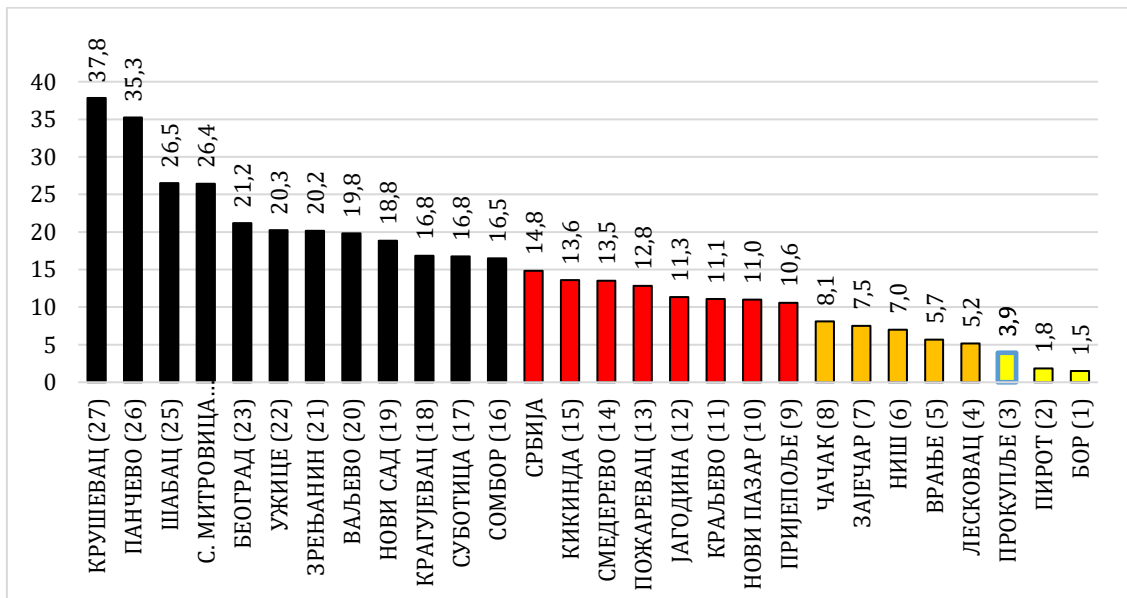
3.5. ПРЕКОРАЧЕЊЕ БРЗИНЕ ЗА ВИШЕ ОД 10 КМ/Н У НАСЕЉУ



Дијаграм бр. 3.5.1. Тренд % прекорачења брзине за више од 10km/h у насељу (у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t) у полицијској управи Прокупље (2013-2022)

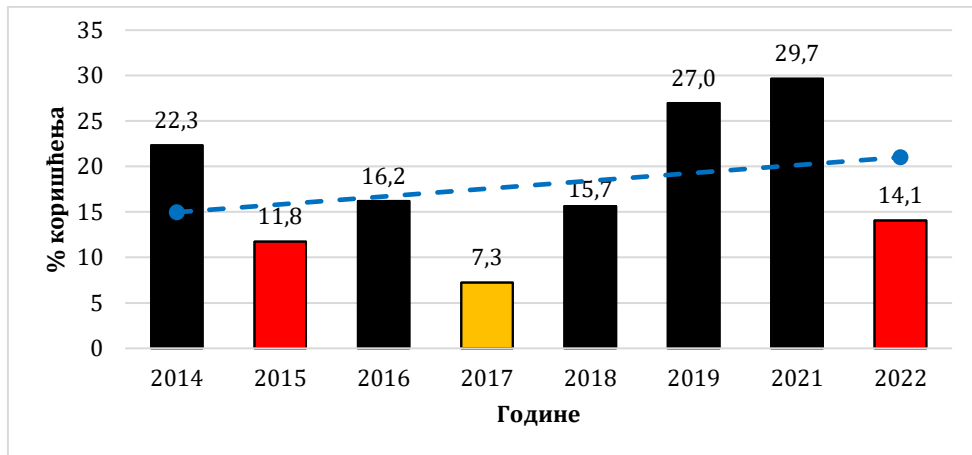
У полицијској управи Прокупље 2022. године је утврђено 3,9% прекорачења брзине за више од 10km/h у насељу од стране путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t. Посматрано у односу на раније године, уочава се неравномерни тренд овог индикатора, при чему је 2021. године припадао класи „веома ниске вредности“, а 2022. године класи „високе вредности индикатора безбедности саобраћаја“.

Упоредном анализом са осталим полицијским управама, према вредности индикатора „% прекорачења брзине за више од 10km/h у насељу од стране путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t“ полицијска управа Прокупље се налази на 3. месту, док је у односу на републички просек за 10,9% мања.



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

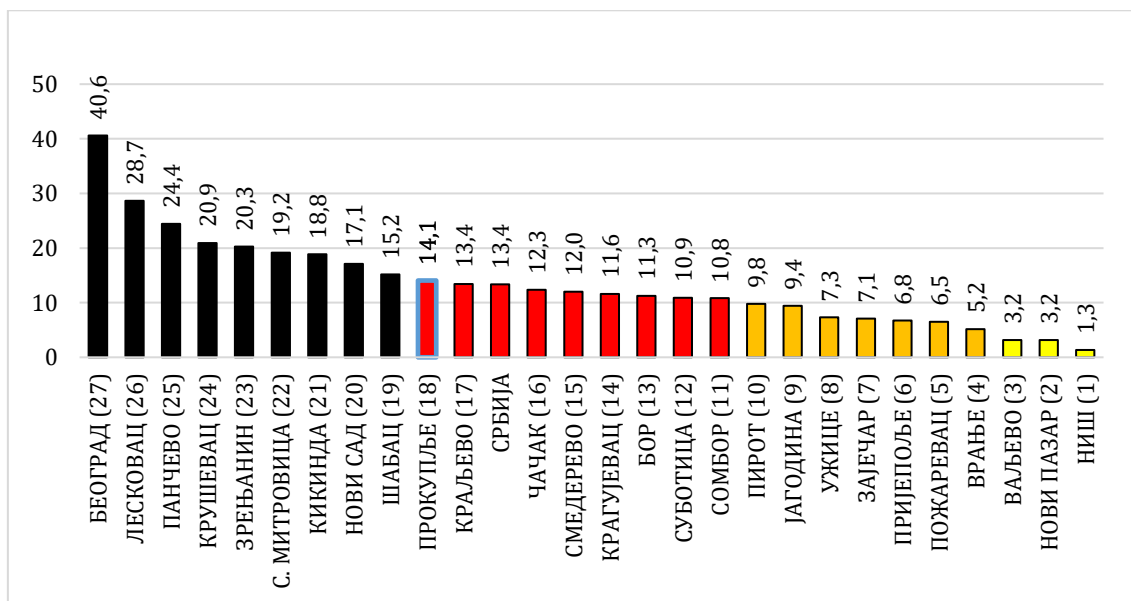
3.6. ПРЕКОРАЧЕЊЕ БРЗИНЕ ЗА ВИШЕ ОД 10 КМ/Н ВАН НАСЕЉА



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 Прокупље (2013-2022)

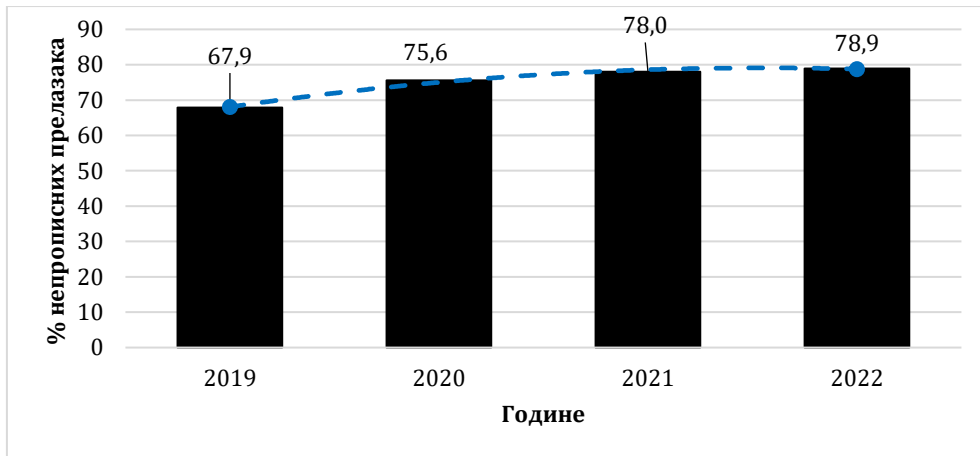
Вредност индикатора безбедности саобраћаја „% прекорачења брзине за више од 10km/h ван насеља (у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t)“ у полицијској управи Прокупље током периода од 2014-2022. године варира, при чему има растући тренд. Наиме, 2017. године је забележен најнижи ниво, а 2022. године 14,1% и припада класи „ниске вредности индикатора безбедности саобраћаја“.

Посматрано у односу на остале полицијске управе, ПУ Прокупље се према вредност индикатора „% прекорачења брзине за више од 10km/h ван насеља (у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t)“ налази на 18. месту, док је у односу на републички просек за 0,7% 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

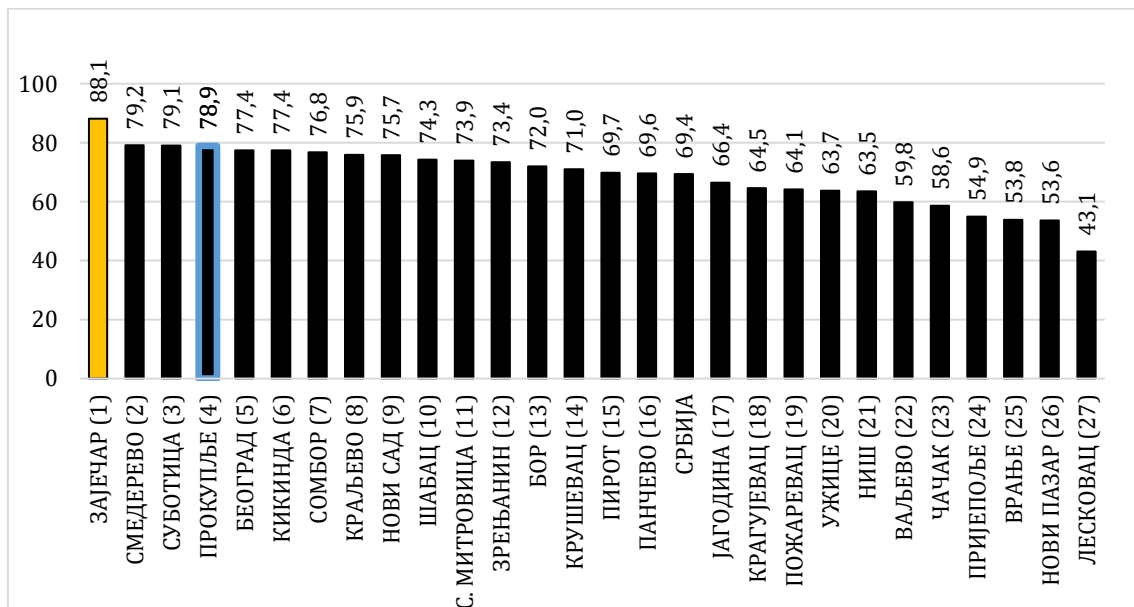


Дијаграм бр. 3.7.1. Тренд % пешака, који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелазима у полицијској управи Прокупље (2019-2022)

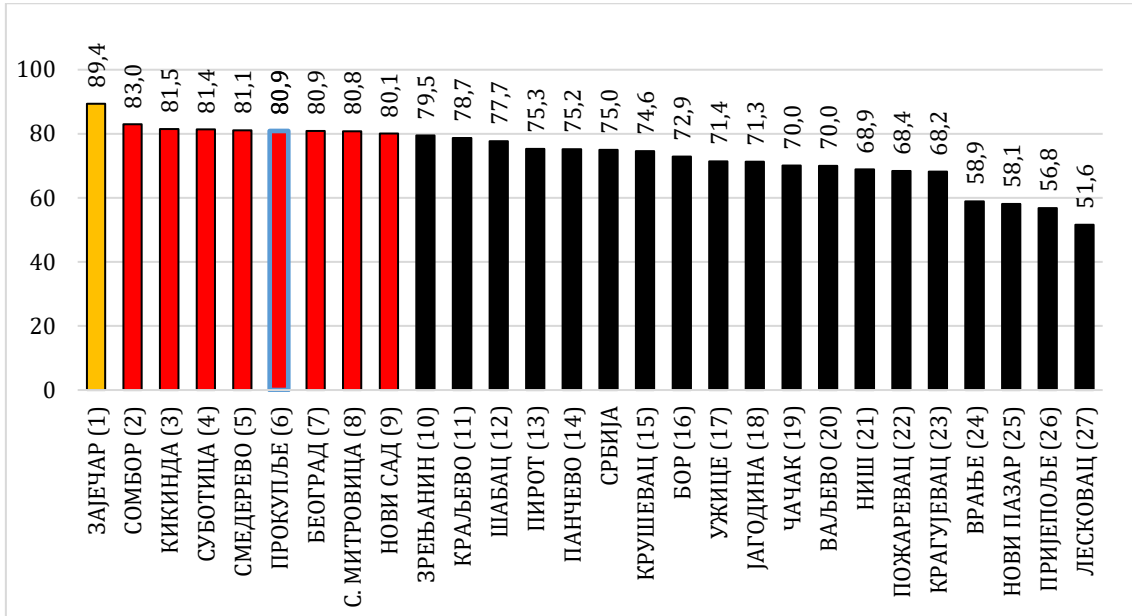
Вредност индикатора безбедности саобраћаја „% пешака, који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелазима“ у полицијској управи Прокупље током периода од 2019-2022. године варира, при чему има тренд раста. Током читавог посматраног периода припада класи „веома ниске вредности индикатора безбедности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

Посматрано у односу на остале полицијске управе, ПУ Прокупље се према вредности индикатора „% преласка пешака ван обележеног пешачког прелаза“ налази на 4. месту, док је у односу на републички просек за 9,5% већа.

Посматрано у односу на остале полицијске управе, ПУ Прокупље се према вредности индикатора „% исправних прелазака пешака“ налази на 6. месту, док је у односу на републички просек за 5,9% 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 Прокупље 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:

- **Употреба сигурносног појаса на предњем седишту.** Вредност овог индикатора је нешто изнад републичког просека, при чему припада класи средње вредности индикатора.
- **Употреба сигурносног појаса на задњем седишту.** Вредност овог индикатора је веома ниска и износи свега 5% и припада класи врло ниске вредности индикатора.
- **Коришћење заштитних система за децу.** Према ИБС у вези употребе заштитних система за децу, ПУ Прокупље припада класи ниске вредности при чему су вредности више од републичког просека.
- **Употреба заштитних каца на мопедима.** Употреба заштитних каца код ове категорије у посматраној ПУ је испод републичког просека, вредност овог индикатора спада у категорију веома ниских вредности и износи 65,6%.
- **Употреба заштитних каца на мотоциклима.** Вредност овог индикатора спада у категорију средње вредности и изнад је републичког просека.
- **Понашање пешака.** Према ИБС у вези понашања пешака, ПУ Прокупље спада међу боље ПУ у Србији. Међутим за ИБС „% прелазака на "зелено" светло“ предметна ПУ спада у класу веома ниске вредности.

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

- **Коришћење мобилног телефона.** Вредност овог индикатора је испод републичког просека и међу најнижим је у Републици Србији код возача путничких аутомобила, међутим ситуација није повољна када су у питању возачи ТВ и БУС.
- **Индикатори брзине.** Са аспекта индикатора брзине, стање безбедности саобраћаја у посматраној ПУ ситуација је позитивна код путничких аутомобила и мопеда у насељу, док је код осталих категорија возила и пута ситуација лошија.