



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





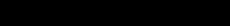


1. ДЕФИНИСАЊЕ КЛАСА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И МЕТОД ИСТРАЖИВАЊА





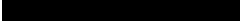
Уважавајући потребу вредновања и поређења стања безбедности саобраћаја, користећи индикаторе безбедности саобраћаја (ИБС) у наставку су приказани резултати мерења индикатора безбедности саобраћаја према усвојеним класама. Свакој од класа је додељена и једна од боја, посматрано од најбоље до најлошије 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 | $99\% \leq \text{ИБС}$ |  |
| висока вредност ИБС | $98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$ |  |
| средња вредност ИБС | $97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$ |  |
| ниска вредност ИБС | $96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$ |  |
| веома ниска вредност ИБС | $\text{ИБС} < 96\%$ |  |

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

| квалитативна величина вредности ИБС | квантитативна величина вредности ИБС | боја |
|-------------------------------------|--------------------------------------|---|
| врло висока вредност ИБС | $95\% \leq \text{ИБС}$ |  |
| висока вредност ИБС | $90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$ |  |
| средња вредност ИБС | $80\% \leq \text{ИБС} < 90\%$ |  |
| ниска вредност ИБС | $70\% \leq \text{ИБС} < 80\%$ |  |
| веома ниска вредност ИБС | $\text{ИБС} < 70\%$ |  |



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 Чачак и Републику Србију (2022)

| Индикатори | Индикатори | Насеље | | | Ван насеља | | | Ауто-пут | | | Укупно | | |
|------------------------------|---------------------------------|--------|------|------|------------|------|------|----------|------|------|--------|------|------|
| | | ПУ | Ранг | СРБ | ПУ | Ранг | СРБ | ПУ | Ранг | СРБ | ПУ | Ранг | СРБ |
| Мобилни телефон | ПА* | 95,9 | 22 | 96,5 | 95,3 | 25 | 96,7 | 93,3 | 2 | 96,9 | 95,2 | 23 | 96,6 |
| | ТВ* | 92,6 | 11 | 92,2 | 94,0 | 5 | 90,4 | 77,8 | 1 | 89,6 | 90,4 | 14 | 91,0 |
| | БУС* | 83,8 | 16 | 85,1 | 87,5 | 10 | 84,9 | 86,0 | 4 | 89,0 | 85,7 | 15 | 85,5 |
| Сигурносни појас | Возачи ПА | 93,4 | 1 | 84,0 | 92,4 | 2 | 86,9 | 88,8 | 12 | 92,2 | 91,5 | 3 | 86,3 |
| | Сувозачи ПА | 76,8 | 22 | 79,6 | 81,3 | 18 | 82,1 | 70,6 | 15 | 84,8 | 76,2 | 22 | 81,3 |
| | Предње седиште ПА | 87,0 | 5 | 82,3 | 88,0 | 9 | 85,0 | 81,7 | 15 | 89,3 | 85,6 | 15 | 84,3 |
| | Задње седиште ПА | 24,3 | 4 | 16,8 | 20,1 | 16 | 20,2 | 21,1 | 9 | 24,7 | 21,6 | 12 | 19,3 |
| | Возачи ТВ | 29,3 | 24 | 47,0 | 24,0 | 27 | 51,2 | 13,3 | 14 | 51,7 | 22,2 | 27 | 49,6 |
| | Сувозачи ТВ | 79,1 | 4 | 57,4 | 75,7 | 7 | 59,2 | 20,0 | 12 | 41,6 | 60,0 | 10 | 56,2 |
| | Предње седиште ТВ | 40,4 | 19 | 48,6 | 34,2 | 26 | 52,5 | 14,6 | 12 | 50,2 | 29,9 | 26 | 50,6 |
| | Возачи БУС | 33,3 | 7 | 20,9 | 36,7 | 7 | 28,8 | 30,0 | 9 | 36,3 | 33,3 | 9 | 26,2 |
| | Сувозачи БУС | 50,0 | 5 | 26,4 | 45,5 | 6 | 30,2 | 60,0 | 4 | 33,3 | 51,5 | 4 | 29,0 |
| Предње седиште БУС | 36,1 | 5 | 21,4 | 38,0 | 7 | 28,9 | 34,3 | 9 | 36,0 | 36,2 | 7 | 26,5 | |
| Заштитни системи за децу | Дечије седиште* | 76,7 | 6 | 68,3 | 80,2 | 3 | 70,6 | 88,9 | 2 | 82,6 | 81,9 | 3 | 71,0 |
| | Сигурносни појас* | 81,7 | 4 | 46,6 | 65,0 | 9 | 46,8 | 77,0 | 4 | 60,4 | 74,6 | 5 | 48,3 |
| | Укупно – деца* | 78,7 | 3 | 58,4 | 74,2 | 4 | 60,3 | 84,1 | 3 | 73,0 | 79,0 | 3 | 61,0 |
| Заштитни системи – сви у ПА* | | 79,4 | 3 | 74,4 | 77,3 | 18 | 77,0 | 72,0 | 15 | 81,4 | 76,2 | 18 | 76,4 |
| Заштитне кациге | Возачи мопеда | 75,9 | 7 | 69,1 | 47,4 | 23 | 69,4 | | | | 64,6 | 18 | 69,2 |
| | Путници на мопедима | 50,0 | 9 | 65,3 | 100,0 | 1 | 76,3 | | | | 66,7 | 7 | 70,7 |
| | Возачи и путници на мопедима | 72,7 | 9 | 68,4 | 52,4 | 22 | 71,2 | | | | 64,8 | 15 | 67,3 |
| | Возачи мотоцикала | 60,0 | 26 | 88,9 | 72,7 | 20 | 85,3 | 87,5 | 7 | 91,0 | 72,4 | 26 | 87,7 |
| | Путници на мотоциклима | 80,0 | 10 | 76,6 | 66,7 | 16 | 82,0 | 100,0 | 1 | 93,1 | 80,0 | 14 | 80,3 |
| | Возача и путника на мотоциклима | 64,0 | 25 | 87,3 | 72,0 | 21 | 84,9 | 88,9 | 7 | 91,2 | 73,5 | 24 | 86,8 |
| | Мопедиста и мотоциклиста | 100,0 | 1 | 76,1 | 68,8 | 18 | 77,3 | | | | 88,4 | 5 | 76,1 |
| Бициклисти | 6,4 | 6 | 5,8 | 1,7 | 11 | 5,5 | | | | 4,4 | 10 | 5,7 | |
| Пешаци | % прелазака на "зелено" светло* | 89,1 | 4 | 83,9 | | | | | | | 89,1 | 4 | 83,9 |
| | % прелазака на ОПП* | 58,6 | 23 | 69,4 | | | | | | | 58,6 | 23 | 69,4 |
| | % исправних прелазака* | 70,0 | 19 | 75,0 | | | | | | | 70,0 | 19 | 75,0 |
| | % испраних прелазака деце* | 69,9 | 22 | 76,1 | | | | | | | 69,9 | 22 | 76,1 |
| | % прелазака без ометања* | 93,4 | 24 | 95,1 | | | | | | | 93,4 | 24 | 95,1 |

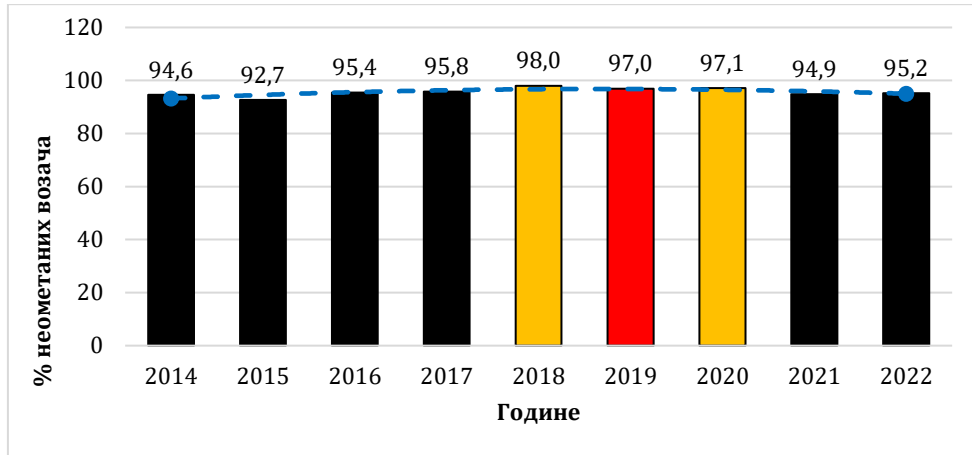


Табела 2.2. Вредности индикатора безбедности саобраћаја за полицијску управу Чачак и Републику Србију (2022) (наставак)

| Индикатори | | Насеље | | | Ван насеља | | | Аутопут | | |
|------------|---|--------|------|------|------------|------|------|---------|------|-------|
| | | ПУ | Ранг | СРБ | ПУ | Ранг | СРБ | ПУ | Ранг | СРБ |
| ПА | Просечна брзина | 48,0 | 6 | 51,0 | 75,9 | 10 | 76,9 | 96,1 | 9 | 117,9 |
| | 85-ти перцентил | 56,0 | 7 | 60,0 | 88,0 | 13 | 90,0 | 105,0 | 9 | 133,0 |
| | Стандардно одступање | 9,3 | 22 | 9,7 | 14,1 | 23 | 13,7 | 8,7 | 3 | 16,3 |
| | % прекорачења брзине за најмање 0 km/h | 35,3 | 7 | 47,8 | 30,8 | 10 | 37,4 | 32,0 | 9 | 20,0 |
| | % прекорачења брзине за најмање 10 km/h - проценат поштовања ограничења за 10 km/h изнад ограничења | 8,1 | 8 | 14,8 | 12,3 | 16 | 13,4 | 3,7 | 8 | 6,9 |
| | Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине | 57,6 | 8 | 58,8 | 91,9 | 22 | 90,4 | 105,4 | 7 | 140,0 |
| ТВ | Просечна брзина | 44,2 | 4 | 46,3 | 70,6 | 15 | 68,6 | 118,2 | 5 | 87,9 |
| | 85-ти перцентил | 53,0 | 7 | 55,0 | 80,0 | 14 | 81,0 | 134,9 | 5 | 98,0 |
| | Стандардно одступање | 8,4 | 15 | 9,3 | 10,6 | 20 | 11,9 | 14,1 | 3 | 10,4 |
| | % прекорачења брзине за најмање 0 km/h | 26,3 | 8 | 31,1 | 47,0 | 15 | 45,3 | 20,0 | 4 | 31,8 |
| | % прекорачења брзине за најмање 10 km/h | 1,3 | 4 | 5,9 | 13,0 | 11 | 15,4 | 3,3 | 2 | 11,6 |
| | Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине | 54,6 | 2 | 56,8 | 78,9 | 15 | 78,9 | 136,8 | 3 | 99,4 |
| БУС | Просечна брзина | 51,0 | 24 | 47,2 | 75,0 | 19 | 70,9 | 115,3 | 4 | 95,9 |
| | 85-ти перцентил | 60,0 | 25 | 56,0 | 85,9 | 22 | 83,0 | 130,0 | 4 | 107,0 |
| | Стандардно одступање | 9,2 | 23 | 9,0 | 10,3 | 13 | 12,0 | 14,9 | 6 | 11,4 |
| | % прекорачења брзине за најмање 0 km/h | 46,0 | 23 | 34,1 | 27,0 | 18 | 21,3 | 13,5 | 2 | 33,8 |
| | % прекорачења брзине за најмање 10 km/h | 14,3 | 25 | 6,8 | 6,0 | 23 | 3,7 | 2,8 | 2 | 9,2 |
| | Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине | 58,5 | 25 | 56,8 | 87,4 | 23 | 86,4 | 137,5 | 4 | 108,0 |
| МОТ | Просечна брзина | 58,5 | 18 | 57,2 | 90,1 | 25 | 83,1 | 86,2 | 8 | 120,7 |
| | 85-ти перцентил | 77,6 | 23 | 70,8 | 109,9 | 25 | 99,0 | 94,0 | 10 | 139,0 |
| | Стандардно одступање | 16,4 | 24 | 15,0 | 17,6 | 22 | 17,2 | 8,5 | 6 | 18,2 |
| | % прекорачења брзине за најмање 0 km/h | 68,3 | 15 | 66,2 | 73,3 | 24 | 55,9 | 25,3 | 10 | 31,7 |
| | % прекорачења брзине за најмање 10 km/h | 31,7 | 16 | 32,8 | 43,3 | 24 | 30,0 | 5,0 | 9 | 13,5 |
| | Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине | 65,8 | 23 | 64,3 | 97,9 | 25 | 94,6 | 96,5 | 7 | 140,7 |
| МОП | Просечна брзина | 46,9 | 27 | 41,3 | 45,3 | 15 | 45,1 | | | |
| | 85-ти перцентил | 55,0 | 23 | 50,0 | 58,6 | 25 | 54,0 | | | |
| | Стандардно одступање | 8,6 | 17 | 9,3 | 10,0 | 19 | 10,4 | | | |
| | % прекорачења брзине за најмање 0 km/h | 33,3 | 27 | 14,4 | 31,7 | 20 | 25,2 | | | |
| | % прекорачења брзине за најмање 10 km/h | 8,3 | 25 | 2,5 | 6,7 | 18 | 6,5 | | | |
| | Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине | 56,7 | 19 | 56,3 | 57,6 | 18 | 58,3 | | | |

3. ТРЕНД НАЈВАЖНИЈИХ ИНДИКАТОРА ЗА ПЕРИОД 2014-2022

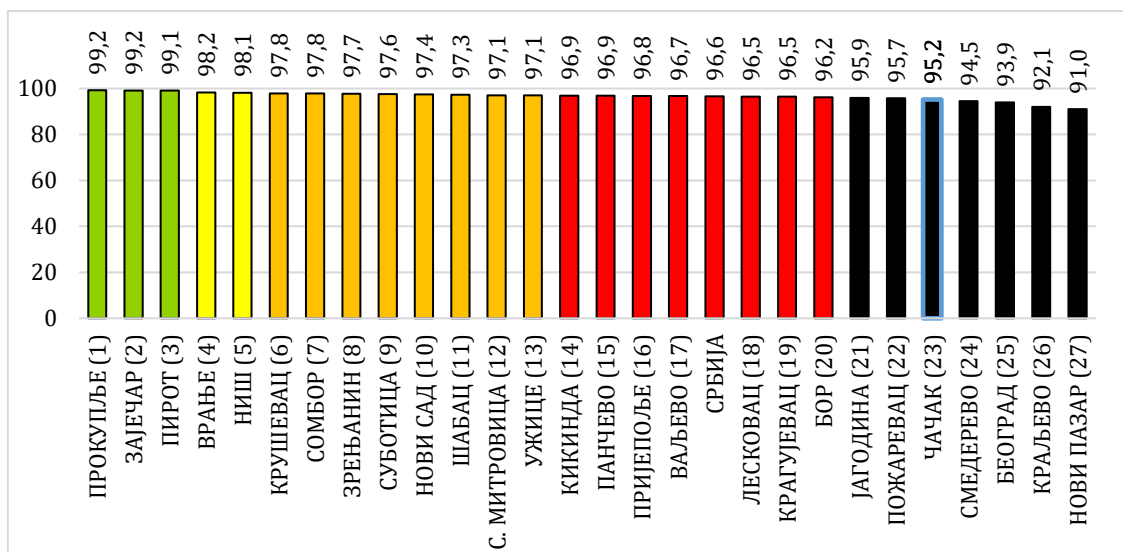
3.1. МОБИЛНИ ТЕЛЕФОН



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 Чачак (2014-2022)

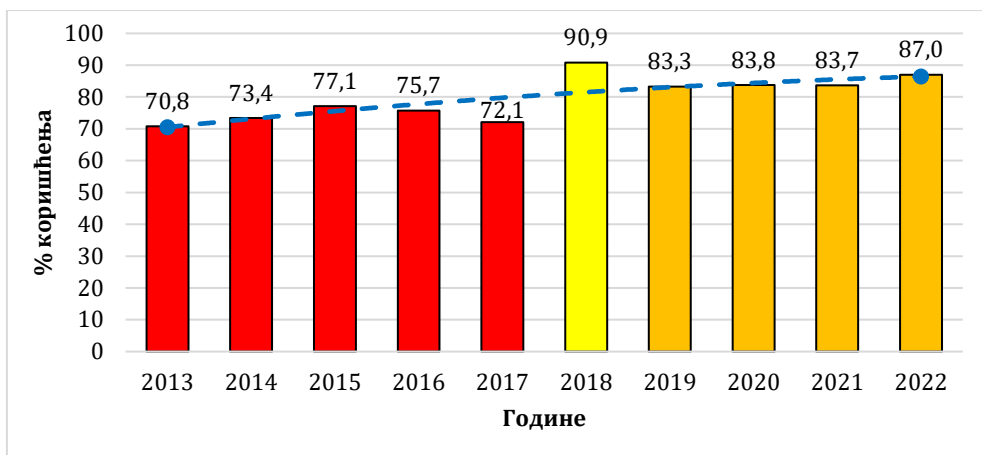
Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у полицијској управи Чачак у периоду од 2018-2021. године, уочен је опадајући тренд процента возача путничких аутомобила који не користе мобилни телефон у току вожње. Године 2018. забележено је 98% возача који не користе мобилни телефон у току вожње, док је 2022. године забележено 95,2% и припада класи „веома ниске вредности индикатора безбедности саобраћаја“.

Посматрано у односу на остале полицијске управе, ПУ Чачак се према вредности индикатора „процент возача путничких аутомобила у саобраћајном току који не користе мобилни телефон током вожње“ налази на 23. месту, док је у односу на републички просек за 1,4% мања.



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

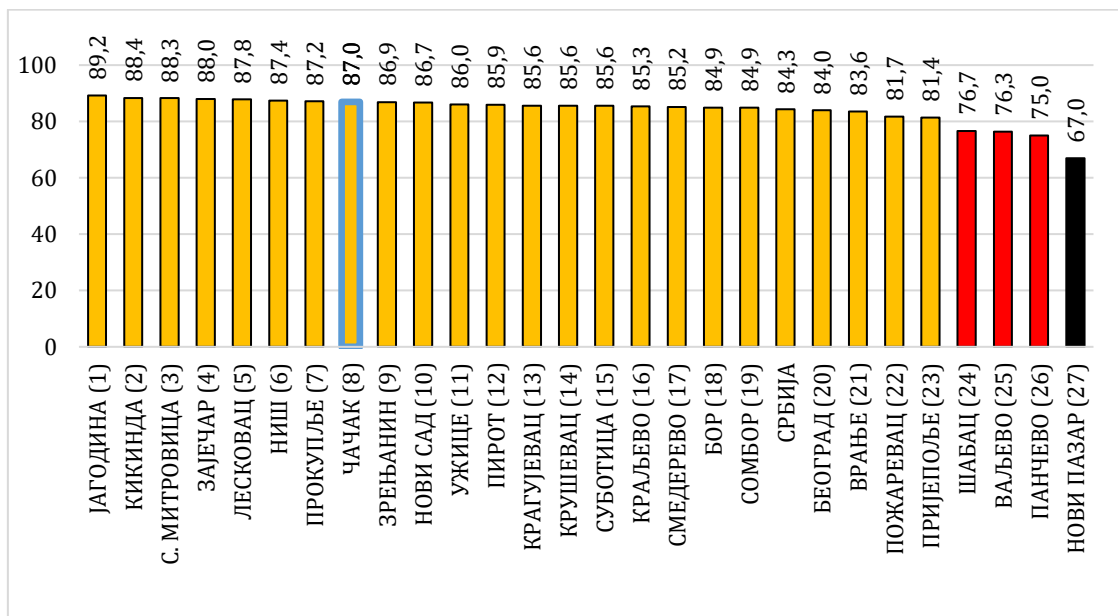
3.2. ПОЈАС НА ПРЕДЊЕМ СЕДИШТУ



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

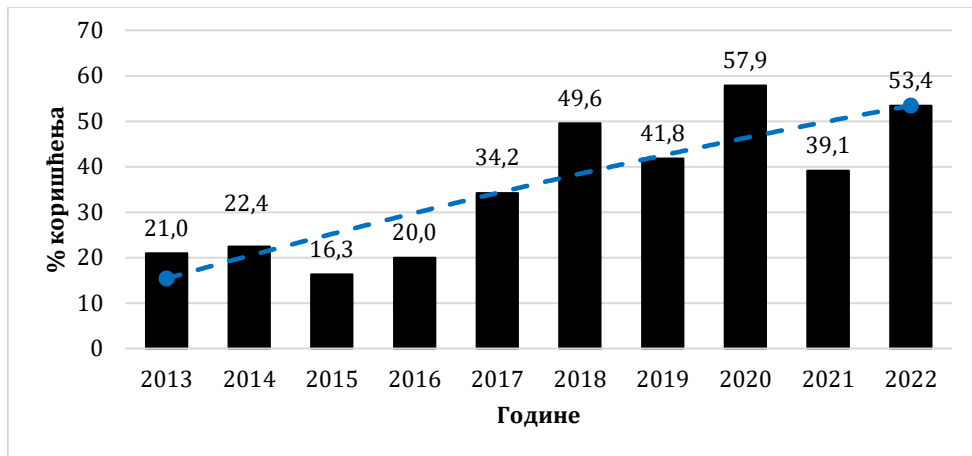
Индикатор безбедности саобраћаја „% употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t“ у полицијској управи Чачак има благо растући тренд у периоду од 2014. до 2022. године. Током последње четири године припада класи „средње вредности индикатора безбедности саобраћаја“, а 2022. године износи 87%.

Посматрано у односу на остале полицијске управе у Србији, полицијска управа Чачак се према вредности индикатора „процент употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима“ налази на 8. месту, док је у односу на републички просек за 2,7% већа.



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

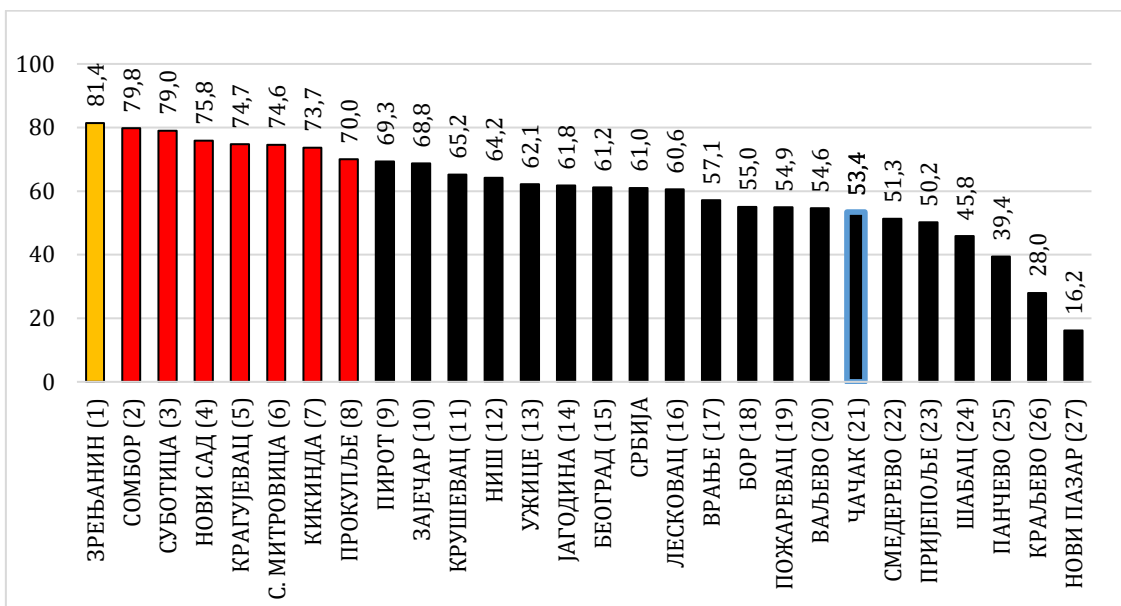
3.3. ЗАШТИТНИ СИСТЕМИ ЗА ДЕЦУ



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

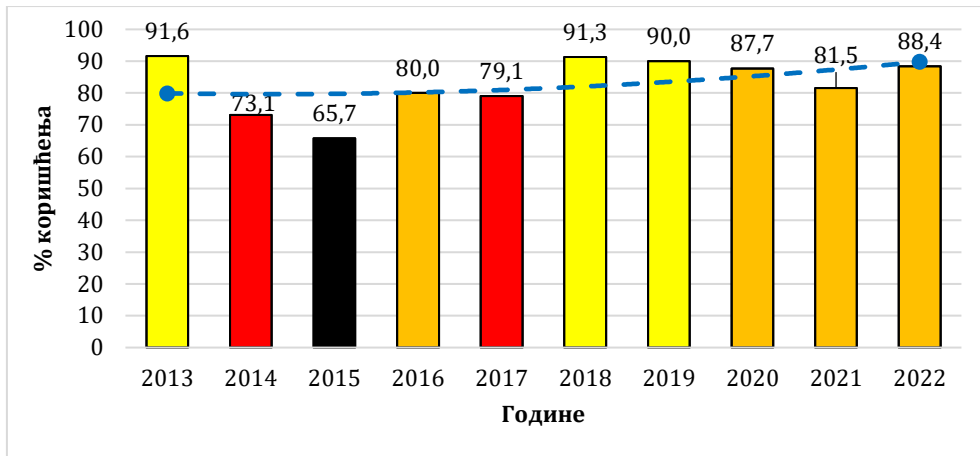
Вредност индикатора безбедности саобраћаја „% употребе заштитних система за децу“ у полицијској управи Чачак у периоду од 2013-2022. године варира, али остварује растући тренд. Процент употребе заштитних система за децу је током посматраног периода повећан значајно. Међутим, вредност овог индикатора безбедност саобраћаја и даље припада класи „веома ниске вредности“, при чему 2022. године износи 53,4%.

Посматрано у односу на остале полицијске управе у Србији, полицијска управа Чачак се према вредности индикатора „% употребе заштитних система за децу“ налази на 21. месту, док је у односу на републички просек за 7,6% мања.



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

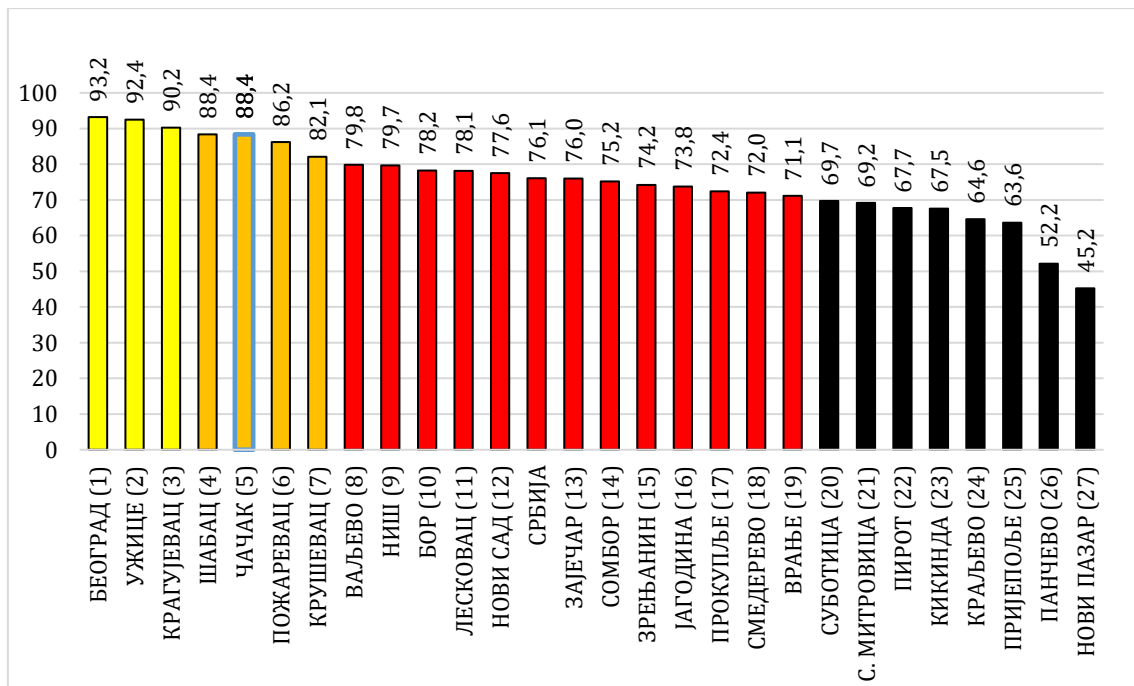
3.4. КОРИШЋЕЊЕ ЗАШТИТНИХ КАЦИГА ДВОТОЧКАША



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

Индикатор безбедности саобраћаја „% употребе заштитних кацига двоточкаша (мопедисти и мотоциклисти)“, током периода од 2013. до 2022. године има благо растући тренд, при чему је 2015. године вредност овог индикатора била најнижа, када је износила 65,7%, а 2022. године износи 88,4% и припада класи „средње вредности индикатора безбедности саобраћаја“.

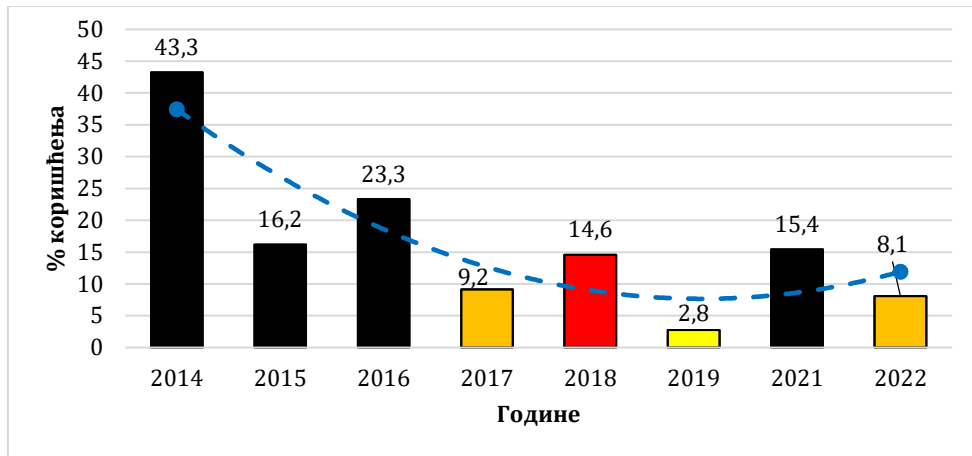
Полицијска управа Чачак према вредности индикатора безбедности саобраћаја „% употребе заштитних кацига двоточкаша (мопедисти и мотоциклисти)“ налази се на 5. месту, док је у односу на републички просек за 12,3% већа.



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



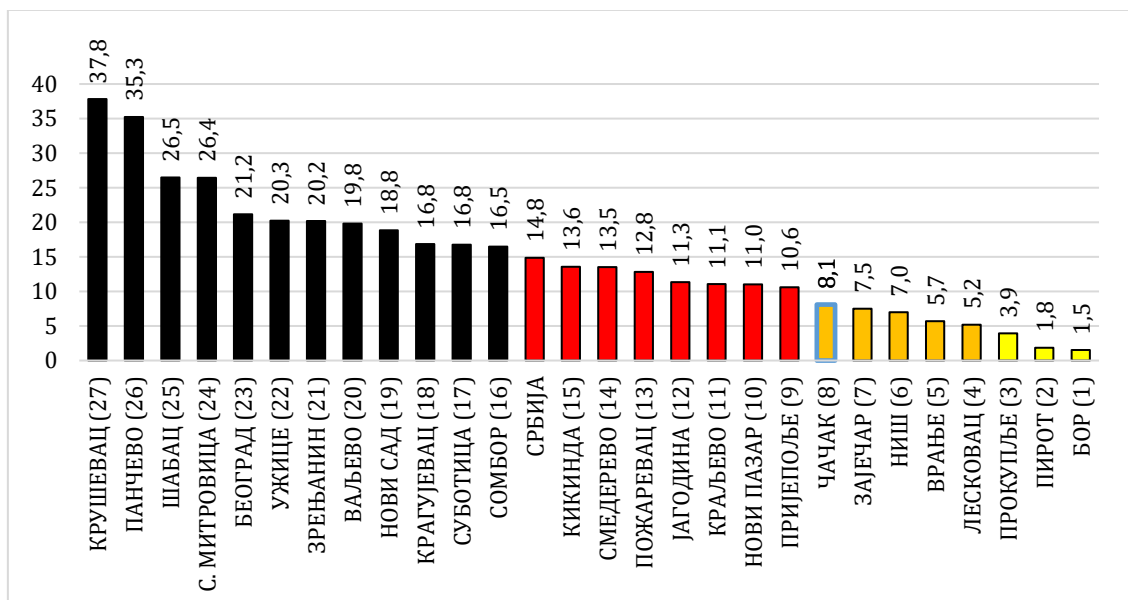
3.5. ПРЕКОРАЧЕЊЕ БРЗИНЕ ЗА ВИШЕ ОД 10 КМ/Н У НАСЕЉУ



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

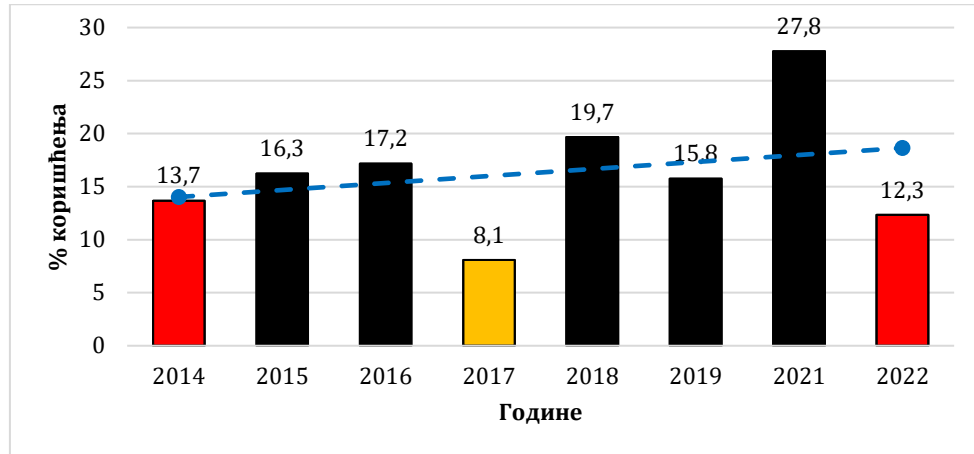
У полицијској управи Чачак 2022. године је утврђено 8,1% прекорачења брзине за више од 10км/н у насељу од стране путничких аутомобила и доставних возила до 3,5т. Посматрано у односу на раније године, уочава се растући тренд овог индикатора, што је негативно са аспекта безбедности саобраћаја, при чему је 2019. године забележена знатно нижа вредност (2,8%), а која је припадала класи „високе вредности индикатора“.

Упоредном анализом са осталим полицијским управама, према вредности индикатора „% прекорачења брзине за више од 10км/н у насељу од стране путничких аутомобила и доставних возила до 3,5т“ полицијска управа Чачак се налази на 8. месту, док је у односу на републички просек за 6,7% мања.



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

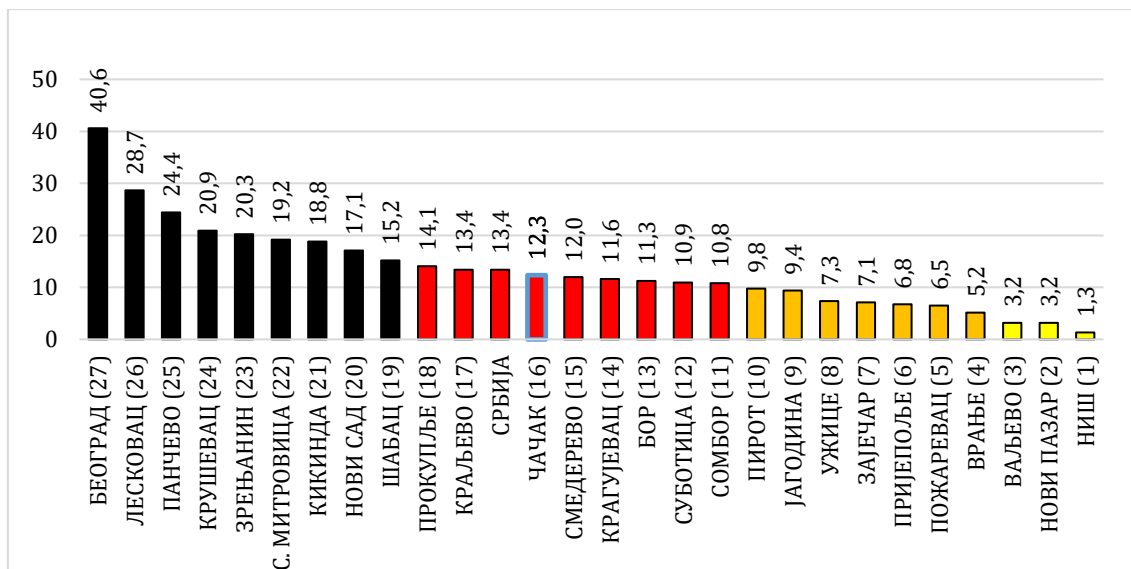
3.6. ПРЕКОРАЧЕЊЕ БРЗИНЕ ЗА ВИШЕ ОД 10 КМ/Н ВАН НАСЕЉА



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

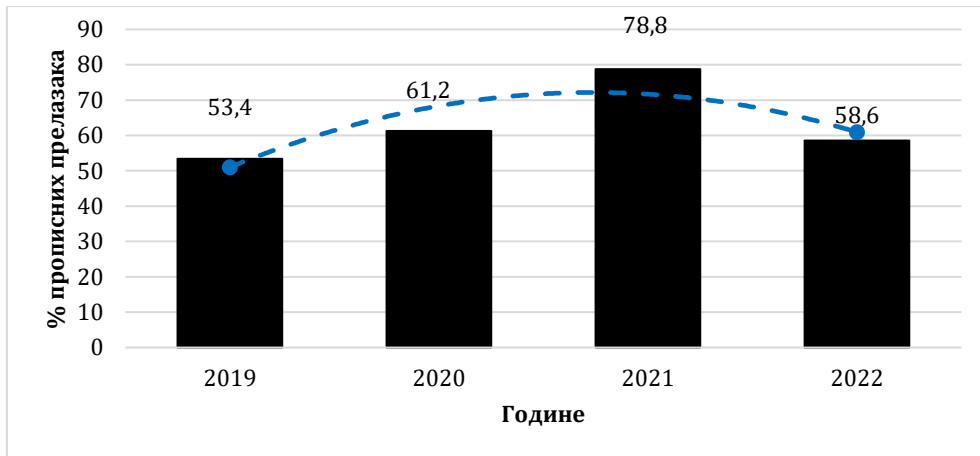
Вредност индикатора безбедности саобраћаја „% прекорачења брзине за више од 10км/н ван насеља (у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5т)“ у полицијској управи Чачак током периода од 2014-2022. године варира, при чему има растући тренд. Наиме, 2017. године је забележен најнижи ниво (8,1%), а 2022. године износи 12,3% и припада класи „ниске вредности индикатора безбедности саобраћаја“.

Посматрано у односу на остале полицијске управе, ПУ Чачак се према вредност индикатора „% прекорачења брзине за више од 10км/н ван насеља (у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5т)“ налази на 16. месту, док је у односу на републички просек за 1,1% мања.



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

3.7. ПОНАШАЊЕ ПЕШАКА

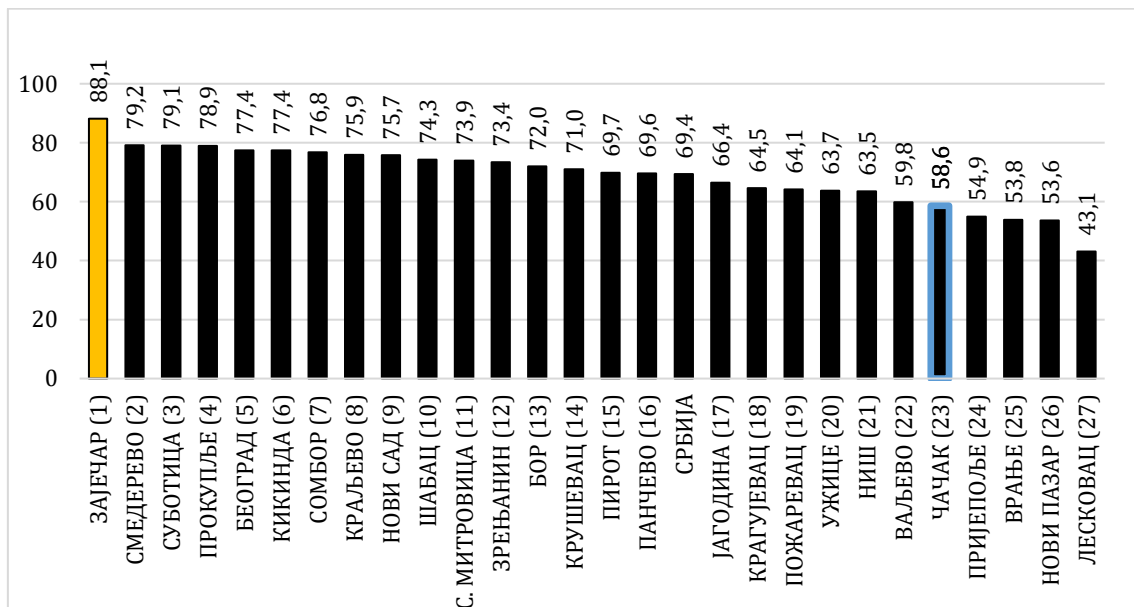


Дијаграм бр. 3.7.1. Тренд % пешака, који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелазима у полицијској управи Чачак (2019-2022)

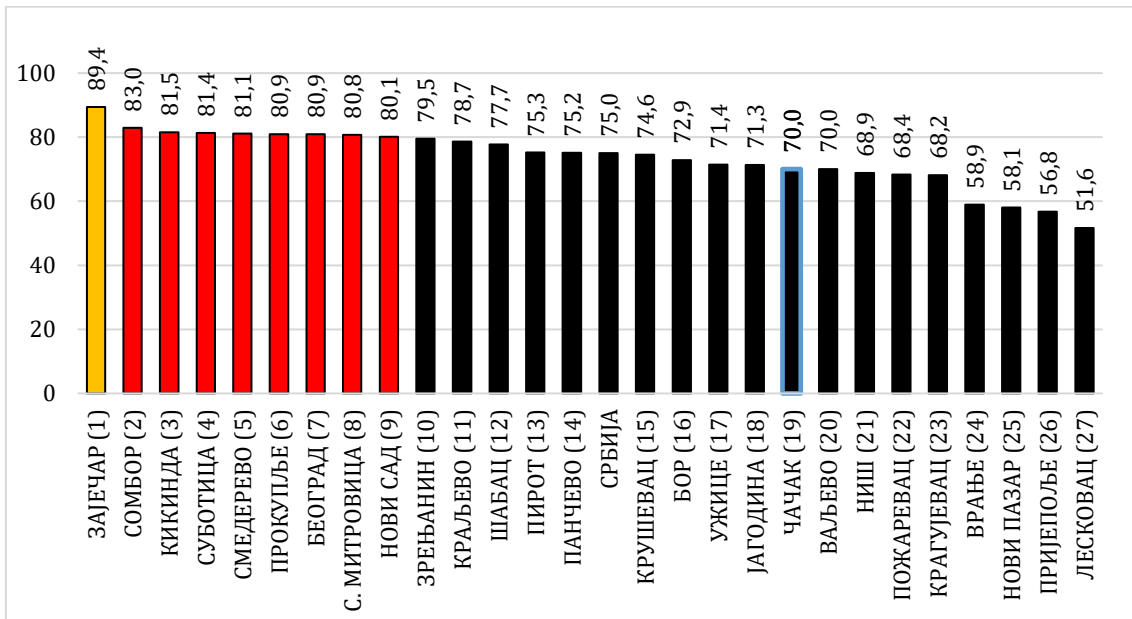
Вредност индикатора безбедности саобраћаја „% пешака, који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелазима“ у полицијској управи Чачак током периода од 2019-2022. године варира, при чему је 2022. године опала на 58,6%, а током читавог посматраног периода припада класи „веома ниске вредности индикатора“.

Посматрано у односу на остале полицијске управе, ПУ Чачак се према вредности индикатора „% преласка пешака ван обележеног пешачког прелаза“ налази на 23. месту, док је у односу на републички просек за 10,8% мања.

Посматрано у односу на остале полицијске управе, ПУ Чачак се према вредности индикатора „% исправних прелазака пешака“ налази на 19. месту, док је у односу на републички просек за 5% мања.



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 Чачак 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 % возача у саобраћајном току који не користе мобилни телефон током вожње је испод републичког просека, при чему спада у категорију веома ниске вредности индикатора безбедности саобраћаја, код свих категорија возила.
- **Употреба сигурносног појаса на предњем седишту.** Вредност овог индикатора је приближна републичком просеку и припада класи средње вредности.
- **Употреба сигурносног појаса на задњем седишту.** Вредност овог индикатора је веома ниска и износи свега 21,6% и припада класи врло ниске вредности индикатора.
- **Коришћење заштитних система за децу.** Посматрана ПУ спада међу боље ПУ када се посматра употреба заштитних система за децу, будући да су вредности овог индикатора више од просека за Србију, али припадају класи ниске вредности.
- **Употреба заштитних каца на мопедима.** Употреба заштитних каца код ове категорије у посматраној ПУ је нешто испод државног просека и спада у категорију веома ниских вредности и износи 64,8%.
- **Употреба заштитних каца на мотоциклима.** Вредност овог индикатора спада у категорију ниске вредности и знатно је испод републичког просека односно износи 73,5%.
- **Понашање пешака.** Понашање пешака у посматраној ПУ припада категорији веома ниских вредности индикатора безбедности саобраћаја.

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

- **Индикатори брзине.** Са аспекта индикатора брзине, стање безбедности саобраћаја у посматраној ПУ је повољно код путничких аутомобила и мотоцикала на ауто-путу, док код осталих категорија возила и путева, стање није повољно.