

# ИЗВЕШТАЈ

## О СПРОВЕДЕНИМ ИСТРАЖИВАЊИМА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

---



## САДРЖАЈ

<b>1. Увод .....</b>	<b>3</b>
1.1. <i>Метод истраживања .....</i>	3
<b>2. Дефинисање класа индикатора безбедности саобраћаја .....</b>	<b>6</b>
2.1. <i>Заштитни системи .....</i>	6
2.2. <i>Ометена пажња .....</i>	7
2.3. <i>Понашање пешака .....</i>	7
2.4. <i>Брзина .....</i>	9
2.5. <i>Возила .....</i>	14
<b>3. Вредност индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2025. години .....</b>	<b>18</b>
3.1. <i>Ометена пажња .....</i>	18
3.2. <i>Заштитни системи .....</i>	22
3.3. <i>Пешаци .....</i>	43
3.4. <i>Брзина .....</i>	45
3.5. <i>Вредност индикатора безбедности саобраћаја на националном нивоу Републике Србије у 2025. години .....</i>	48
3.6. <i>Возила .....</i>	49

**ЛИСТА СКРАЋЕНИЦА**

ПА – Путнички аутомобил

ТВ – Теретно возило

БУС – Аутобус

МОТ – Мотоцикл

МОП - Мопед

ОПП – Обележен пешачки прелаз

ИБС – Индикатори безбедности саобраћаја

ПУ – Полицијска управа

ЛС – Локална самоуправа

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

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

# 1. УВОД

## 1.1. МЕТОД ИСТРАЖИВАЊА

У складу са другом фазом пројектног задатка студије *Истраживање индикатора безбедности саобраћаја у 2025. години*, у овом извештају приказане су вредности индикатора безбедности саобраћаја за национални ниво. Користећи вредности измерених индикатора у претходним годинама, извршена је и анализа тренда вредности индикатора у периоду од 2015. године до 2025.

У складу са пројектним задатком, друга фаза студије представља теренска истраживања мерења индикатора безбедности саобраћаја у свим локалним самоуправама у Србији, укључујући индикаторе који се односе на коришћење мобилних телефона, заштитне системе и пешаке. У седиштима полицијских управа извршена су мерења и за индикаторе везане за брзину. Прикупљене су базе података индикатора повезаних са возним парком.

Извештај садржи приказ резултата на начин дефинисан ревизијом методологије. Индикатори су систематизовани на основу последње ревизије методологије, према категорији саобраћајнице и на националном нивоу.

Уважавајући ревидирану методологију индикатора и прву фазу овог пројекта, у овом извештају су приказани индикатори:

- а) ометена пажња возача, и то:
  - % возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t којима није ометена пажња,
  - % возача аутобуса којима није ометена пажња,
  - % возача теретних возила којима није ометена пажња – сва осим доставних возила,
  - % возача којима није ометена пажња на аутопутевима, ван насеља и у насељу,
  - % возача којима није ометена пажња, обједињено за све категорије саобраћајница и све категорије возила.
  
- б) сигурносни појасеви и заштитна опрема
  - % возача који правилно користе сигурносне појасеве у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t),
  - % сувозача који правилно користе сигурносне појасеве у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t),
  - % возача и путника на предњим седиштима, који правилно користе сигурносне појасеве у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t,
  - % путника на задњим седиштима који правилно користе сигурносне појасеве у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t,
  - % возача који правилно користе сигурносне појасеве у теретним возилима

- (преко 3,5t),
- % сувозача који правилно користе сигурносне појасеве у теретним возилима (преко 3,5t),
  - % возача и сувозача који правилно користе сигурносне појасеве у теретним возилима (преко 3,5t),
  - % возача који правилно користе сигурносне појасеве у аутобусима,
  - % сувозача који правилно користе сигурносне појасеве у аутобусима,
  - % возача и сувозача који правилно користе сигурносне појасеве у аутобусима,
  - % деце која се правилно превозе уз употребу дечијих седишта,
  - % деце која се правилно превозе уз употребу сигурносних појасева,
  - % деце која се правилно превозе,
  - % возача, односно путника који правилно користе сигурносне појасеве, односно дечије заштитне системе према категорији саобраћајнице (укупно за све категорије возила и позиције седења, укључујући дечје заштитне системе),
  - % возача, односно путника који правилно користе сигурносне појасеве, односно дечје заштитне системе, (укупно за све категорије саобраћајница, све категорије возила и позиције седења, укључујући дечје заштитне системе).
- в) заштитна опрема двоточкаша
- % возача мотоцикала који на адекватан начин користе заштитне кациге,
  - % путника на мотоциклима који на адекватан начин користе заштитне кациге,
  - % возача и путника на мотоциклима који на адекватан начин користе заштитне кациге,
  - % возача мопеда који на адекватан начин користе заштитне кациге,
  - % путника на мопедима који на адекватан начин користе заштитне кациге,
  - % возача и путника на мопедима који на адекватан начин користе заштитне кациге,
  - % возача моторизованих двоточкаша који на адекватан начин користе заштитне кациге,
  - % бициклиста који на адекватан начин користе заштитне кациге,
  - % возача моторизованих двоточкаша и бициклиста који на адекватан начин користе заштитне кациге.
- г) индикатори везани за пешаке
- % пешака који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелазима, не укључујући семафорисане пешачке прелазе,
  - % пешака који прописно прелазе коловоз на семафорисаним пешачким прелазима,
  - % пешака који прописно прелазе коловоз на обележене пешачке прелазе и семафорисане прелазе,
  - % деце пешака основношколског узраста који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу у зони школе,
  - % пешака којима електронским уређајима укључујући и мобилне телефоне, није ометена пажња, при преласку коловоза, укључујући све начине преласка коловоза (ван пешачког прелаза, на пешачком прелазу и на семафорисаном прелазу).
- д) индикатори везани за брзину
- % возила који поштују ограничење брзине према категорији саобраћајнице, за све категорије саобраћајница и све категорије возила,
  - просечна брзина према категорији саобраћајнице и категорији возила,
  - 85-ти перцентил брзине према категорији саобраћајнице и категорији возила,
-

- просечна брзина прекорачења према категорији саобраћајнице и категорији возила,
- % прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h према категорији саобраћајнице и категорији возила.

ђ) индикатори повезани са возилима

- просечна старост возног парка,
- просечна старост путничких аутомобила,
- % путничких аутомобила млађих од 6 година,
- % путничких аутомобила старијих од 10 година,
- % комерцијалних возила у возном парку,
- % мотоцикала и мопеда у возном парку,
- % нових путничких аутомобила који имају EuroNCAP скор једнак или већи од дефинисаног скорa и
- % возила која користе алтернативна горива и/или електрични погон.

Према успостављеном тренду праћења и анализе стање безбедности саобраћаја у претходним годинама, коришћењем индикатора перформанси безбедности саобраћаја, за потребе овог извештаја, извршено је истраживање индикатора безбедности саобраћаја на подручју свих општина у Републици Србији. Вредности индикатора за полицијске управе су добијене агрегирањем података општина које припадају предметној полицијској управи, према категорији саобраћајнице у ниво полицијске управе. На националном нивоу, вредности индикатора су добијене агрегирањем свих података са свих мерења, према категорији саобраћајнице.

Прикупљање података о индикаторима безбедности саобраћаја у вези заштитних система, ометене пажње возача и мерење брзине кретања је извршено методама посматрања и бројања. Мерење брзина је извршено уз помоћ ручних радара марке "Bushnell". Јединица посматрања се од стране теренског истраживача бира по принципу "случајног узорка". Истраживач бира прво наилазеће возило из саобраћајног тока и након уочавања посматраних карактеристика, исте евидентира у бројачки образац. За време док се врши евиденција, саобраћајницом може проћи неколико возила, али истраживач не узима њих у обзир нити следеће возило све док не изврши правилно и потпуно евидентирање свих запажених чињеница у вези употребе сигурносних појасева, ометене пажње, односно мерења брзине за претходно возило. Тек по комплетирању евиденције претходног возила истраживач бира прво следеће наилазеће возило у саобраћајном току и понавља процедуру док на том мерном месту не испуни минимално захтевани узорак и на тај начин је испуњен услов случајности одабира јединице посматрања.

Посматрање и бројање употребе заштитних система и мобилних телефона је вршено на саобраћајницама у висини раскрсница, наплатних рампи или осталих локација на којима се возила по правилу крећу спорије.

Мерење брзина ученика у саобраћају је вршено на локацијама која су у претходним истраживањима усаглашена са Наручиоцем. Теренска истраживања су спроведена по локалним самоуправама током септембра и октобра 2025. године.

## 2. ДЕФИНИСАЊЕ КЛАСА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

### 2.1. ЗАШТИТНИ СИСТЕМИ

Уважавајући потребу вредновања и поређења стања безбедности саобраћаја, користећи индикаторе безбедности саобраћаја у вези заштитних система, у наставку су приказани резултати мерења индикатора безбедности саобраћаја према усвојеним класама. Када су у питању индикатори заштитних система, за сваку категорију саобраћајнице, користећи се следеће класе:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $95\% \leq \text{ИБС}$ )
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$ )
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $80\% \leq \text{ИБС} < 90\%$ )
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $70\% \leq \text{ИБС} < 80\%$ )
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $\text{ИБС} < 70\%$ )

Класе су дефинисане искуствено, према жељеном циљу оцени стања безбедности саобраћаја користећи индикаторе, уважавајући вредност индикатора у најразвијенијим земаља у свету у погледу стања безбедности саобраћаја.

Табела 2.1 – Дефинисање боје индикатора заштитних система

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$95\% \leq \text{ИБС}$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$80\% \leq \text{ИБС} < 90\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$70\% \leq \text{ИБС} < 80\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$\text{ИБС} < 70\%$	

Свакој од класа је додељена и једна од боја, посматрано од најбоље до најлошије вредности индикатора безбедности саобраћаја, респективно: зелена, жута, наранџаста, црвена и црна (Табела бр. 2.1.).

На дијаграмима који се односе на анализе вредности индикатора биће приказани индикатори према усвојеним класама, односно бојама.

## 2.2. ОМЕТЕНА ПАЖЊА

У делу анализе индикатора у вези ометене пажње, биће приказан индикатор "% возача којима није ометена пажња, према категорији возила, користећи следеће класе индикатора:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $99\% \leq \text{ИБС}$ )
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$ )
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$ )
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$ )
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $\text{ИБС} < 96\%$ )

Табела 2.2 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја ометене пажње

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$99\% \leq \text{ИБС}$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$\text{ИБС} < 96\%$	

## 2.3. ПОНАШАЊЕ ПЕШАКА

У делу анализе индикатора у вези понашања пешака на семафорисаном пешачком прелазу, биће приказан индикатор "% пешака који правилно прелазе коловоз док је укључено зелено светло", користећи следеће класе индикатора:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $99\% \leq \text{ИБС}$ )
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$ )
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$ )
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$ )
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $\text{ИБС} < 96\%$ )

Табела 2.3 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја прелазака коловоза од стране пешака док је укључено зелено светло

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$99\% \leq \text{ИБС}$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$\text{ИБС} < 96\%$	

Табела 2.4 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја: % пешака који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу; % пешака који прописно прелазе коловоз на обележене пешачке прелазе и семафорисане прелазе; и % деце пешака основношколског узраста који прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу у зони школе

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$95\% \leq \text{ИБС}$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$85\% \leq \text{ИБС} < 90\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$80\% \leq \text{ИБС} < 85\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$\text{ИБС} < 80\%$	

У делу анализе индикатора у вези понашања пешака при преласку коловоза, биће приказани индикатори: % пешака који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу; % пешака који прописно прелазе коловоз на обележене пешачке прелазе и семафорисане прелазе; и % деце пешака основношколског узраста који прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу у зони школе, користећи следеће класе индикатора:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $95\% \leq \text{ИБС}$ )
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$ )
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $85\% \leq \text{ИБС} < 90\%$ )
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $80\% \leq \text{ИБС} < 85\%$ )
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $\text{ИБС} < 80\%$ )

У делу анализе индикатора у вези понашања пешака приликом преласка коловоза, биће приказан индикатор "% пешака којима није ометена пажња приликом преласка коловоза, користећи следеће класе индикатора:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $99\% \leq \text{ИБС}$ )
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$ )
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$ )
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$ )
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $\text{ИБС} < 96\%$ )

Табела 2.5 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја - прелазак коловоза од стране пешака на пешачком прелазу, без ометања пажње

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$99\% \leq \text{ИБС}$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$\text{ИБС} < 96\%$	

## 2.4. БРЗИНА

Од индикатора безбедности саобраћаја који се односе на брзину, дефинисане су класе индикатора за средњу вредност брзине, стандардно одступање, % возача који прекорачују брзину, % возача који прекорачују брзину за више од 10 km/h, 85-и перцентил брзине кретања возила и просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине.

Класе за средњу вредност брзине су дефинисане искуствено, према жељеним циљевима оцени стања безбедности саобраћаја и поштовања ограничења брзине кретања возила.

У делу анализе индикатора у вези брзине, биће приказан индикатор средња вредност брзине возила у саобраћајном току, користећи следеће класе:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ДО ОГРАНИЧЕНЕ БРЗИНЕ  $\geq \text{ИБС}$ ),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА  $< \text{ИБС} \leq \text{ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА} + 1 \text{ km/h}$ ),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА  $+ 1 \text{ km/h} < \text{ИБС} \leq \text{ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА} + 2 \text{ km/h}$ ),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА  $+ 2 \text{ km/h} < \text{ИБС} \leq \text{ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА} + 3 \text{ km/h}$ ),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА  $+ 3 \text{ km/h} < \text{ИБС}$ ).

Табела 2.6 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези средње вредности брзине кретања

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ДО ОГРАНИЧЕНЕ БРЗИНЕ $\geq$ ИБС	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $<$ ИБС $\leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +1 km/h	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +1 km/h $<$ ИБС $\leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +2 km/h	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $<$ ИБС $\leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h $<$ ИБС	

Табела 2.7 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези стандардног одступања брзине кретања

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	0 km/h $\leq$ ИБС $<$ 5 km/h	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	5 km/h $\leq$ ИБС $<$ 10 km/h	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	10 km/h $\leq$ ИБС $<$ 15 km/h	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	15 km/h $\leq$ ИБС $<$ 20 km/h	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	20 km/h $\leq$ ИБС	

Посматрано за стандардно одступање брзине, класе су дефинисане искуствено, према жељеним циљевима оцени стања безбедности саобраћаја и поштовања ограничења брзине кретања возила.

У делу анализе индикатора у вези брзине, биће приказан индикатор стандардно одступање брзине кретања возила, користећи следеће класе:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (0 km/h  $\leq$  ИБС  $<$  5 km/h),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (5 km/h  $\leq$  ИБС  $<$  10 km/h),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја (10 km/h  $\leq$  ИБС  $<$  15),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (15 km/h  $\leq$  ИБС  $<$  20 km/h),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (20 km/h  $\leq$  ИБС).

Табела 2.8 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези % возача који поштују ограничење брзине

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$95\% < \text{ИБС}$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$90\% < \text{ИБС} \leq 95\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$85\% < \text{ИБС} \leq 90\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$80\% < \text{ИБС} \leq 85\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$\text{ИБС} \leq 80\%$	

Посматрано за % возача који поштују ограничење брзине, класе су дефинисане искуствено, према жељеним циљевима оцени стања безбедности саобраћаја и поштовања ограничења брзине кретања возила.

У делу анализе индикатора у вези брзине, биће приказан индикатор % возача који поштују ограничење брзине, користећи следеће класе:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $95\% < \text{ИБС}$ ),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $90\% < \text{ИБС} \leq 95\%$ ),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $85\% < \text{ИБС} \leq 90\%$ ),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $80\% < \text{ИБС} \leq 85\%$ ),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $\text{ИБС} \leq 80\%$ ).

Посматрано за % возача који поштују дозвољену брзину увећану за 10 km/h, класе су дефинисане искуствено, према жељеним циљевима оцени стања безбедности саобраћаја и поштовања ограничења брзине кретања возила.

У делу анализе индикатора у вези брзине, биће приказан индикатор % возача који прекорачују брзину кретања возила за више од 10 km/h, користећи следеће класе:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h  $\geq$  БС),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h  $< \text{ИБС} \leq$  ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h + 5%),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h + 5%  $< \text{ИБС} \leq$  ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h + 10%),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h + 10%  $< \text{ИБС} \leq$  ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h + 15%),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h + 15%  $< \text{ИБС}$ ).

Табела 2.9 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези % возача који поштују ограничену брзину увећану за 10 km/h

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h $\geq$ ИБС	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h $<$ ИБС $\leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h +5%	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h +5% $<$ ИБС $\leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h +10%	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h +10% $<$ ИБС $\leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h +15%	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +10 km/h +15% $<$ ИБС	

Класе за 85-и перцентил брзине кретања возила су дефинисане искуствено, према жељеним циљевима оцени стања безбедности саобраћаја и поштовања ограничене брзине кретања возила.

Табела 2.10 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези 85-ог перцентиала брзине кретања

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ДО ОГРАНИЧЕНЕ БРЗИНЕ $\geq$ ИБС	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $<$ ИБС $\leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +1 km/h	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 1 km/h $<$ ИБС $\leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +2 km/h	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 2 km/h $<$ ИБС $\leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 3 km/h $\leq$ ИБС	

У делу анализе индикатора у вези брзине, биће приказан индикатор 85-ог перцентиала брзине кретања возила у саобраћајном току, користећи следеће класе:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ДО ОГРАНИЧЕНЕ БРЗИНЕ $\geq$ ИБС),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $<$ ИБС $\leq$  ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +1 km/h),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 1 km/h  $<$ ИБС $\leq$  ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +2 km/h),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 2 km/h  $<$ ИБС $\leq$  ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 3 km/h  $\leq$ ИБС).

Класе за просечну брзину возила која су прекорачила ограничење брзине дефинисане су искуствено, према жељеним циљевима оцени стања безбедности саобраћаја и поштовања ограничења брзине кретања возила.

Табела 2.11 Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези просечне брзине возила која су прекорачила ограничење брзине

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ДО ОГРАНИЧЕНЕ БРЗИНЕ $\geq$ ИБС	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА $<$ ИБС $\leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +1 km/h	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 1 km/h $<$ ИБС $\leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +2 km/h	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 2 km/h $<$ ИБС $\leq$ ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h $<$ ИБС	

У делу анализе индикатора у вези брзине, биће приказан индикатор просечна брзина возила која су прекорачила ограничену брзину, користећи следеће класе:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ДО ОГРАНИЧЕНЕ БРЗИНЕ $\geq$ ИБС),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА  $<$ ИБС $\leq$  ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +1 km/h),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 1 km/h  $<$ ИБС $\leq$  ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +2 km/h),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 2 km/h  $<$ ИБС $\leq$  ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА +3 km/h),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (ОГРАНИЧЕНА БРЗИНА + 3 km/h  $<$ ИБС).

## 2.5. ВОЗИЛА

Индикатори који се односе на возила, а који су такође анализирани у овом извештају су просечна старост возног парка, просечна старост путничких аутомобила, % путничких аутомобила млађих од 6 година, % путничких аутомобила старијих од 10 година, % комерцијалних возила у возном парку, % мотоцикала и мопеда у возном парку и безбедносне карактеристике возног парка. За наведене индикаторе су дефинисане класе, имајући у виду жељени циљ оцене стања безбедности саобраћаја користећи индикаторе, а уважавајући вредности индикатора у најразвијенијим земљама Европе.

Класе за оцену индикатора просечна старост возног парка, према броју година возног парка, су:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ИБС  $\leq$  5),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $5 <$  ИБС  $\leq$  10),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $10 <$  ИБС  $\leq$  15),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $15 <$  ИБС  $\leq$  20),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $20 <$  ИБС).

Табела 2.12 Дефинисање боје индикатора просечна старост возила возног парка

Квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ИБС $\leq$ 5 год	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	5 год $<$ ИБС $\leq$ 10 год	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	10 год $<$ ИБС $\leq$ 15 год	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	15 год $<$ ИБС $\leq$ 20 год	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	20 год $<$ ИБС	

Табела 2.13. Дефинисање боје индикатора просечна старост путничких аутомобила

Квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ИБС $\leq$ 5 год	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	5 год $<$ ИБС $\leq$ 10 год	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	10 год $<$ ИБС $\leq$ 15 год	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	15 год $<$ ИБС $\leq$ 20 год	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	20 год $<$ ИБС	

Класе за оцену индикатора просечна старост путничких аутомобила, према броју година старости путничких аутомобила, су:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ИБС  $\leq 5$ ),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $5 < \text{ИБС} \leq 10$ ),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $10 < \text{ИБС} \leq 15$ ),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $15 < \text{ИБС} \leq 20$ ),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $20 < \text{ИБС}$ ).

Класе за оцену индикатора % путничких аутомобила млађих од 6 година, у зависности од вредности наведеног процента, су:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $90\% \leq \text{ИБС}$ ),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $80\% \leq \text{ИБС} < 90\%$ ),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $70\% \leq \text{ИБС} < 80\%$ ),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $60\% \leq \text{ИБС} < 70\%$ ),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $\text{ИБС} < 60\%$ ).

Табела 2.14. Дефинисање боје индикатора % путничких аутомобила млађих од 6 година

Квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$90\% \leq \text{ИБС}$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$80\% \leq \text{ИБС} < 90\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$70\% \leq \text{ИБС} < 80\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$60\% \leq \text{ИБС} < 70\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$\text{ИБС} < 60\%$	

Табела 2.15. Дефинисање боје индикатора % путничких аутомобила старијих од 10 година

Квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$\text{ИБС} \leq 10\%$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$10\% < \text{ИБС} \leq 20\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$20\% < \text{ИБС} \leq 30\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$30\% < \text{ИБС} \leq 40\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$40\% < \text{ИБС}$	

Класе за оцену индикатора % путничких аутомобила старијих од 10 година, према вредности наведеног процента, су:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ИБС  $\leq 10\%$ ),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $10\% < \text{ИБС} \leq 20\%$ ),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $20\% < \text{ИБС} \leq 30\%$ ),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $30\% < \text{ИБС} \leq 40\%$ ),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $40\% < \text{ИБС}$ ).

Класе за оцену индикатора % комерцијалних возила у возном парку, према вредности наведеног процента, су:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ИБС  $\leq 3\%$ ),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $3\% < \text{ИБС} \leq 6\%$ ),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $6\% < \text{ИБС} \leq 9\%$ ),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $9\% < \text{ИБС} \leq 12\%$ ),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја ( $12\% < \text{ИБС}$ ).

Табела 2.16. Дефинисање боје индикатора % комерцијалних возила у возном парку

Квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ИБС $\leq 3\%$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$3\% < \text{ИБС} \leq 6\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$6\% < \text{ИБС} \leq 9\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$9\% < \text{ИБС} \leq 12\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$12\% < \text{ИБС}$	

Табела 2.17. Дефинисање боје индикатора % мотоцикала и мопеда у возном парку

Квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ИБС $\leq 1\%$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$1\% < \text{ИБС} \leq 2\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$2\% < \text{ИБС} \leq 3\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$3\% < \text{ИБС} \leq 4\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$4\% < \text{ИБС}$	

Класе за оцену индикатора % мотоцикала и mopеда у возном парку, у зависности од вредности наведеног процента, су:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ИБС  $\leq$  1%),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (1% < ИБС  $\leq$  2%),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја (2% < ИБС  $\leq$  3%),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (3% < ИБС  $\leq$  4%),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (4% < ИБС).

Класе за оцену индикатора безбедносне карактеристике возног парка, у зависности од процента возила чије су безбедносне карактеристике веће од меродавног путничког аутомобили, су:

- Врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (ИБС  $\leq$  10%),
- Висока вредност индикатора безбедности саобраћаја (10% < ИБС  $\leq$  20%),
- Средња вредност индикатора безбедности саобраћаја (20% < ИБС  $\leq$  30%),
- Ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (30% < ИБС  $\leq$  40%),
- Веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја (40% < ИБС).

Табела 2.18. Дефинисање боје индикатора безбедносне карактеристике возног парка

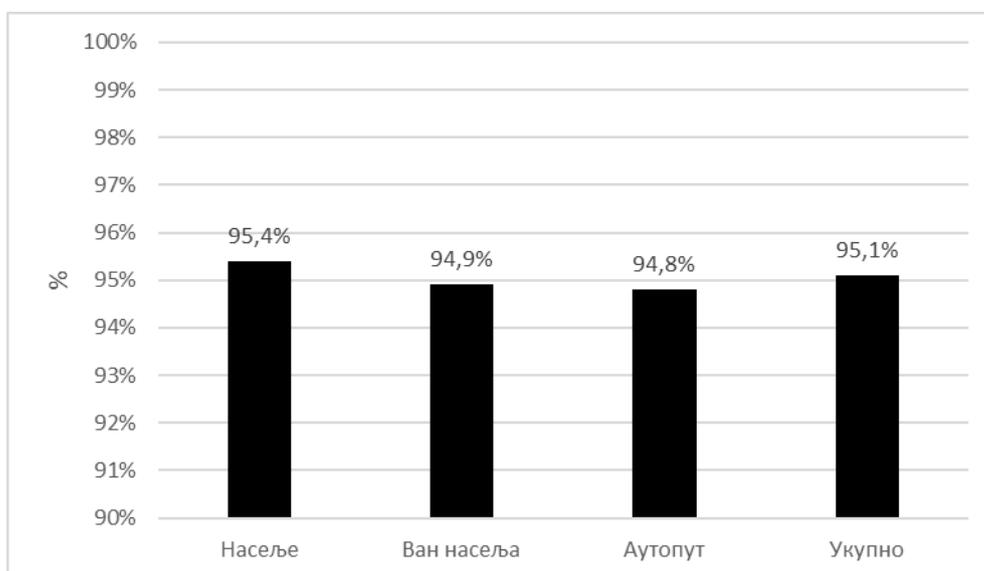
Квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ИБС $\leq$ 10%	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	10% < ИБС $\leq$ 20%	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	20% < ИБС $\leq$ 30%	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	30% < ИБС $\leq$ 40%	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	40% < ИБС	

## 3. ВРЕДНОСТ ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ У 2025. ГОДИНИ

### 3.1. ОМЕТЕНА ПАЖЊА

Резултати истраживања индикатора представљени у овом делу извештаја агрегирају податке мерења свих локалних самоуправа (општина и градова) у вредности према категорији саобраћајнице. Индикатори су најпре систематизовани у полицијске управе, а полицијске управе у вредност индикатора на националном нивоу.

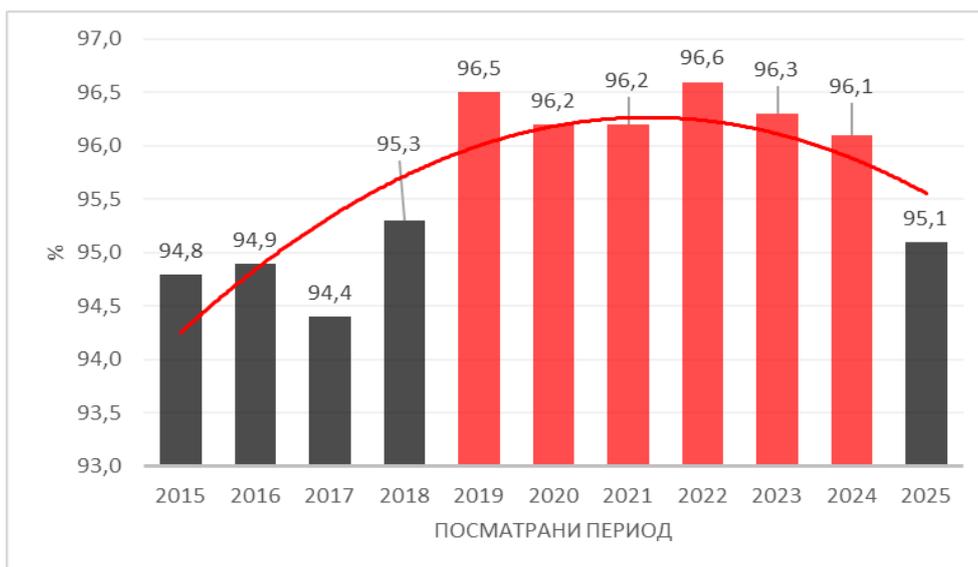
Посматрано за национални ниво, индикатор ометена пажња возача представљен је кроз индикатор проценат возача којима није ометена пажња употребом мобилних телефона, таблета, камера и сл. Сличне вредности индикатора евидентирани су на свим категоријама саобраћајница. Највећа вредност индикатора је у насељу, где код 95,4% возача није ометена пажња. Ван насеља вредност индикатора % возача којима није ометена пажња износи 94,9%, док је на аутопуту евидентиран најмањи проценат индикатора 94,8%, Графикон 3.1.



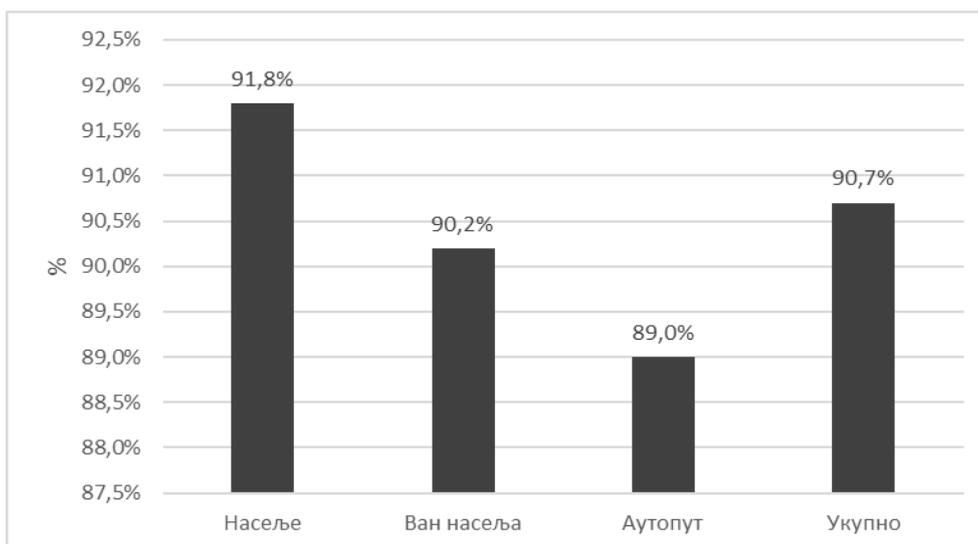
Графикон 3.1 % возача путничких аутомобила у 2025. години којима није ометена пажња

Анализа вредности тренда индикатора проценат возача којима није ометена пажња је извршена користећи индикатора % некоришћења мобилног телефона коришћењем руку за период од 2014. до 2024. године, којима је у 2025. години придружен индикатор % возача којима није ометена пажња.

Наиме, имајући у виду сличности индикатора проценат возача којима није ометена пажња и проценат некоришћења мобилног телефона, истраживачки тим је мишљења да су наведени индикатори упоредиви и да се може анализирати њихов заједнички тренд. У 2025. години дошло је до погоршања вредности индикатора % возача којима је ометена пажња, зато што је евидентиран мањи проценат таквих возача у односу на 2024. годину. У посматраном периоду, од 2015. године до 2022. године, вредност индикатора расте. Након 2022. године, као и у 2025. години евидентирано је смањење вредности индикатора до 95,1%, Графикон 3.2. Наведено смањење вредности индикатора евентуално може бити последица евидентирања коришћења таблета, камера и сл. од стране возача путничких аутомобила.



Графикон 3.2 Тренд индикатора % возача путничких аутомобила (2015 - 2025) којима није ометена пажња

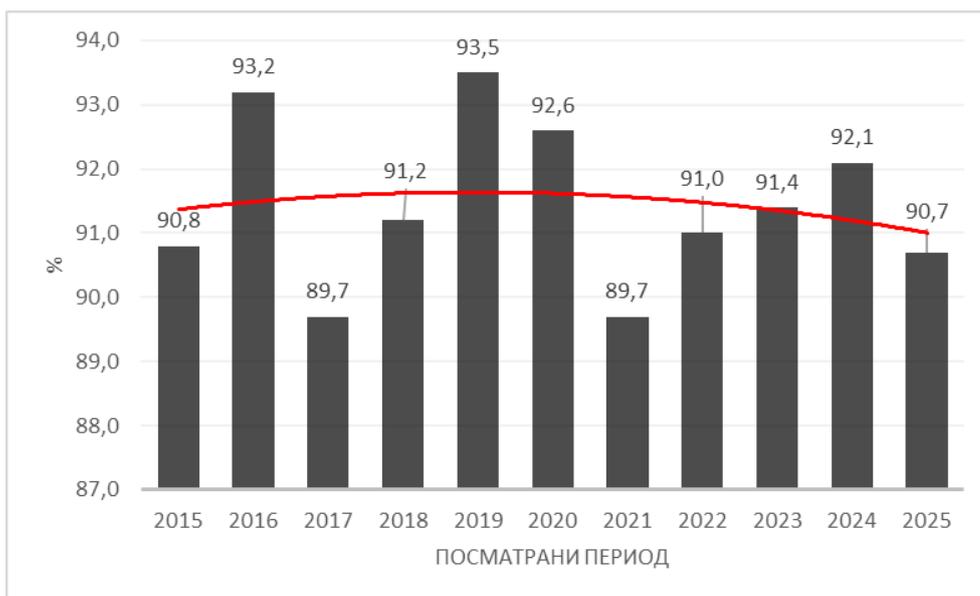


Графикон 3.3 % возача теретних возила у 2025. години којима није ометена пажња

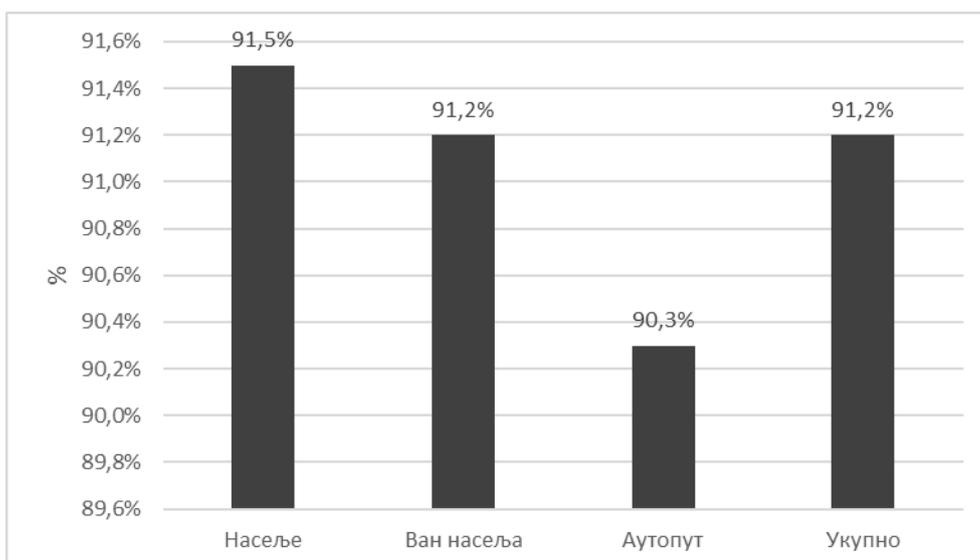
Истраживање индикатора у Србији, показује да код малог процента возача теретних возила није ометена пажња. Наиме вредност индикатора на свим категоријама саобраћајница износи 90,7%.

Другим речима, просечно код 9,3% возача теретних возила је ометена пажња у саобраћају у Републици Србији. Вредност индикатора % возача теретних возила којима није ометена пажња је најмањи на аутопуту (89,0%), затим следе саобраћајнице ван насеља (90,2%) и саобраћајнице у насељу, где је пажња возача теретних возила најређе ометена (91,8%), Графикон 3.3.

Тренд индикатора некоришћења мобилних телефона код возача теретних возила значајније одступа 2016. и 2020. године и има облик параболе. Од 2021. године евидентира се смањење процента возача ТТВ који не користе мобилни телефон, Графикон 3.4.



Графикон 3.4 Тренд индикатора % возача теретних возила (2015 - 2025) којима није ометена пажња

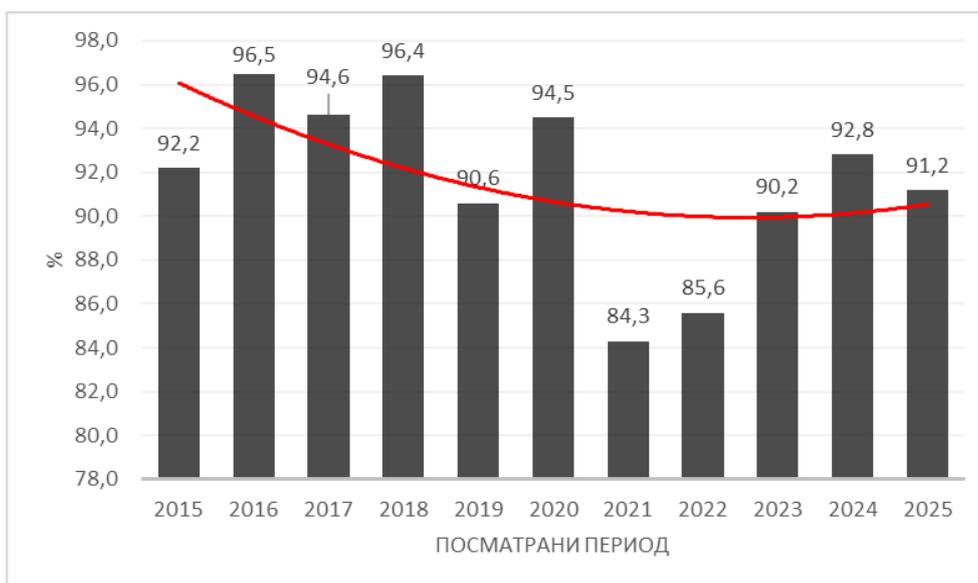


Графикон 3.5 % возача аутобуса у 2025. години којима није ометена пажња

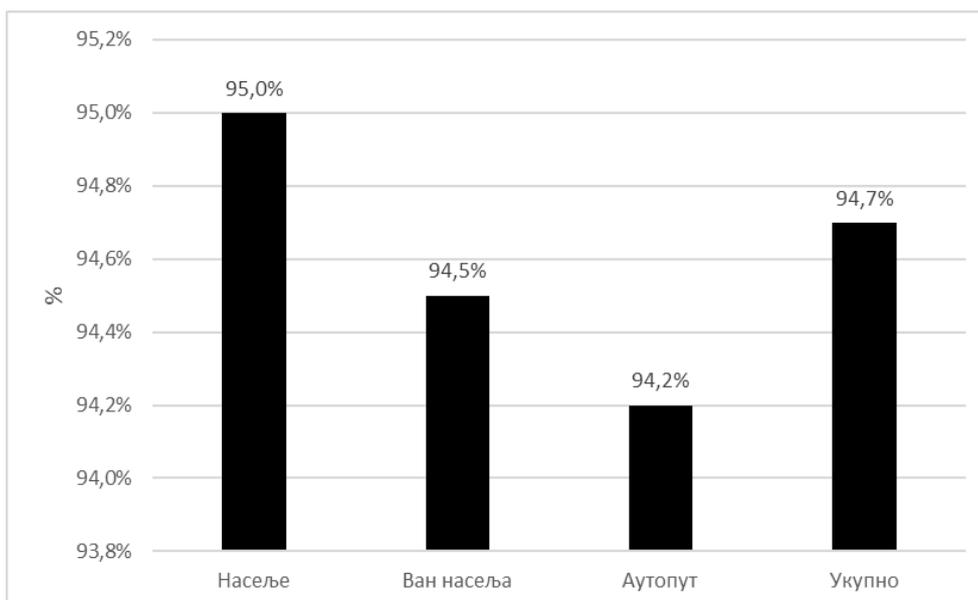
Посматрано за индикатор – проценат возача аутобуса којима није ометена пажња на националном нивоу, истраживање у 2025. години показује ниске вредности индикатора на све три категорије саобраћајнице.

Наиме, проценат возача којима није ометена пажња износи 91,2% просечно за све категорије саобраћајница, што представља изузетно ниске вредности. Просечна вредности индикатора за све категорије саобраћајница је идентична индикатору на саобраћајницама ван насеља. У насељу евидентиран незнатно већи проценат возача којима није ометена пажња (91,5%), док је најмања вредност индикатора евидентирана на аутопуту (91,2%) Графикон 3.5.

Анализа тренда индикатора проценат возача аутобуса којима није ометена пажња показује промјелив тренд индикатора последњих година, при чему су све измерене вредности неповољне за систем безбедности саобраћаја. Најнеповољнија вредност индикатора измерена у 2021. години, када 84,3%, док је у 2025. години евидентирана вредност индикатора од 91,2%, Графикон 3.6.



Графикон 3.6 Тренд индикатора % возача аутобуса (2015 - 2025) којима није ометена пажња

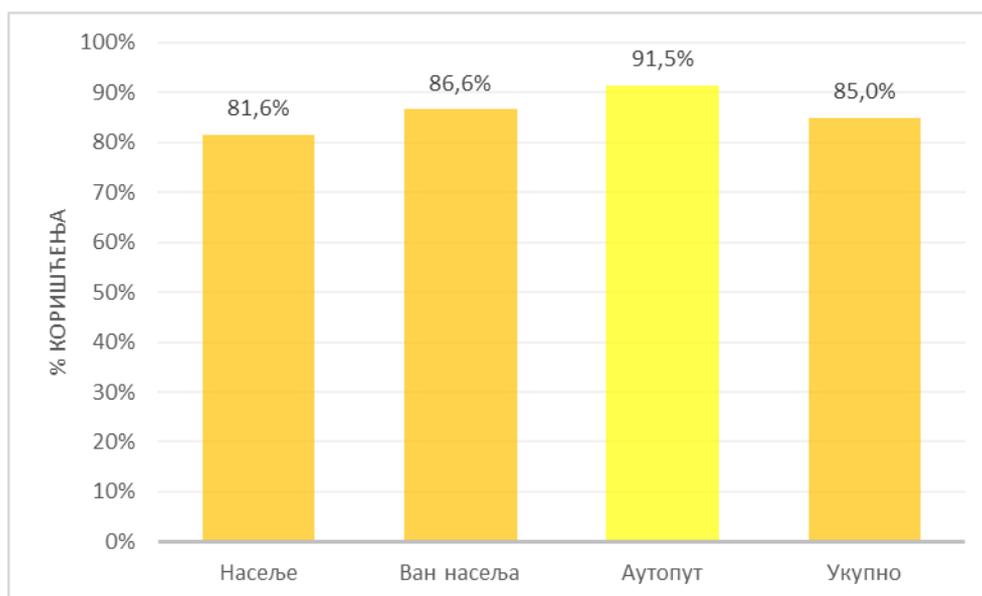


Графикон 3.7 % возача којима није ометена пажња свих возача, према категорији саобраћајнице и укупно у 2025. години

Обједињен индикатор проценат возача којима није ометена пажња од стране свих категорија возача показује неповољне вредности индикатора. Праћење овог индикатора је први пут започето у 2022. години, због чега се не може извршити анализа тренда. Процент возача којима није ометена пажња у Републици Србији је слично на све три категорије саобраћајница. У 2025. години, најнеповољније вредности индикатора су на аутопуту (94,2%), следе саобраћајнице ван насеља (94,5%) и саобраћајнице у насељу (95,0%). Просечно код 5,3% возача у Републици Србији је ометена пажња у саобраћајном току, Графикон 3.7.

## 3.2. ЗАШТИТНИ СИСТЕМИ

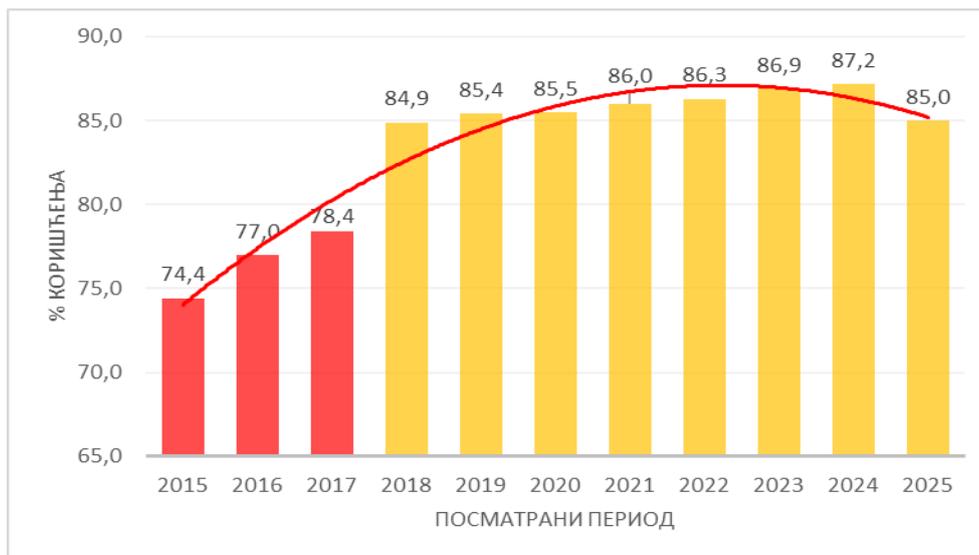
Просечна употреба појаса возача путничких аутомобила на територији Републике Србије у 2025. години износи 85,0%. Разлике у вредности индикатора су евидентирани између категорија саобраћајница. На територији Републике Србије највећа употреба појаса евидентира се на аутопуту (91,5%), затим на саобраћајницама ван насеља (86,6%), док је најмања вредност индикатора у насељу (81,6%), Графикон 3.8.



Графикон 3.8. Употреба појаса возача путничких возила и доставних возила до 3,5t, према категоријама саобраћајница у 2025. години

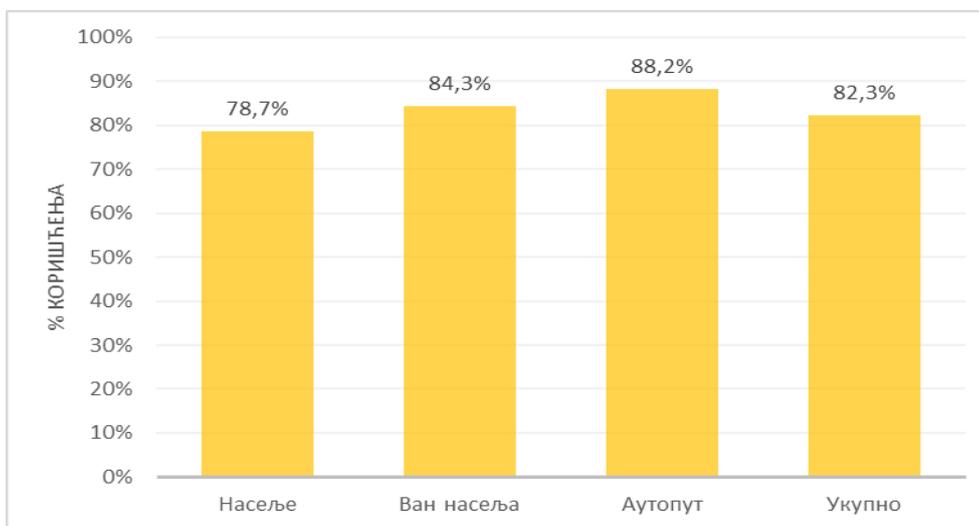
Од 2015. године, вредност индикатора коришћења сигурносног појаса возача путничких аутомобила има тренд раста, при чему се у 2025. години при пут евидентира незнатно смањење вредности индикатора. Значајнији раст евидентиран је од 2015. до 2018. године, након чега је задржан мањи тренд раста до 2024. године.

Од 2015. до 2018. године коришћење појаса возача путничких аутомобила порасло је за око 10%, да би у остали шест година посматраног периода вредност индикатора порасла још за око 3%. Анализа тренда указује на раст, при чему вредност индикатора у 2025. години представљају упозорење и потенцијални проблем за систем безбедности саобраћаја. Наиме, тренд смањења вредности индикатора у 2025. години може имати значајне негативне последице за систем управљања безбедношћу саобраћаја, Графикон 3.9.



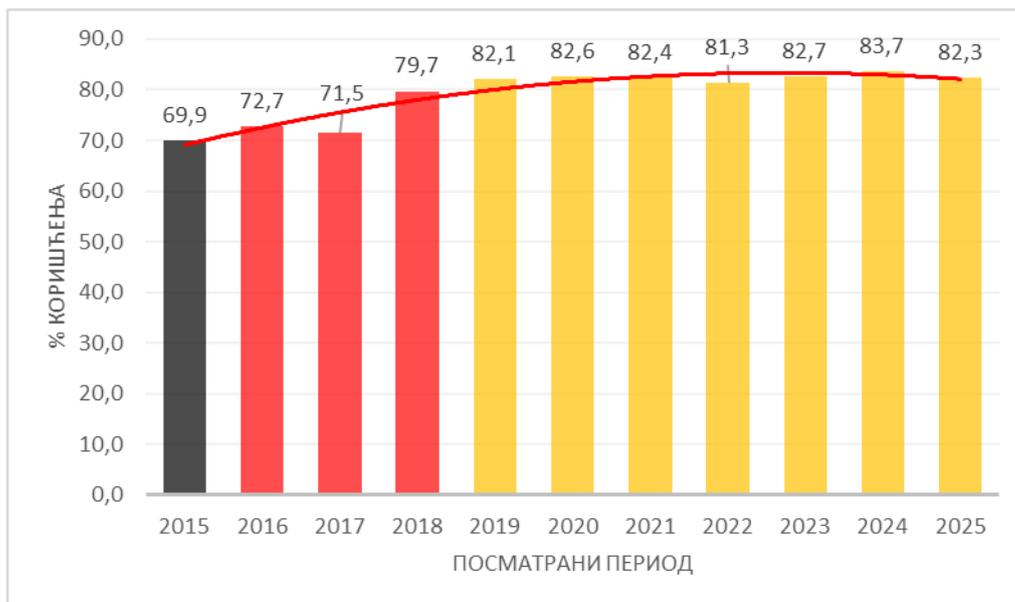
Графикон 3.9 Тренд индикатора употребе појаса возача путничких возила и доставних возила до 3,5t (2015 – 2025)

Истраживање 2025. године, показује да је употреба појаса сувозача у путничким аутомобилима мања у односу на возаче, при чему су вредност индикатора сличне по категорији саобраћајнице. Највећа употреба сигурносног појаса је на аутопуту 88,2%, затим следе саобраћајнице ван насеља (84,3%), док је најмања употреба у насељу 78,7%.



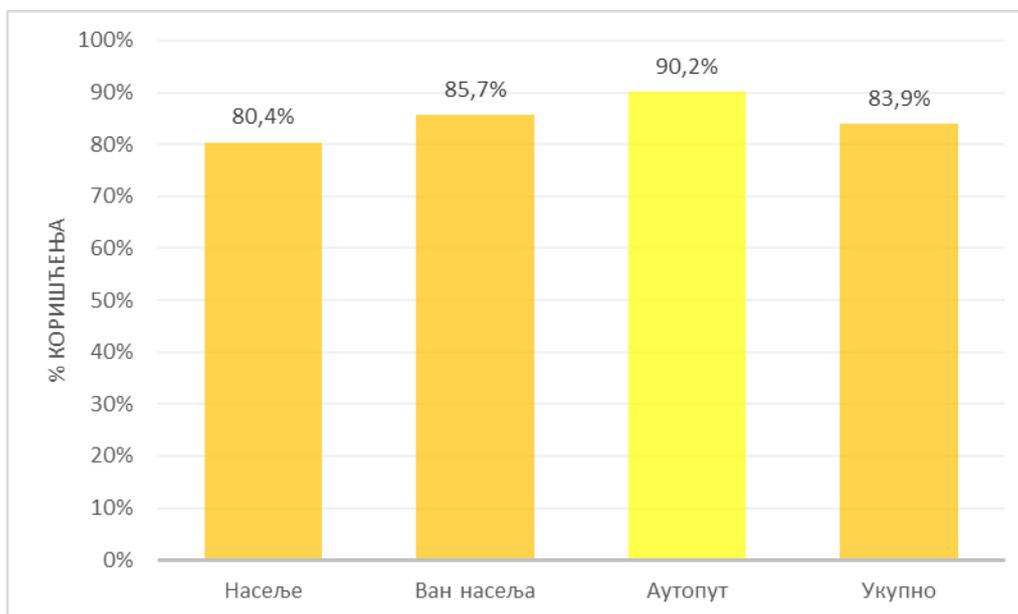
Графикон 3.10 Употреба појаса сувозача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t у 2025. години

Вредност индикатора употребе појаса сувозача у путничким аутомобилима на свим категоријама саобраћајница припада класи средња вредност индикатора. Индикатор коришћења сигурносног појаса од стране сувозача у путничким аутомобилима има тренд раста од 2015. године до 2024. године, док је у 2025. години евидентирано смањење вредности индикатора. Слично као код возача, у првим годинама мерења, вредност индикатора је порасла значајније, док је у наставку забележен мањи раст до 2024. године, да би у 2025. години било евидентирано значајније смањење вредности индикатора, Графикон 3.11.



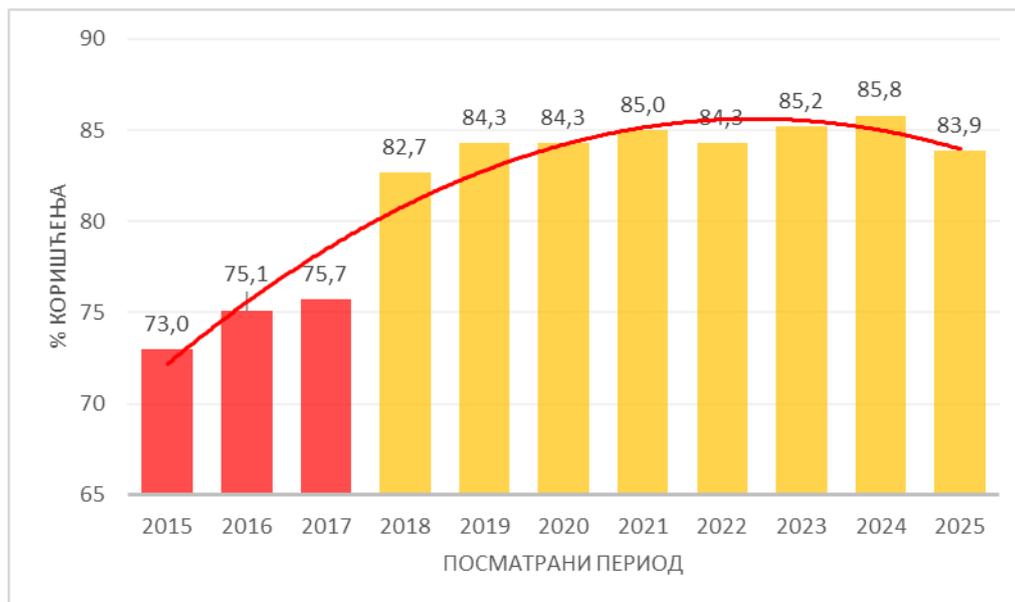
Графикон 3.11 Тренд употребе појаса сувозача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t (2015 - 2025)

Употреба појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима у Србији у 2025. години, просечно износи 83,9%, ако се посматрају све категорије саобраћајница. Вредност индикатора употребе појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима највећа је на аутопуту (90,2%). На саобраћајницама ван насеља и у насељу, вредност индикатора износи респективно 85,7% и 80,4%, Графикон 3.12.

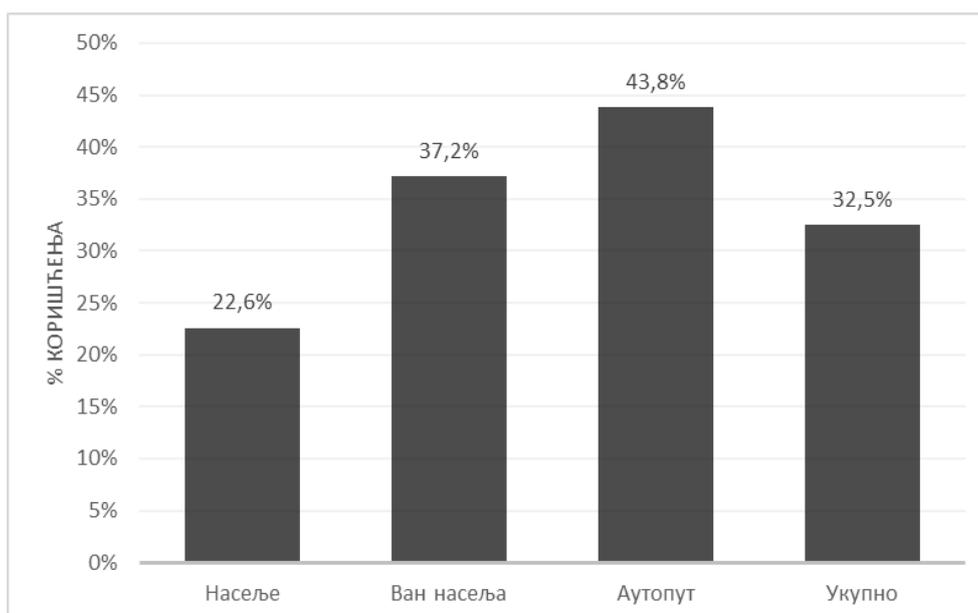


Графикон 3.12 Употреба појаса на предњим седиштима у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у 2025. години

Од почетка мерења индикатора у Републици Србији, у 2025. години први пут је евидентирано значајније смањење вредности индикатора употребе појаса на предњем седишту од приближно 2%, Графикон 3.13.

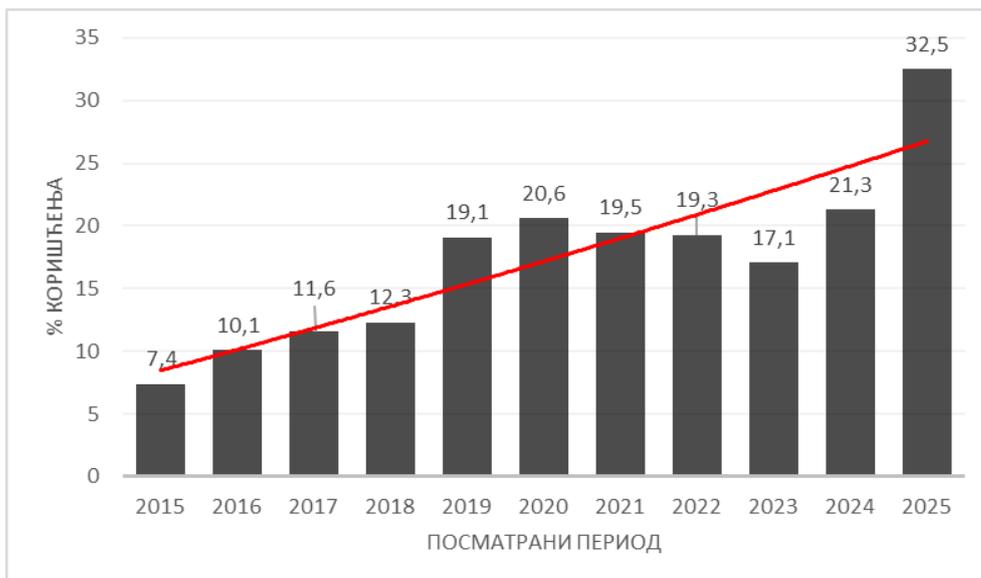


Графикон 3.13 Тренд индикатора коришћења сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t (2015 - 2025)

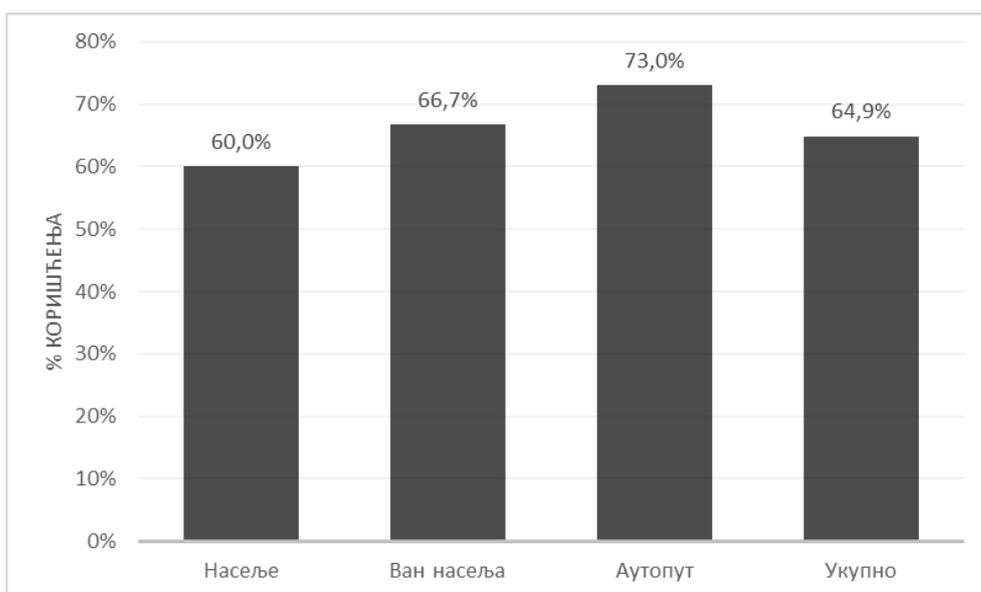


Графикон 3.14 Употреба појаса путника на задњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у 2025. години

Анализирајући индикатор употребе појаса путника на задњем седишту у путничким аутомобилима може се закључити, да просечно 32,5% путника на задњем седишту у Србији користи сигурносни појас. Највећа вредност индикатора употребе појаса путника на задњем седишту у путничким аутомобилима је на аутопуту 43,8%, затим следе саобраћајнице ван насеља (37,2%), док је у насељу најмања употреба појаса путника и износи 22,6%. Вредности индикатора употребе сигурносног појаса путника на задњем седишту има тренд раста, са значајном променом у 2025. години у односу на претходни период. Ипак, наведене вредности индикатора су и даље недовољне за адекватан заштити систем у безбедности саобраћаја, Графикон 3.15.



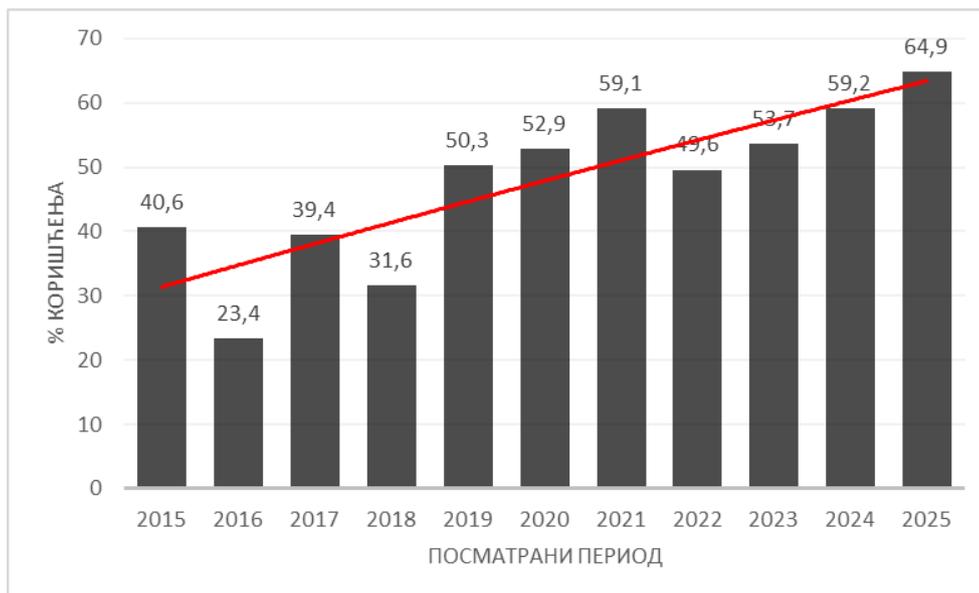
Графикон 3.15 Тренд индикатора употребе појаса путника на задњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t (2015 - 2025)



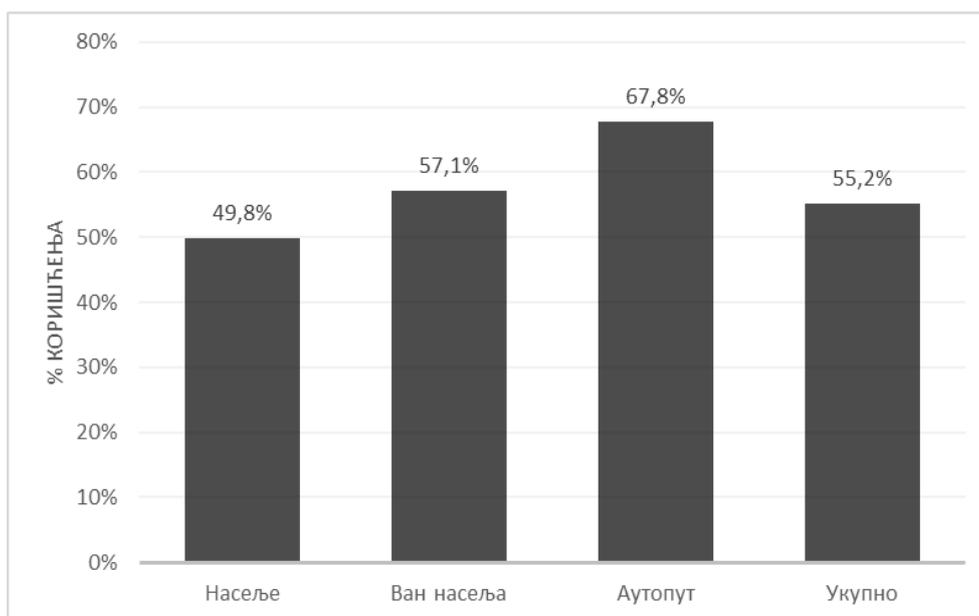
Графикон 3.16 Употреба појаса возача теретних возила у 2025. години

Резултати истраживања 2025. године на националном нивоу Републике Србије, показују да је вредност индикатора употребе сигурносног појаса возача теретних возила највећа на аутопуту, затим следе саобраћајнице ван насеља, док је најмања у насељу. На аутопуту 73% возача теретних возила, ван насеља 66,7% и у насељу 60% возача теретних возила користи сигурносни појас, Графикон 3.16.

Возачи теретних возила имају тренд повећања коришћења сигурносног појаса, од 2015. године до 2025. године. У наведеном периоду употреба сигурносног појаса повећана је са око 40% до 64,9% у 2025. години. У посматраном периоду је јасно видљив тренд раста индикатора, са одступањима у појединим годинама. И поред тренда раста у претходном периоду, вредност индикатора и даље припада класи веома ниска вредност за цео посматрани период, Графикон 3.17.



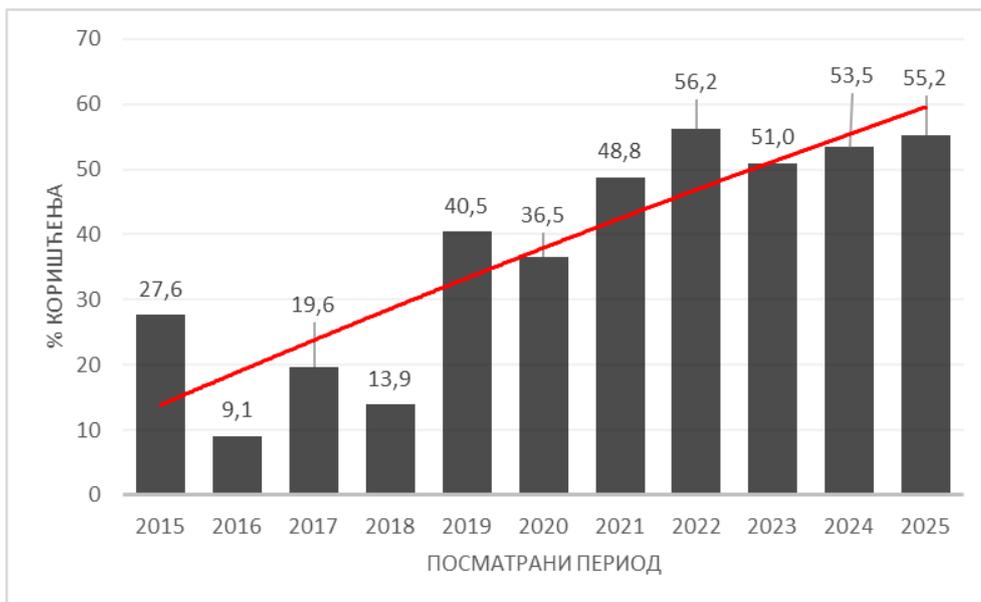
Графикон 3.17 Тренд индикатора употребе појаса возача теретних возила (2015 - 2025)



Графикон 3.18 Употреба појаса сувозача теретних возила у 2025. години

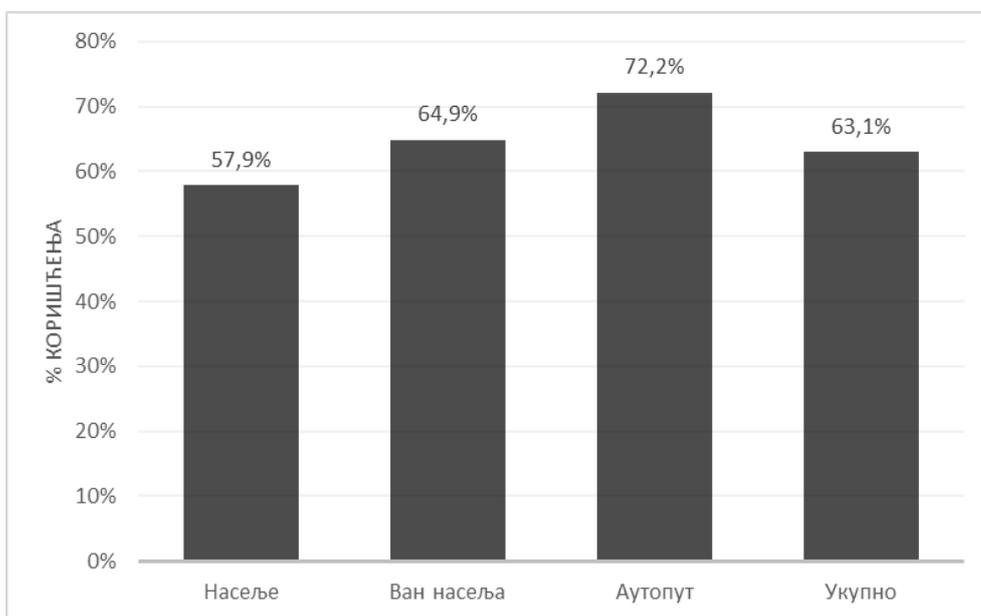
У Србији, просечно 55,2% сувозача у теретним возилима користи сигурносни појас. На аутопуту евидентирана је највећа вредност индикатора (67,8%), затим следе саобраћајнице ван насеља (57,1%). У насељу коришћење појаса сувозача у теретним возилима евидентирано је код 49,8% сувозача, Графикон 3.18.

Тренд индикатора коришћења појаса сувозача у теретним возилима је нестабилан, са константним растом у посматраном периоду. Највећа вредност индикатора евидентирана је у 2022. години (56,2%), што представља блиску вредност измерену и у 2025. години од 55,2%, Графикон 3.19.



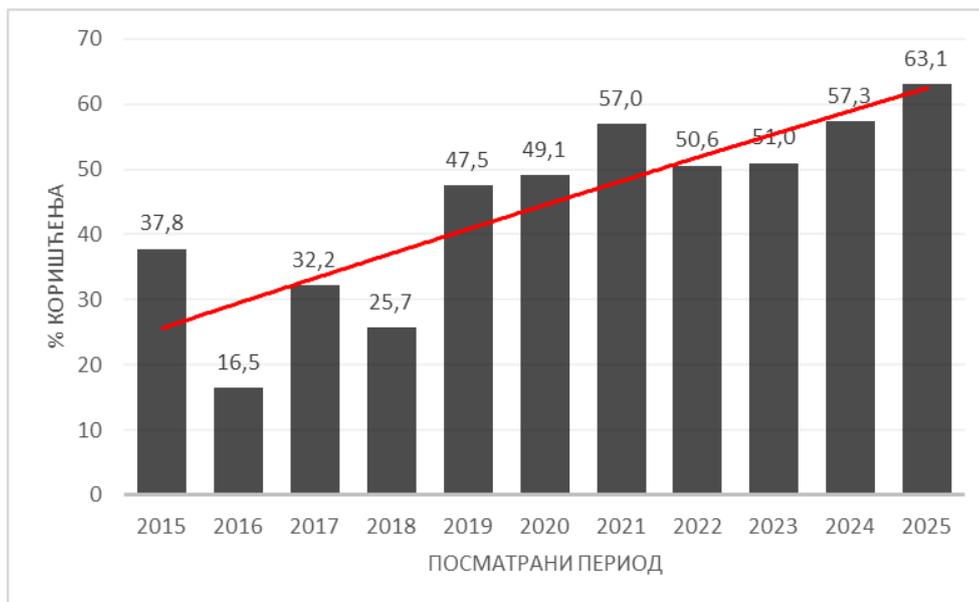
Графикон 3.19 Тренд индикатора употребе сигурносног појаса сувозача теретних возила (2015 - 2025)

Просечна вредност индикатора употребе појаса на предњем седишту у теретним возилима у Србији, према резултатима истраживања 2025. године, износи 63,1%. На аутопуту највећа је вредност индикатора (72,2%), следе саобраћајнице ван насеља (64,9%) и саобраћајнице у насељу (57,9%), Графикон 3.20.



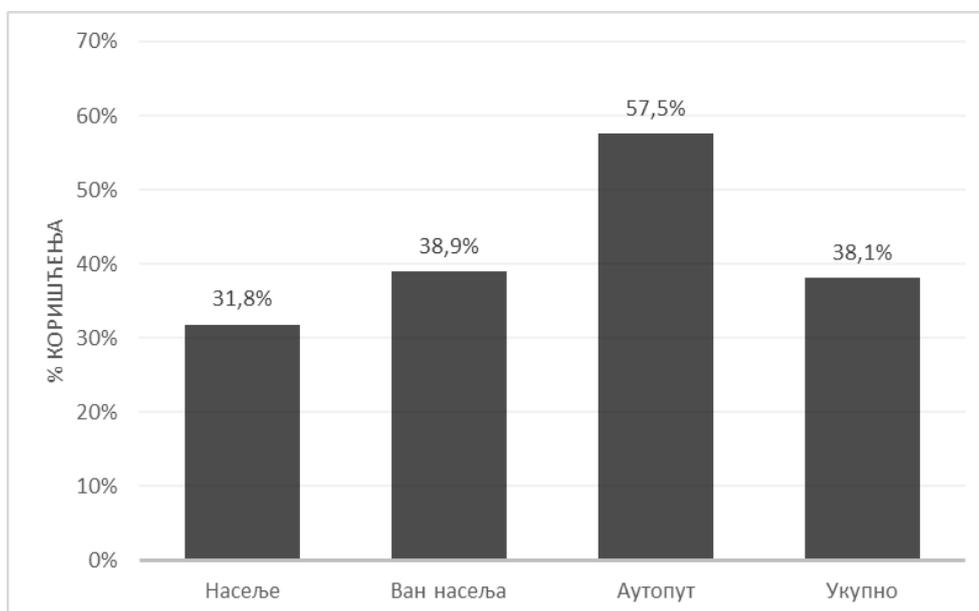
Графикон 3.20 Употреба појаса на предњем седишту теретних возила у 2025. години

Тренд употребе појаса на предњем седишту у теретним возилима расте од 2015. године. У 2025. години евидентирана највећа измерена вредност индикатора у посматраном периоду. У 2025. години измерена је вредност индикатора употребе појаса на предњем седишту у теретним возилима од 63,1%, док је у 2022. години била измерена највећа вредност индикатора од 57,3%, Графикон 3.21.



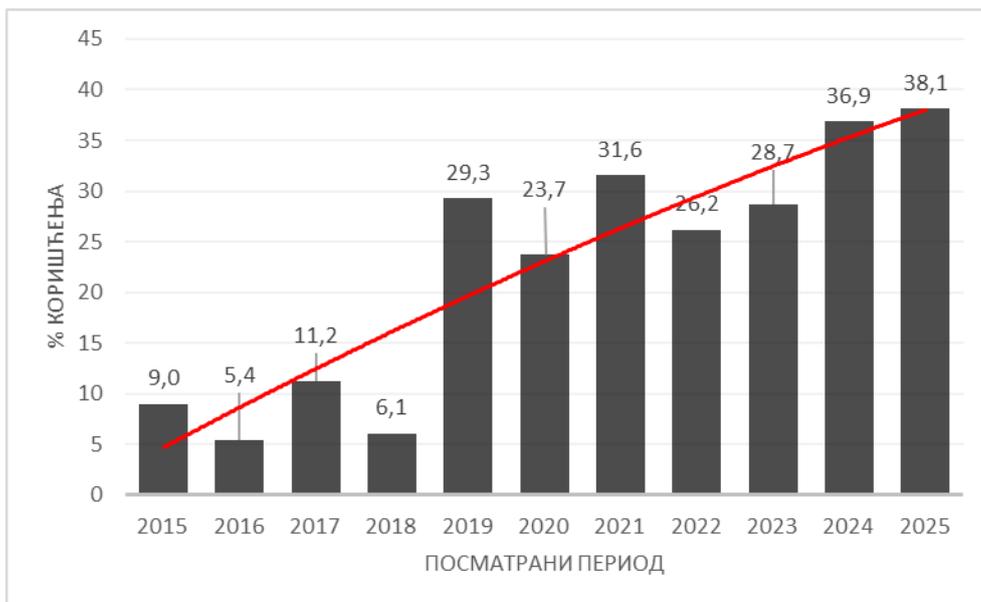
Графикон 3.21 Тренд употребе појаса на предњем седишту теретних возила (2015 - 2025)

На основу истраживања 2025. године, може се закључити да је употреба појаса возача аутобуса најмања од свих осталих категорија возача. Просечно 38,1% возача аутобуса у Републици Србији користи сигурносни појас. На аутопуту 57,5%; ван насеља 38,9%; а у насељу 31,8% возача аутобуса користи сигурносни појас у Републици Србији, Графикон 3.22.



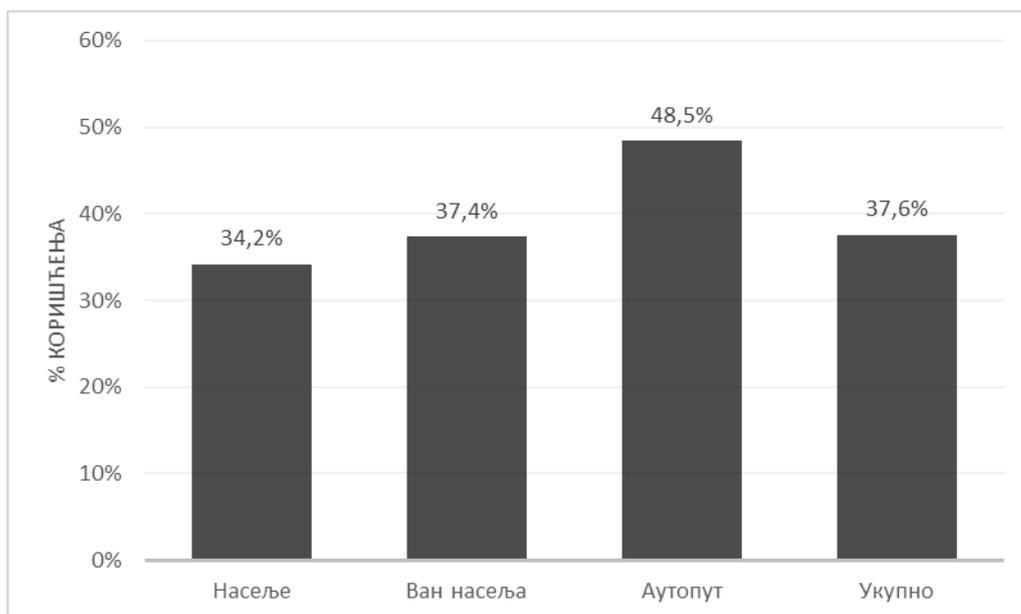
Графикон 3.22 Употреба појаса возача аутобуса у 2025. години

Иако је приметан тренд раста вредности индикатора коришћења сигурносног појаса од стране возача аутобуса, вредности индикатора су и даље ниске. У 2025. години евидентирана је највећа вредност индикатора у посматраном периоду од 38,1%, Графикон 3.23.



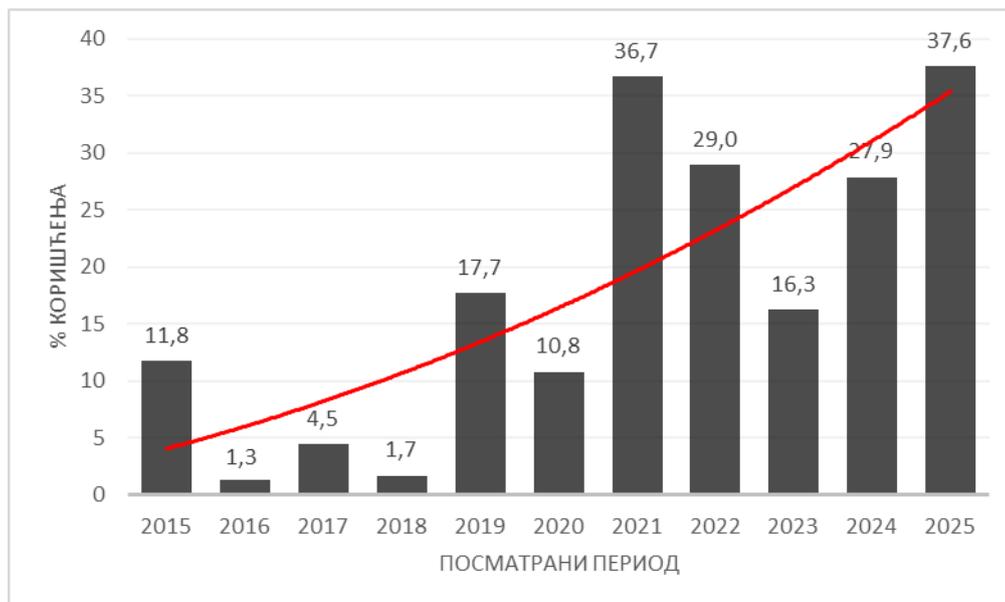
Графикон 3.23 Тренд употребе појаса возача аутобуса (2015 - 2025)

Индикатор коришћења појаса сувозача у аутобусима, слично као код возача аутобуса, има изузетно ниске вредности. Највећа употреба појаса сувозача у аутобусима је на аутопуту 48,5%, затим ван насеља 37,4%, док је најмања вредност у насељу 34,2%, Графикон 3.24.



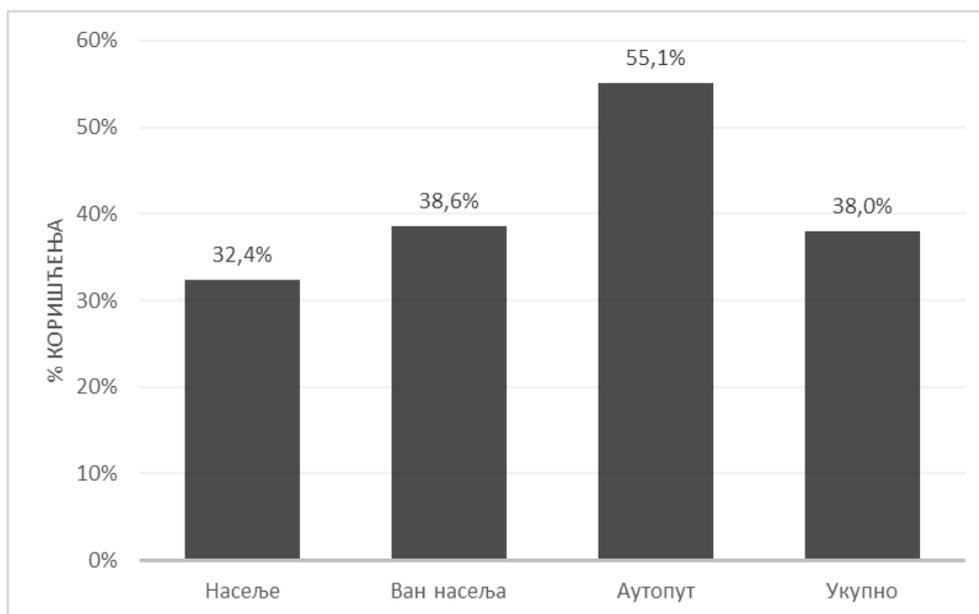
Графикон 3.24 Употреба појаса сувозача у аутобусима у 2025. години

Тренд употребе појаса сувозача у аутобусима је нестабилан са значајним променама у посматраном периоду. У 2025. години евидентиране су највеће вредности индикатора у посматраном периоду. Током последње три године, евидентиран је тренд повећања вредности индикатора, Графикон 3.25.



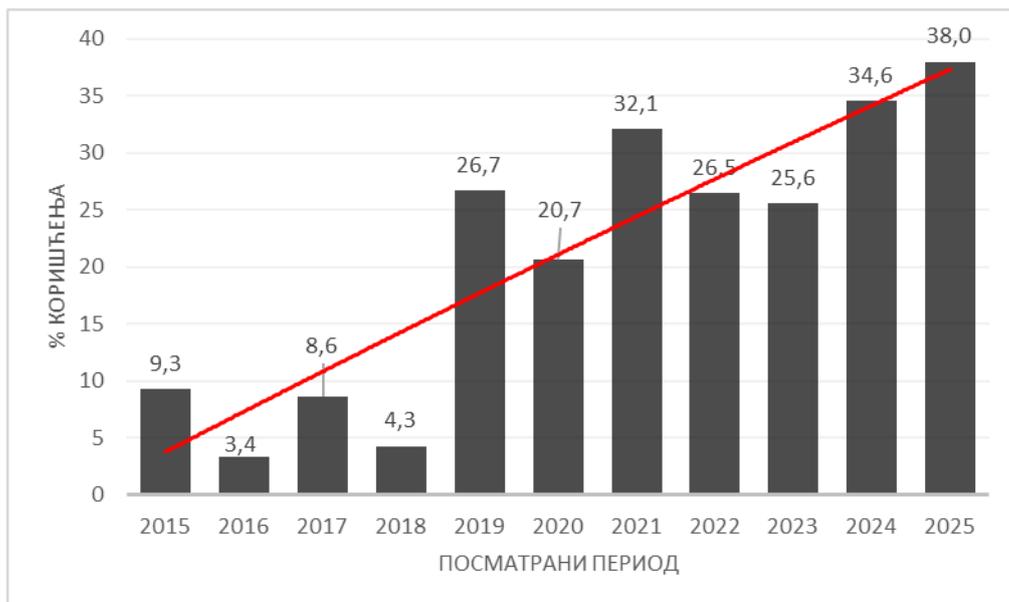
Графикон 3.25 Тренд индикатора употребе појаса сувозача у аутобусима (2015 - 2025)

Резултати истраживања 2025. године на територији Републике Србије показују да просечно 38,0% возача односно сувозача у аутобусима користе сигурносни појас. Употреба појаса на предњем седишту у аутобусима, највећа је на аутопуту 55,1%; следе саобраћајнице ван насеља 38,6% и у насељу 32,4%, Графикон 3.26.



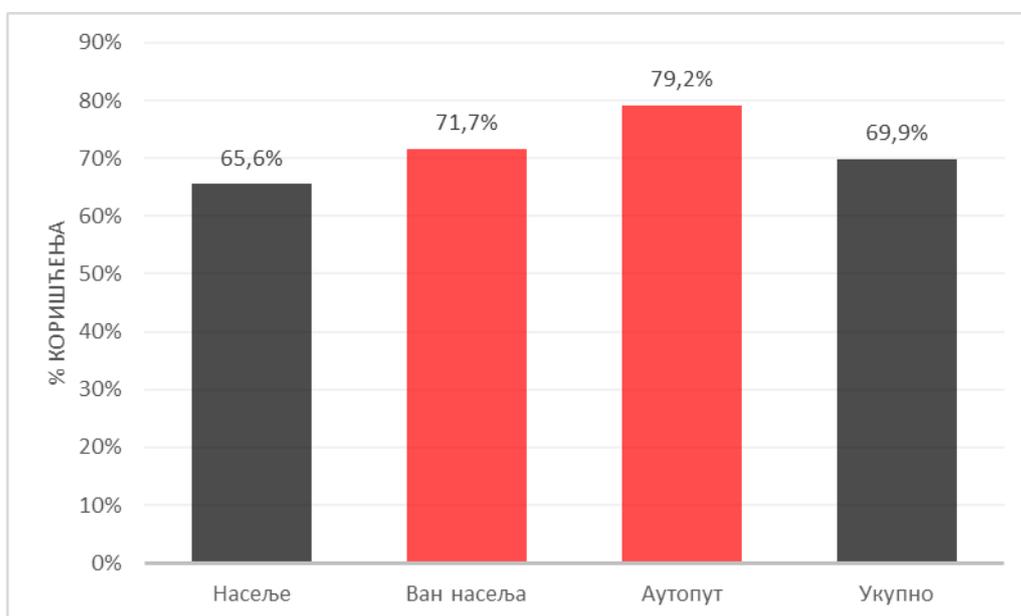
Графикон 3.26 Употреба појаса на предњем седишту у аутобусима у 2025. години

Индикатор употребе појаса на предњем седишту у аутобусима расте у посматраном периоду. У 2025. години, евидентирана је највећа вредност индикатора у посматраном периоду. Вредности индикатора коришћења појаса возача и сувозача у аутобусима су и даље значајно мање од осталих категорија возила, Графикон 3.27.



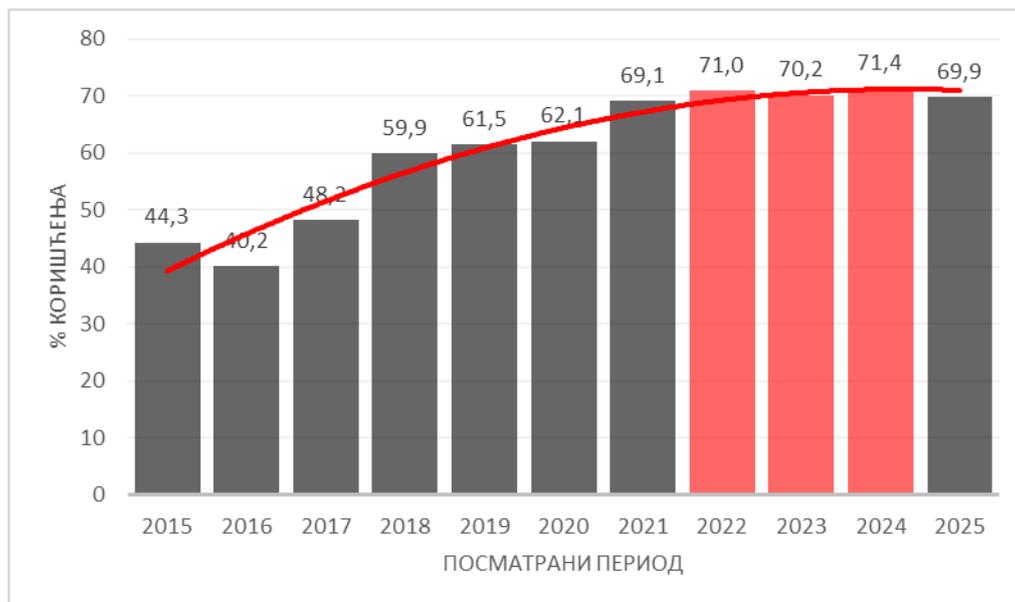
Графикон 3.27 Тренд употребе сигурносног појаса на предњем седишту у аутобусима (2015 - 2025)

Ако се посматрају све категорије саобраћајница, резултати истраживања 2025. године на националном нивоу Републике Србије, показују да се 69,9% деце користи дечије седишта. Највећи проценат коришћења дечијих седишта је на аутопуту (79,2%), следе саобраћајнице ван насеља (71,7%) и у насељу (65,6%), Графикон 3.28.



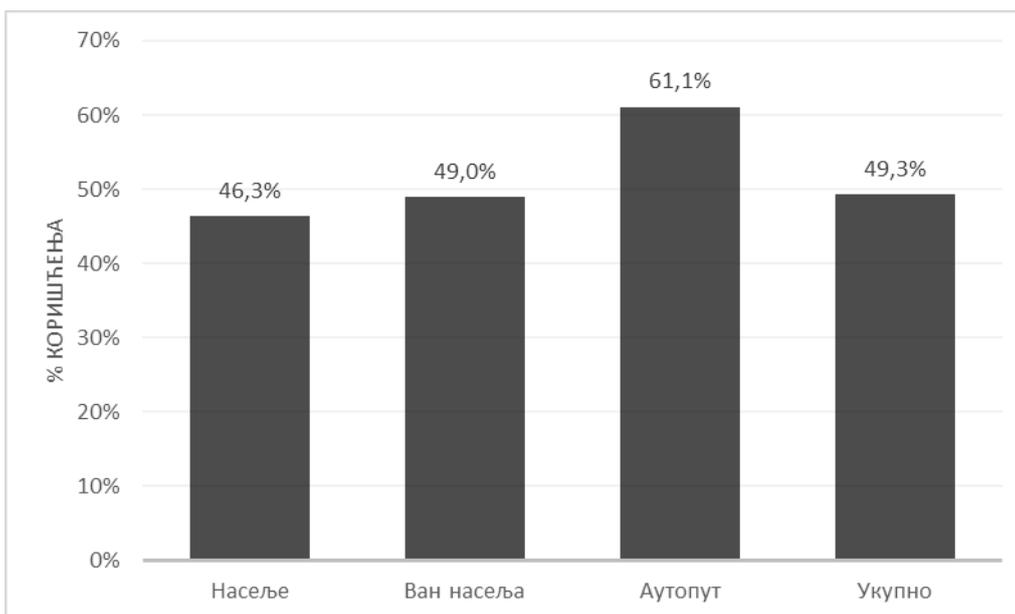
Графикон 3.28 Коришћење дечијих седишта у 2025. години

Вредност индикатора коришћења дечијих седишта има тренд раста од 2015. године до 2024. године. Са почетних вредности од око 40% у 2016. години, вредност индикатора у 2024. години износи преко 70%. У 2025. години је евидентирано незнатно смањење вредности овог индикатора (69,9%), Графикон 3.29.



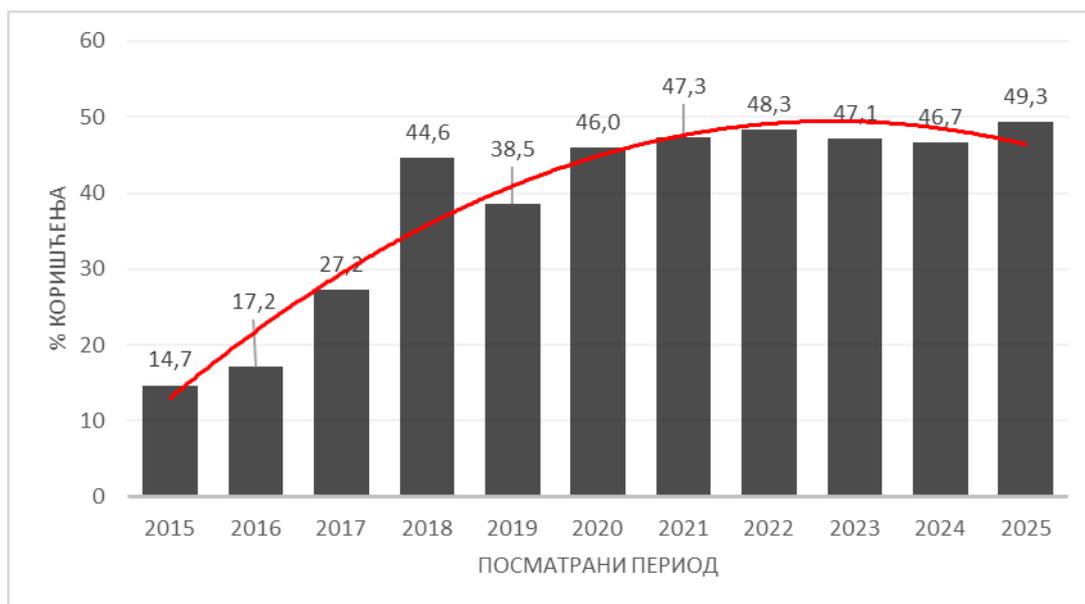
Графикон 3.29 Тренд индикатора употребе дечијих седишта (2015 – 2025)

Расподела коришћења сигурносног појаса код деце показује да је највећа вредност индикатора на аутопуту, где 61,1% деце користити сигурносни појас. Следе саобраћајнице у насељу и ван насеља где употреба сигурносног појаса износи респективно 46,3% и 49%, Графикон 3.30.



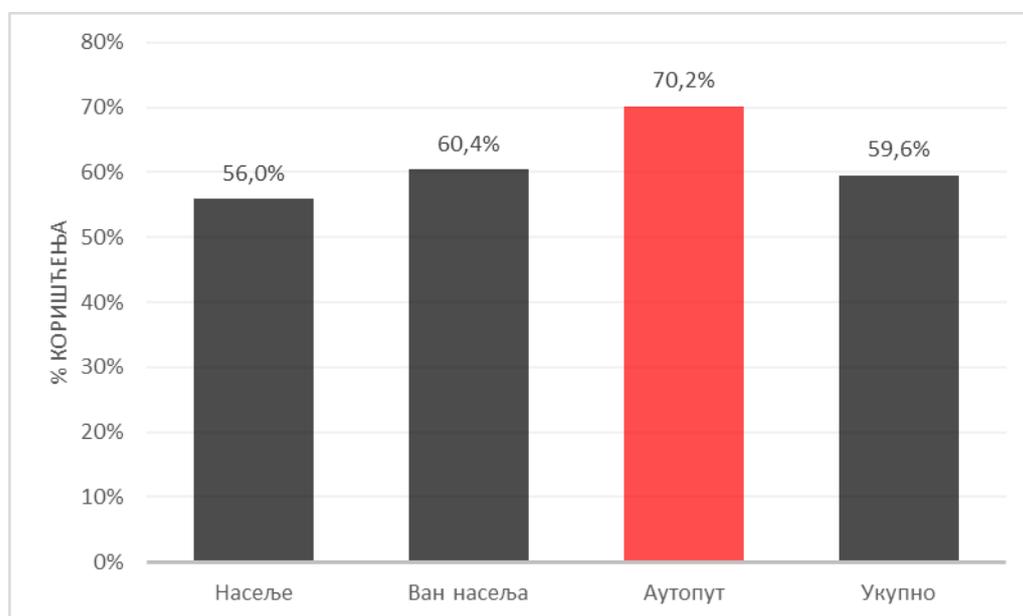
Графикон 3.30 Употреба сигурносног појаса код деце у 2025. години

Измерена вредности индикатора коришћења дечијих седишта у 2025. години је већа у односу на претходне године. Наиме, у 2025. години измерена вредност индикатора износи 49,3% и представља највећу вредност у посматраном периоду. У посматраном периоду, од 2015. године евидентира се значајан раст индикатора употребе сигурносног појаса деце до 2022. године, након чега се евидентира незнатан тренд раста, Графикон 3.31.



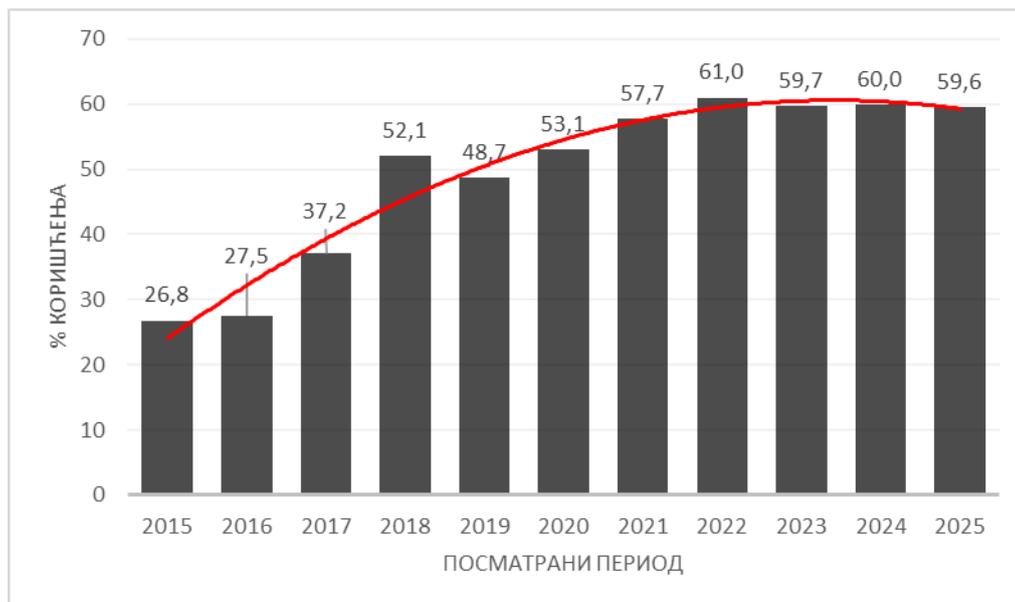
Графикон 3.31 Тренд употребе сигурносног појаса код деце (2015 - 2025)

Сабирањем вредности коришћења дечијег седишта и сигурносног појаса, добијена је вредност коришћења заштитних система за децу. Резултати истраживања у 2025. години, показују да се 59,6% деце у Србији правилно превози, при чему се деца правилно превозе најчешће на аутопуту, где вредност индикатора износи 70,2%, затим на саобраћајницама ван насеља, где се 60,4% деце правилно превози и на саобраћајницама у насељу, где се 56% деце правилно превози, Графикон 3.32.



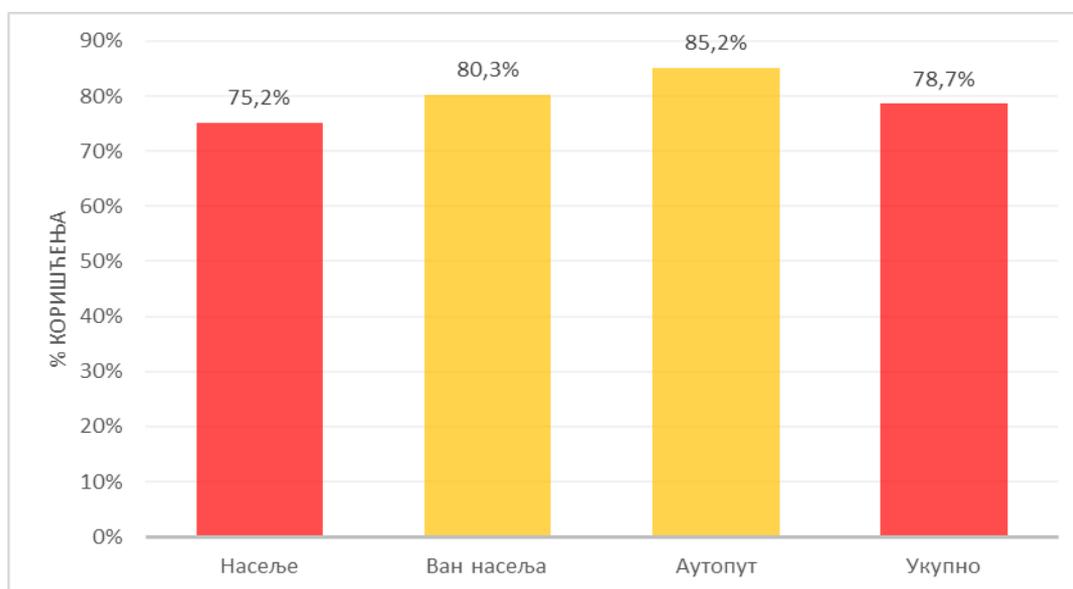
Графикон 3.32 Употреба заштитних система за децу у 2025. години

Индикатори коришћења заштитних система за децу имају тренд раста од 2015. године до 2022. године, након чега тренд приближно стагнира. Вредност индикатора је од око 26%, порасла до приближно 60%, где се одржава од 2022. године. И поред тренда раста, вредности индикатора и даље припада класи веома ниска вредност, Графикон 3.33.



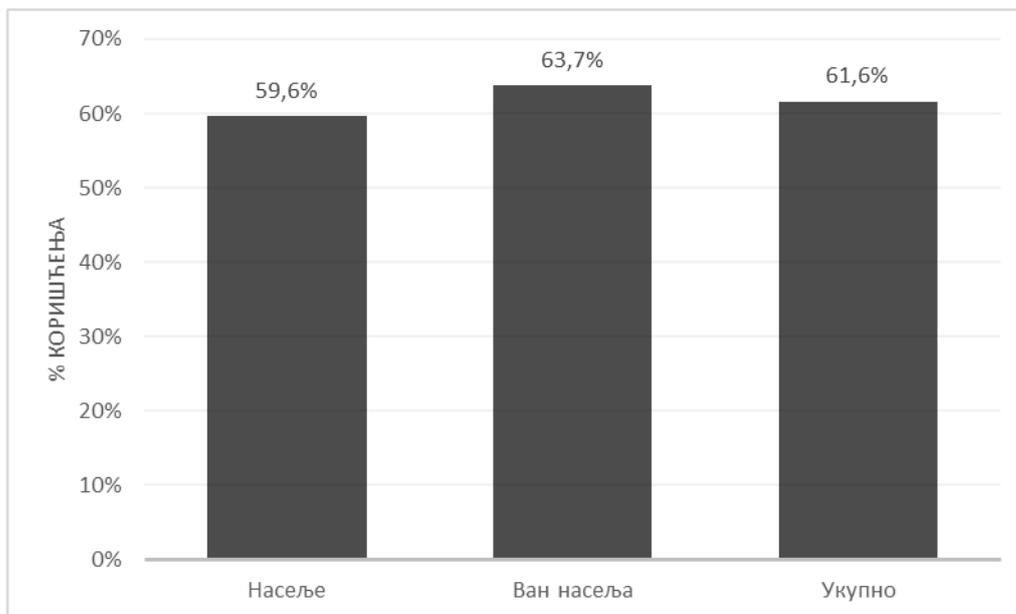
Графикон 3.33 Тренд употребе заштитних система за децу (2015 - 2025)

У складу са ревизијом методологије индикатора из 2022. године, од 2022. године у Републици Србији се прати индикатор „% возача, односно путника који правилно користе сигурносне појасеве, односно дечије заштитне системе у путничким аутомобилима“. Вредност наведеног индикатора у 2025. години износи 78,7% (посматрано за све категорије саобраћајница). Највећа вредност наведеног индикатора је на аутопуту (85,2%), следе саобраћајнице ван насеља (80,3%) и у насељу (75,2%), Графикон 3.34.



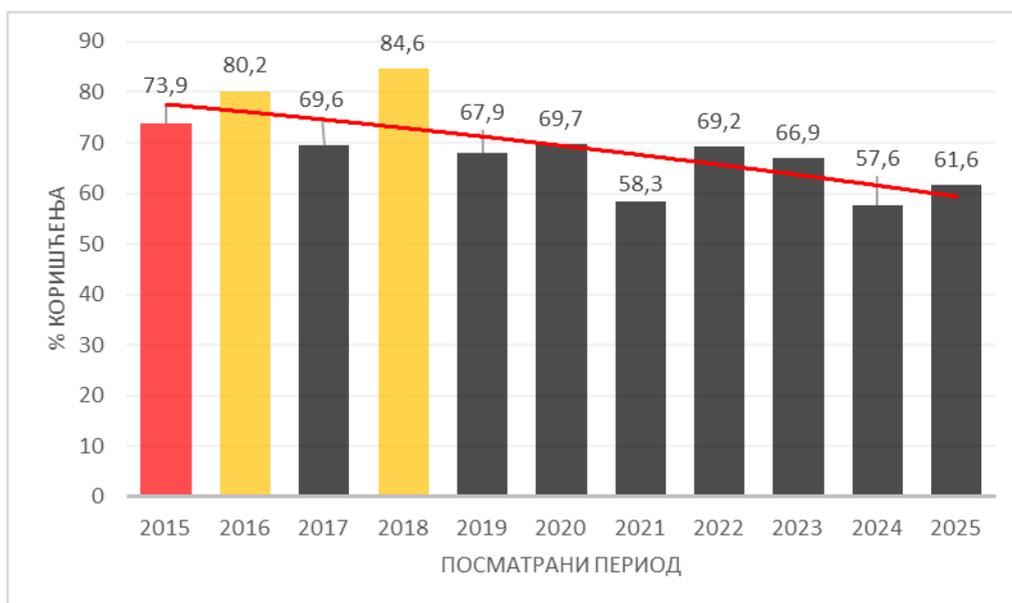
Графикон 3.34 % возача, односно путника који правилно користе сигурносне појасеве, односно дечије заштитне системе у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у Републици Србији у 2025. години

Индикатор употребе заштитних кацага возача mopеда (mopedиста) у Србији износи 61,6%, при чему је у 2025. години евидентирана већа вредност индикатора на саобраћајницама ван насеља (63,7%) у односу на насеље 59,6%, Графикон 3.35.



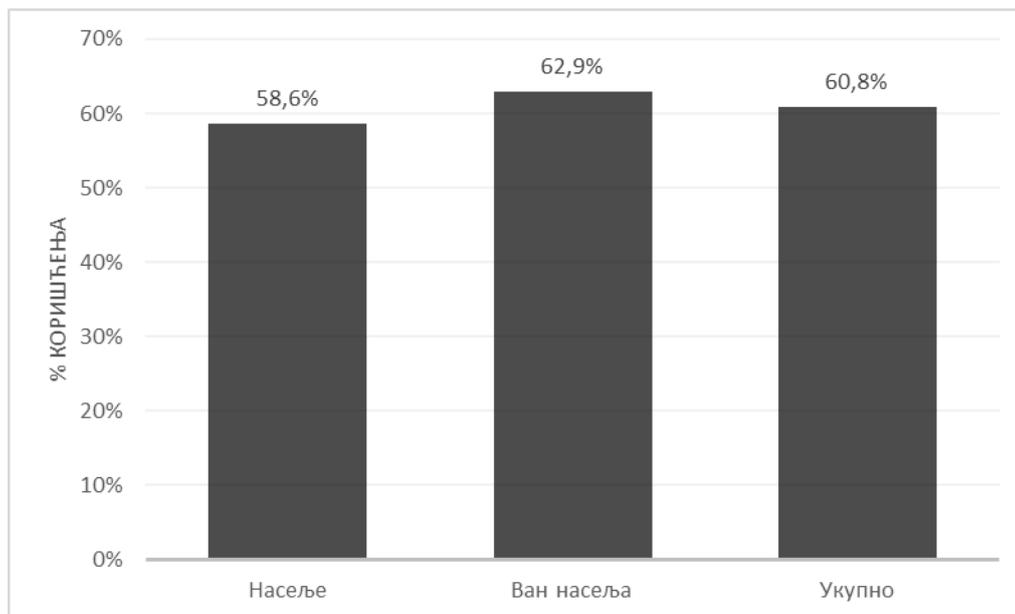
Графикон 3.35 Употреба заштитне кациге возача мопеда у 2025. години

За разлику од претходних индикатора који имају тренд раста на националном нивоу у Републици Србији, за период 2015 – 2025. године, индикатор коришћења заштитних кацига возача мопеда има тренд смањења за наведени период. Вредност индикатора употребе заштитних кацига возача мопеда је смањена у посматраном периоду, са око 74% на око 58% у 2024. години. У 2025. години евидентирано је повећање вредности индикатора на 61,6%, Графикон 3.36.



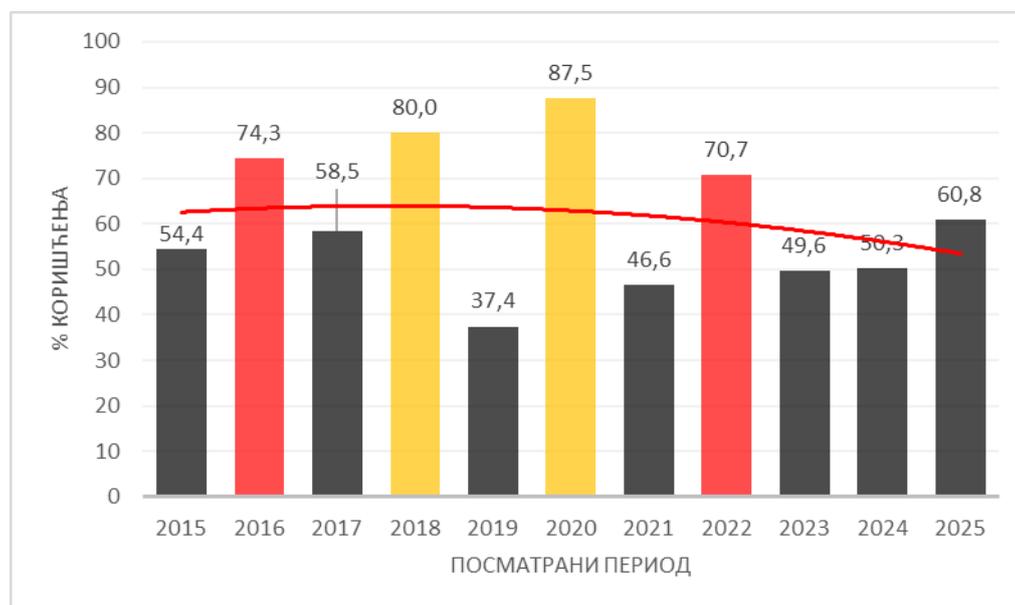
Графикон 3.36 Тренд индикатора коришћења заштитних кацига возача мопеда (2015 - 2025)

Употреба заштитних кацига путника на мопедима према резултатима истраживања у 2025. години, просечно износи 60,8%. У насељу 58,6% путника на мопедима, а ван насеља 62,9% путника користи заштитну кацигу, Графикон 3.37.



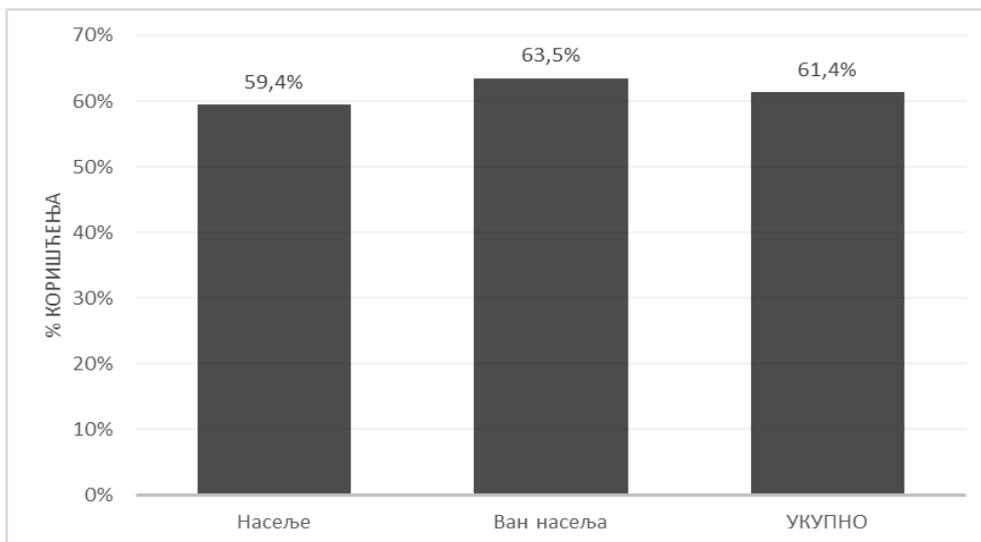
Графикон 3.37 Употреба заштитних кацига путника на мопедима у 2025. години

Вредности индикатора коришћења заштитних кацига путника на мопедима има променљив тренд, са благим трендом смањења вредности. Разлог променљивог тренда може бити специфичност индикатора, односно релативно ретке саобраћајне ситуације у којима се на мопедима превози још једно лице, Графикон 3.38.



Графикон 3.38 Тренд индикатора коришћења заштитних кацига путника на мопедима (2015 - 2025)

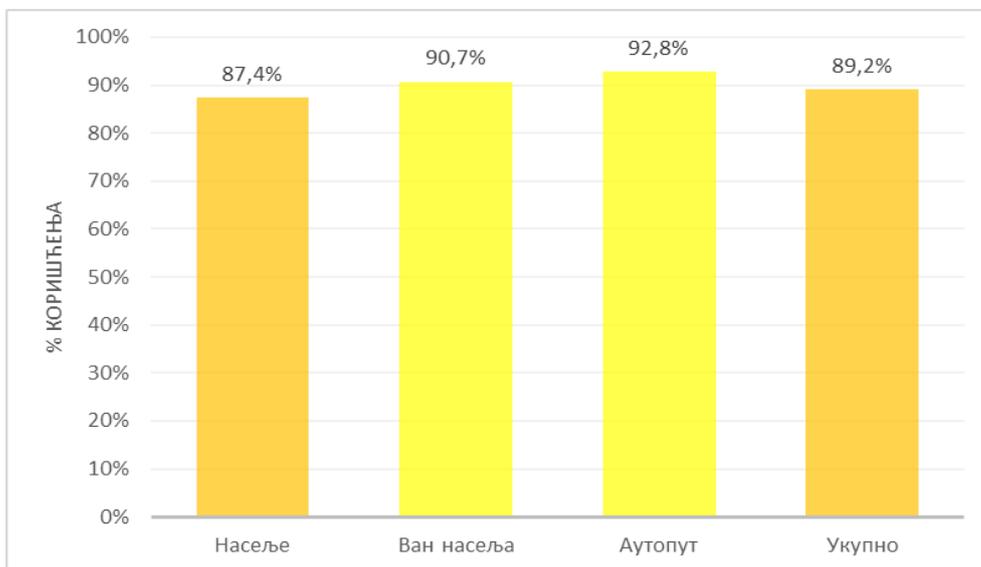
Анализа вредности индикатора употребе заштитне кациге возача и путника на мопедима (обједињен индикатор за возаче и путнике на мопедима), показује ниску вредност индикатора на обе категорије саобраћајница. Просечно, 61,4% возача, односно путника на мопедима користи заштитну кацигу, при чему је незнатно већа употреба кациге у 2025. години евидентирана на саобраћајницама ван насеља, Графикон 3.39.



Графикон 3.39 Употреба заштитне кациге возача и путника на мопедима у 2025. години

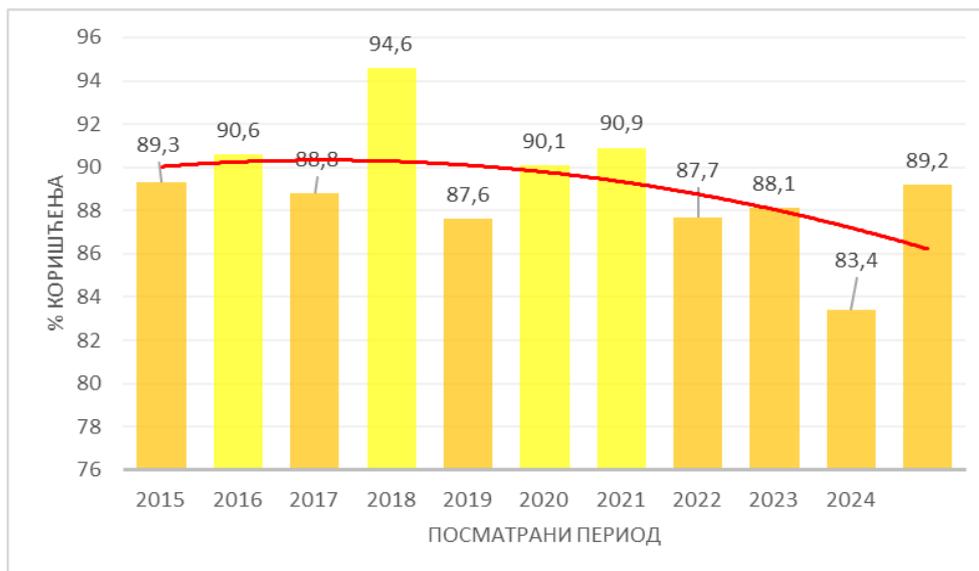
Анализа резултата истраживања индикатора у Србији, у 2025. години, показује да је вредност индикатора употребе заштитне кациге возача мотоцикала највећа на аутопуту, следе саобраћајнице ван насеља и у насељу.

Највећа евидентирана вредност индикатора употребе заштитних кацига возача мотоцикала је на аутопуту (92,8%), затим следе саобраћајнице ван насеља где 90,4% возача мотоцикала користи заштитну кацигу и у насељу где је евидентирана употреба код 87,4% возача мотоцикала, Графикон 3.40.



Графикон 3.40 Употреба заштитне кациге возача мотоцикала у 2025. години

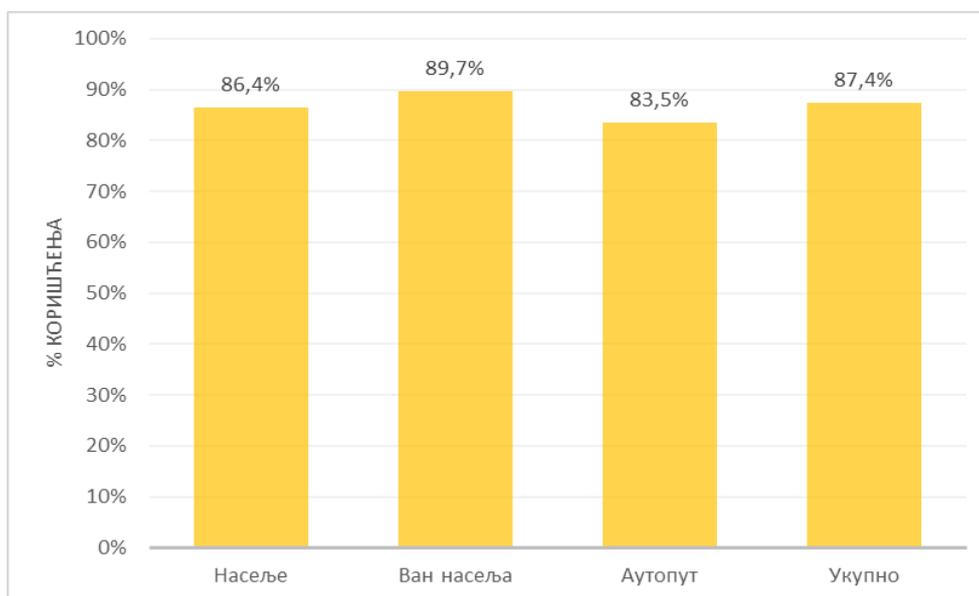
Анализа тренда индикатора употребе заштитне кациге возача мотоцикала показује смањење вредности индикатора последњих година. У посматраном периоду евидентирана је највећа вредност индикатора у 2018. години, након чега долази до смањења вредности индикатора и осцилација вредности по годинама. Графикон 3.41 приказује тренд вредности индикатора употребе заштитних кацига возача мотоцикала.



Графикон 3.41 Тренд употребе заштитне кациге возача мотоцикала (2015 - 2025)

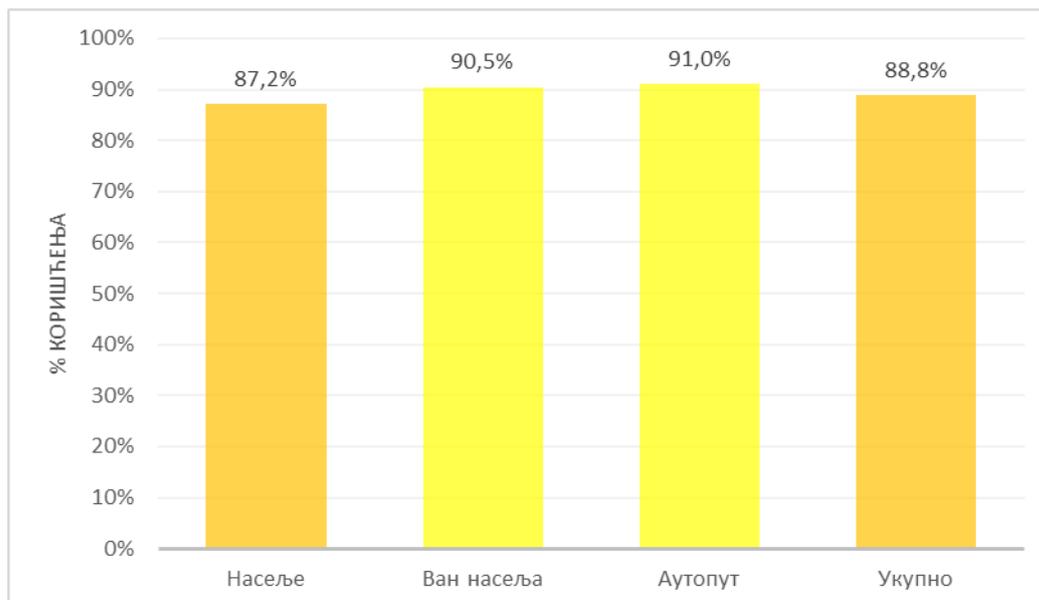
Употреба кациге путника на мотоциклима просечно износи 87,4%, што је мање од возача мотоцикала (89,2%). Коришћење кацига путника има највећу вредност на саобраћајницама ван насеља, следе саобраћајнице у насељу и аутопут.

На аутопуту у 2025. години евидентирана је употреба заштитне кациге код 83,5% путника на мотоциклима; ван насеља код 89,7% и у насељу код 86,4% путника на мотоциклима, Графикон 3.42.



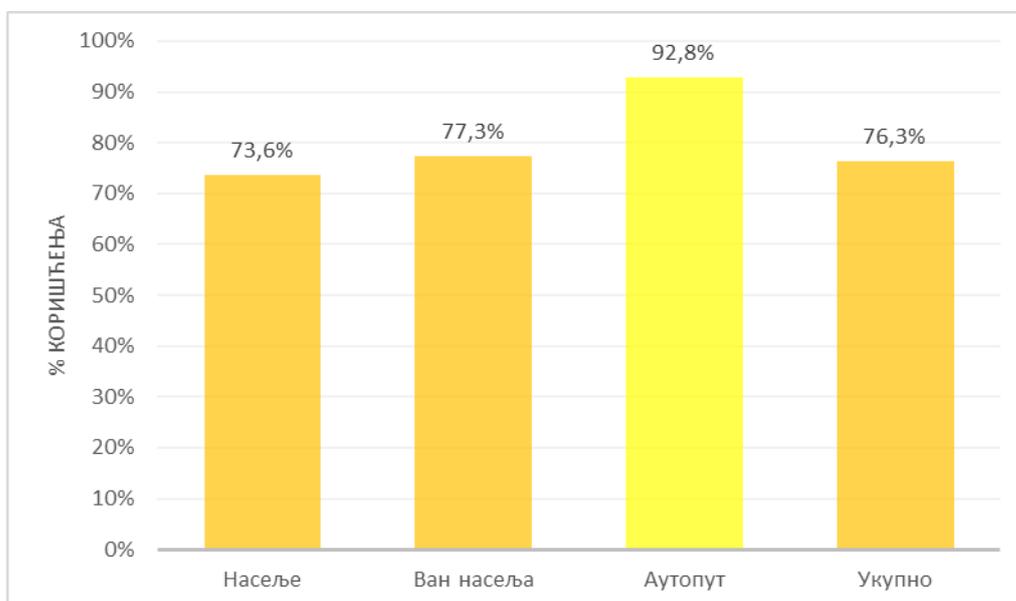
Графикон 3.42 Употреба заштитних кацига путника на мотоциклима у 2025. години

Просечно 88,8% возача и путника на мотоциклима користи заштитну кацигу на свим категоријама саобраћајница. Највећа употреба заштитне кациге на мотоциклима је на аутопуту (91%), следе саобраћајнице ван насеља (90,5%) и у насељу (87,2%). На аутопуту и ван насеља индикатор припада класи висока вредност, док у насељу припада класи средња вредност индикатора, Графикон 3.43.



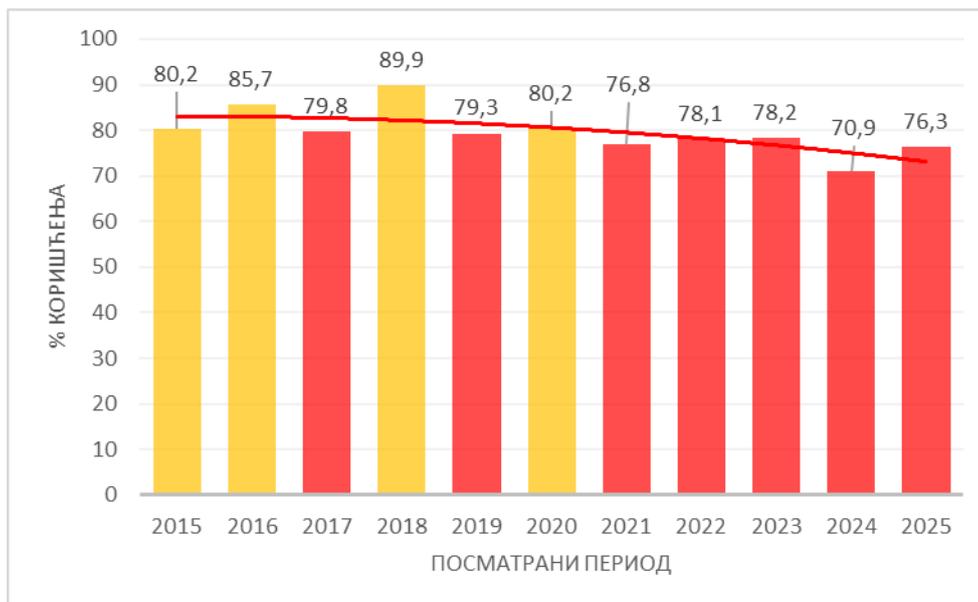
Графикон 3.43 Употреба заштитне кациге возача и путника на мотоциклима у 2025. години

Посматрано обједињено за возаче моторизованих двоточкаша (возаче мопеда и возаче мотоцикала), индикатор коришћења заштитних кацига износи просечно 76,3%. Значајно већа вредност индикатора евидентирана је на аутопуту (92,8%) следе саобраћајнице ван насеља (77,3%), док је најмања вредност индикатора у насељу (73,6%), Графикон 3.44.



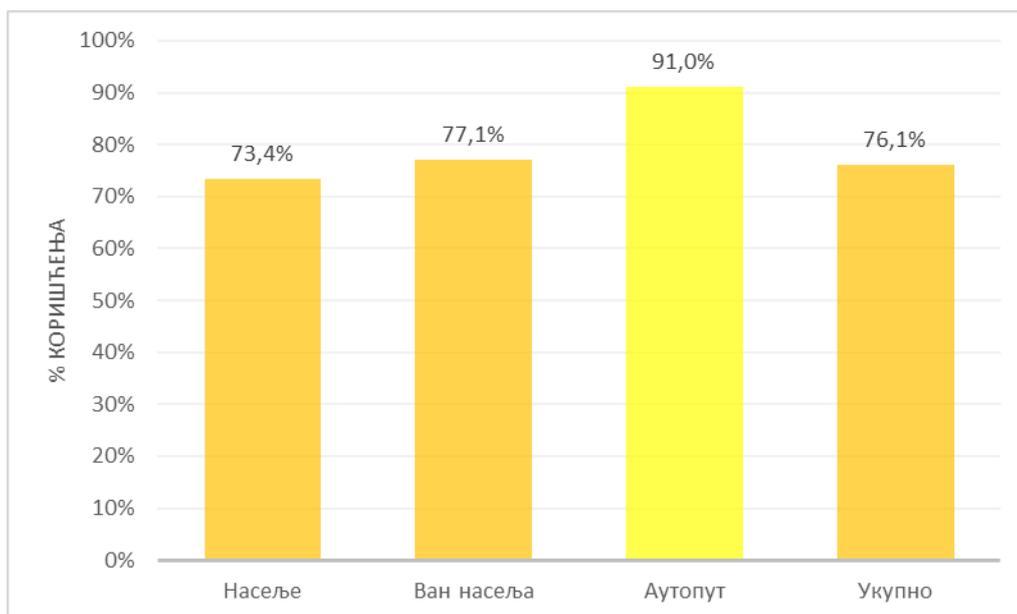
Графикон 3.44 Вредност индикатора % возача моторизованих двоточкаша (возача мопеда и возача мотоциклиста) који на адекватан начин користе заштитне кациге у 2025. години

Анализа тренда коришћења заштитних кацига возача мопедиста и мотоциклиста показује тренд смањења вредности индикатора. Наведени тренд је последица смањења оба индикатора и код мотоциклиста и код мопедиста. Вредност индикатора коришћења заштитних кацига мопедиста и мотоциклиста у 2025. години је већа у односу на 2024. годину, Графикон 3.45.



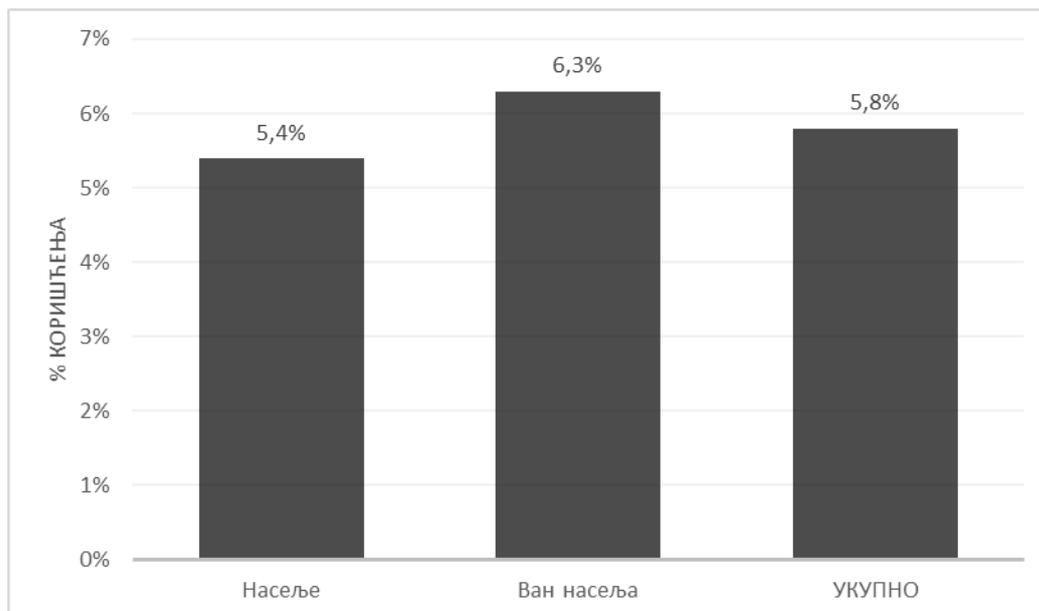
Графикон 3.45 Тренд употребе заштитне кациге мопедиста и мотоциклиста (2015 - 2025)

Вредност индикатора употребе заштитне кациге за возаче и путнике на мопедима и мотоциклима износи 76,1% просечно за све категорије саобраћајница. У насељу и ван насеља вредност индикатора припада класи средња вредност, док на аутопуту припада класи висока вредност индикатора, Графикон 3.46



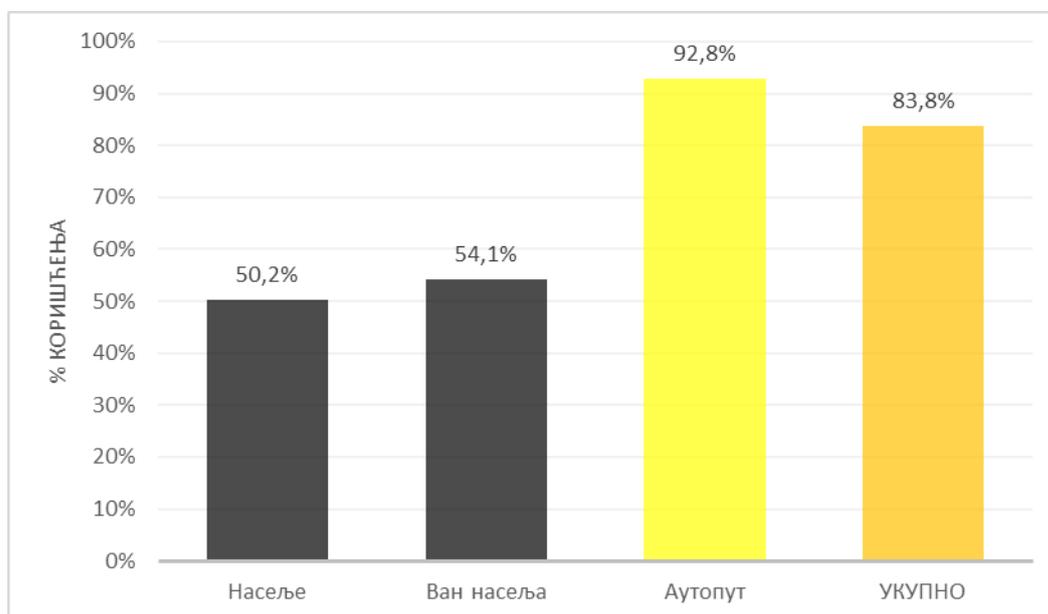
Графикон 3.46 Вредност индикатора % возача и путника на мопедима и мотоциклима који на адекватан начин користе заштитне кациге у 2025. години

Бициклисти у Србији ретко користе заштитну кацигу. Истраживање у 2025. години показује да 5,8% евидентираних возача бицикала користи заштитну кацигу. Већа употреба кациге бициклиста је ван насеља (6,3%), у односу на насеље (5,4%), Графикон 3.47.



Графикон 3.47 Употреба заштитне кациге возача бицикала у 2025. години

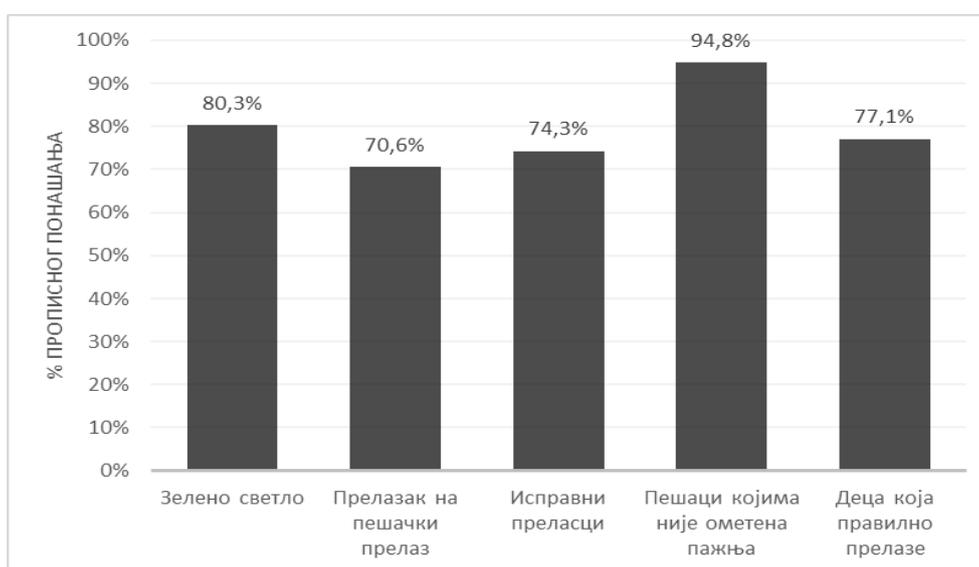
Према ревизији методологије, у 2022. години започет је процес праћења индикатора који се односе на коришћење заштитне кациге моторизованих двоточкаша и бициклиста. Наведени индикатор представља укупну вредност коришћења заштитних кацига свих возача двоточкаша. На аутопуту, вредност наведеног индикатора је једнак мотоциклистима (92,8%). Ван насеља, 54,1% возача двоточкаша користи заштитну кацигу, док у насељу то чини 50,2%, Графикон 3.48.



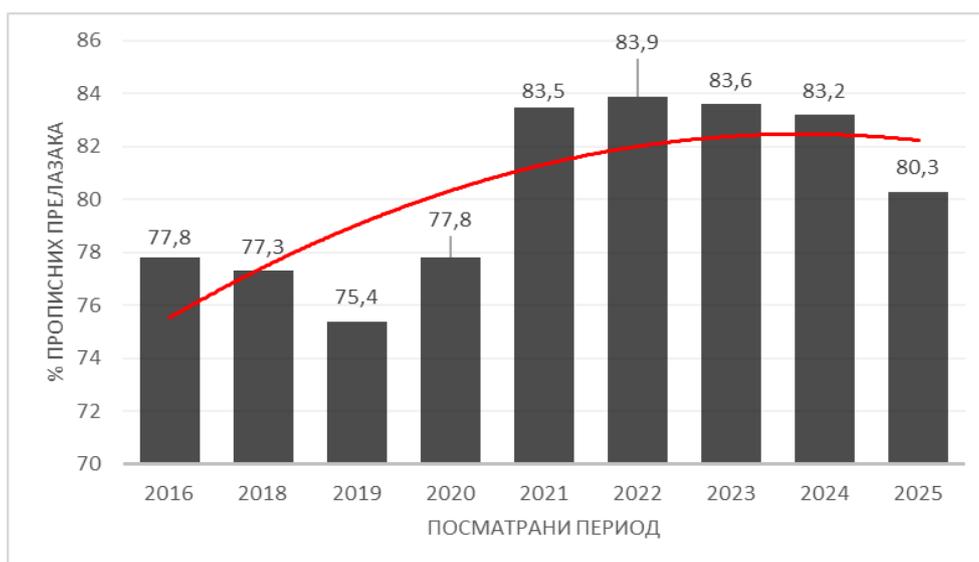
Графикон 3.48 Употреба заштитних кацига моторизованих двоточкаша и бициклиста у 2025. години

### 3.3. ПЕШАЦИ

Истраживање понашања пешака у Србији у 2025. години обухватило је истраживање процента пешака који прелазе коловоз док је укључено зелено светло; истраживање процента пешака који прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу; истраживање процента пешака којима није ометена пажња током преласка коловоза и проценат деце који прелазе коловоз на пешачком прелазу. На националном нивоу 80,3% пешака прелази коловоз док је укључено зелено светло, а 70,6% пешака прелази коловоз на пешачком прелазу. На основу наведена два индикатора добија се укупан индикатор правилних прелазака коловоза од стране пешака, чија вредност износи 74,3%. Током преласка коловоза, код 94,8% пешака није ометена пажња. Неповољна вредност индикатора у 2025. години евидентирана је код деце пешака, зато што су у мањем проценту од одраслих пешака прелазили коловоз на пешачком прелазу (77,1%), Графикон 3.49.

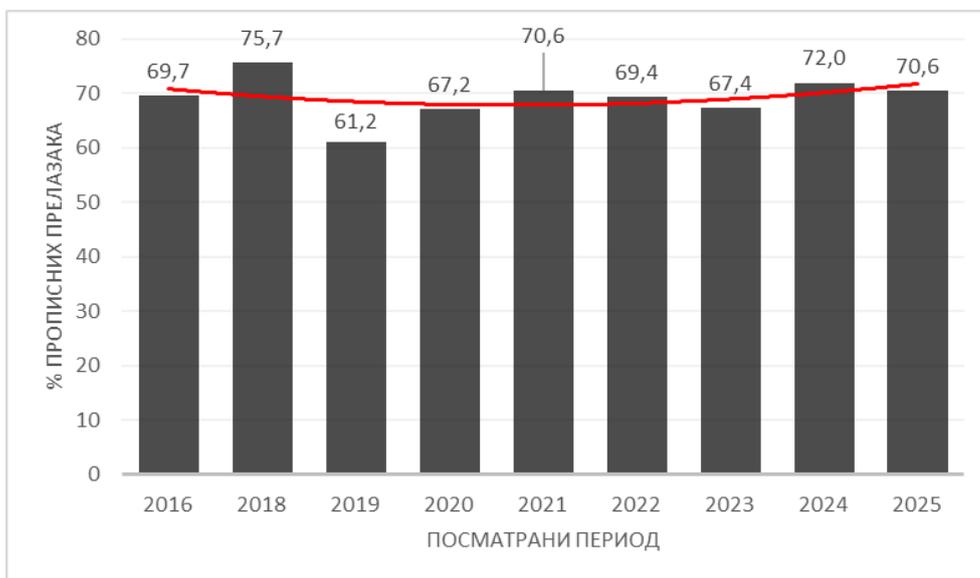


Графикон 3.49 Вредност индикатора понашања пешака на националном нивоу у 2025. години



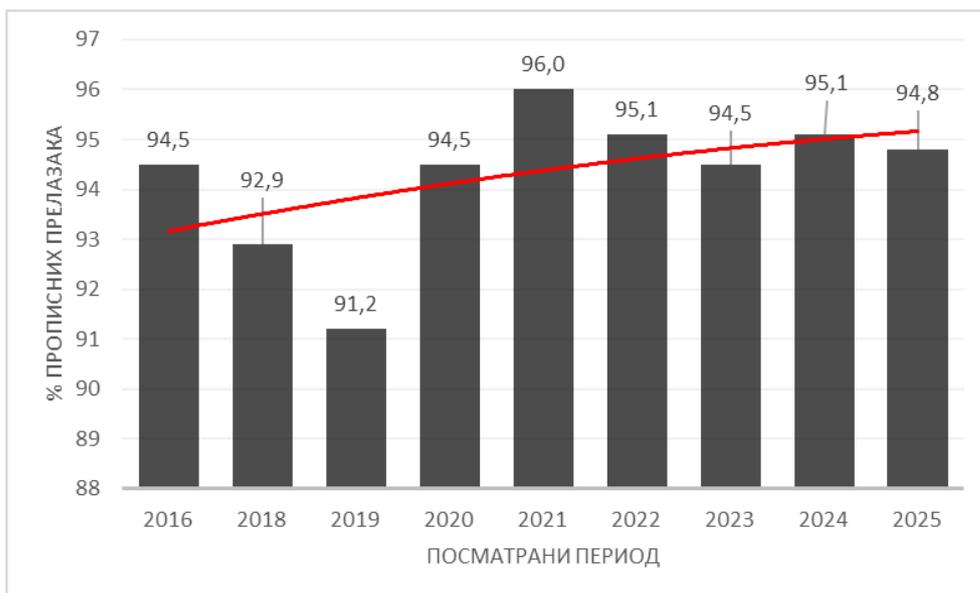
Графикон 3.50 Тренд индикатора проценат пешака који прописно прелазе коловоз док је укључено зелено светло за пешаке (2016 - 2025)

Мерење у 2025. години понашања пешака у саобраћају показује мање поштовање светлосних сигнала од стране пешака, у односу на 2024. годину. У периоду 2016-2020, тренд индикатора прописних прелазака пешака је значајно растао, док се од 2020. године евидентиран приближно иста вредност индикатора на годишњем нивоу до 2024. године. У 2025. години дошло је до значајнијег смањења вредности овог индикатора, Графикон 3.50.



Графикон 3.51 Тренд индикатора проценат пешака који прописно прелазе коловоз на обележен пешачки прелаз (2016 - 2025)

Тренд индикатора прописних прелазака пешака на пешачком прелазу има сличне вредности последњих година, око 70%. У 2025. години евидентирано је незнатно смањење вредности овог индикатора. Генерално, резултати истраживања понашања пешака показују да се значајан број пешака у Републици Србији понаша непрописно, Графикон 3.51.



Графикон 3.52 Тренд индикатора проценат пешака којима није ометена пажња током преласка коловоза (2016 - 2025)

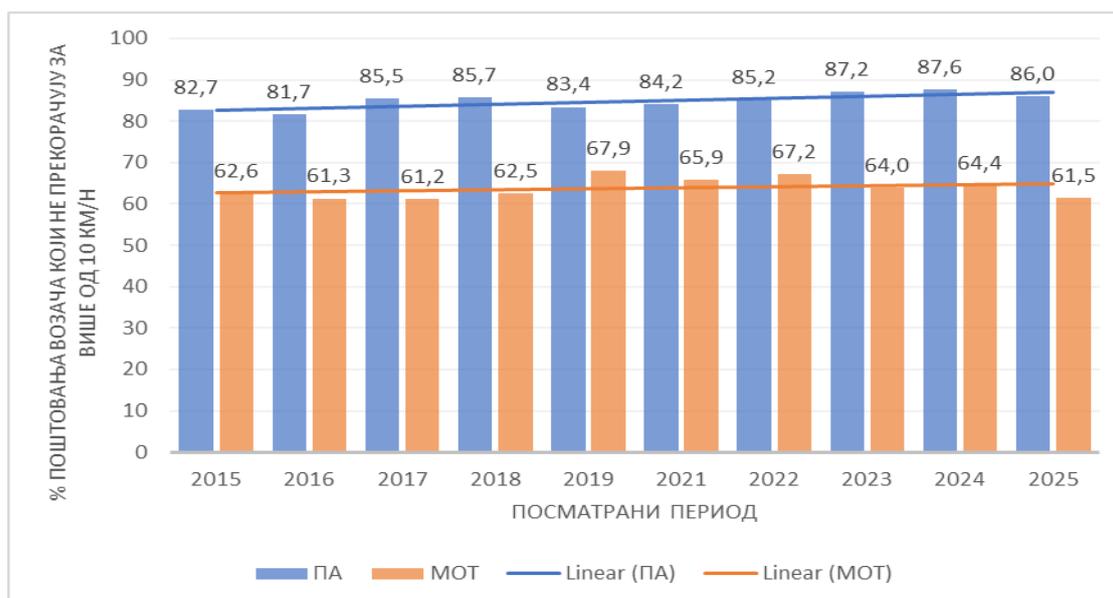
Истраживања у 2025. години показују да 94,8% пешака задржава пажњу на саобраћај, односно за велику већину пешака није ометена пажња током преласка коловоза. Добијена вредност у 2025. години је слична претходној години, при чему је најмања вредност наведеног индикатора била у 2019. години, када 91,2% пешака није имало ометену пажњу, Графикон 3.52.

### 3.4. БРЗИНА

Табела 3.1 Вредности индикатора брзине на саобраћајницама у насељу на националном нивоу Републике Србије у 2025. години

У НАСЕЉУ	ПА	ТТВ	БУС	МОТ	МОП
Просечна брзина	50,7	47,2	48,1	58,3	41,6
85-ти перцентил	60,0	57,0	58,0	72,0	52,0
Стандардно одступање	9,6	9,8	10,5	15,1	10,3
% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	47,2	34,9	39,7	68,5	17,3
% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	14,0	8,3	11,2	38,5	4,4
Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	58,5	57,4	58,1	65,4	57,8

Расподела измерених брзина за обједињене индикаторе свих полицијских управа на националном нивоу Републике Србије, показује да најмање мотоциклиста, поштује ограничења брзине (31,5%). Више од половине возача путничких аутомобила (52,8%) поштује ограничење брзине, следе возачи аутобус (60,3%) и тешких теретних возила (65,1%). Брзином до 10 km/h изнад ограничења, на саобраћајницама у насељу на националном нивоу најчешће се крећу возачи мотоциклиста (61,5%), затим следе возачи путничких аутомобила (86%), возачи аутобуса (88,8%), теретних возила (91,7%) и возачи мопеда (95,6%), Табела 3.1.



Графикон 3.53 Тренд индикатора процент возача који не прекорачују брзину за више од 10 km/h у насељу код возача путничких аутомобила и мотоцикала (2015 - 2025)

Анализа тренда прекорачења брзине за више од 10 km/h у насељу, од стране возача путничких аутомобила показује тренд раста поштовања ограничења брзине. У посматраном периоду мерења индикатора, проценат поштовања ограничења брзине од стране возача путничких аутомобила је повећан за око 5%. Благо раст поштовања ограничења брзине евидентиран је и код мотоциклиста, при чему је вредност индикатора са почетне вредности од 62,6% повећана на 64,4% у 2024. години, да би у 2025. години било евидентирано смањење на 61,5%, Графикон 3.53.

Мерења индикатора у 2025. години показују да на саобраћајницама ван насеља у Србији, возачи аутобуса најчешће поштују ограничење брзине (72,6%), следе возачи мопеда (69,3%), возачи тешких теретних возила (50,2%), док возачи путничких аутомобила (68,4%) и мотоцикала (42,4%) најређе поштују ограничење брзине. Брзину већу од ограничена за 10 km/h најређе поштују возачи мотоциклиста и теретних возила, код приближно сваки трећи или сваки четврти возач прекорачује. Расподела измерених брзина на саобраћајницама ван насеља показује да возачи мотоциклиста, путничких аутомобила, теретних возила и мопедиста представљају циљне групе возача за смањење прекорачења брзине, Табела 3.2.

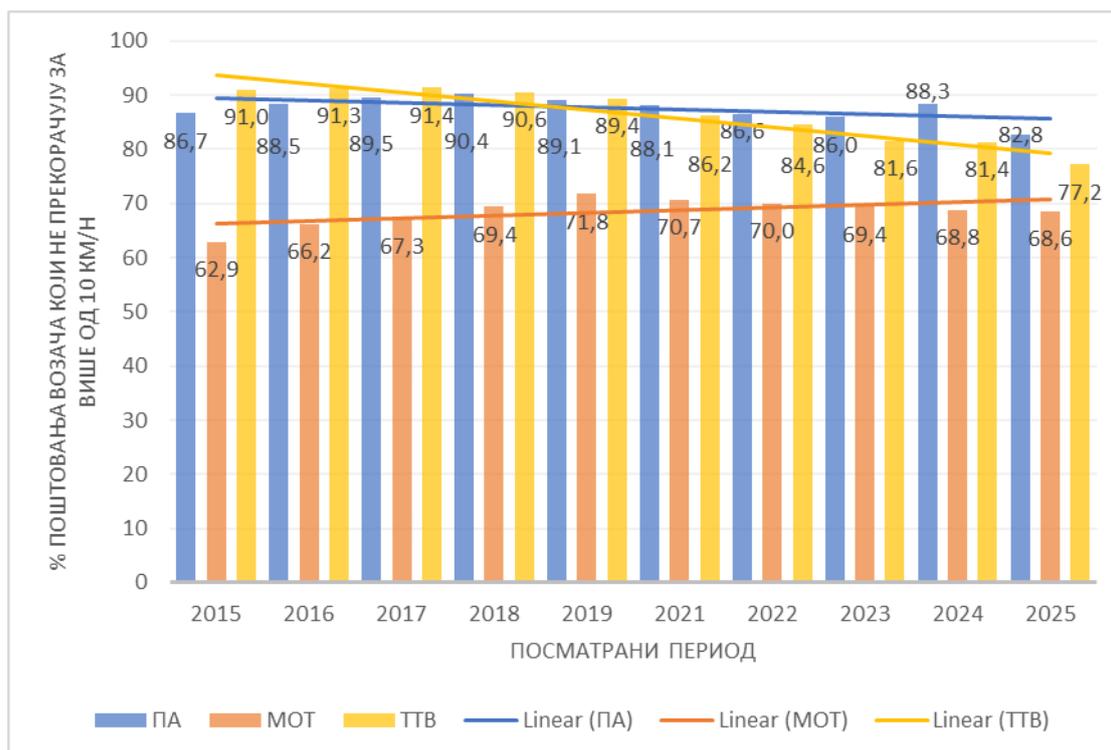
За ограничења тешких теретних возила посматрано је ограничење брзине од 70 km/h, зато што је наведено ограничење строжије у односу на категорију пута, а везано је за категорију возила.

Табела 3.2 Вредности индикатора брзине на саобраћајницама ван насеља на националном нивоу Републике Србије у 2025. години

ВАН НАСЕЉА	ПА	ТТВ	БУС	МОТ	МОП
Просечна брзина	78,2	70,3	72,0	84,3	44,7
85-ти перцентил	92,0	84,0	86,0	102,0	58,0
Стандардно одступање	13,8	12,9	13,8	18,2	12,4
% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	41,6	49,8	27,4	57,6	30,7
% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	17,2	22,8	8,5	31,4	10,9
Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	91,2	80,7	88,5	96,0	59,4

Анализа тренда поштовања ограничења брзине за више од 10 km/h од стране возача мотоцикала, путничких аутомобила и теретних возила показује три различита тренда. Процент возача који не прекорачују брзину за више од 10 km/h на саобраћајницама ван насеља од стране мотоциклиста има благи тренд раста, који је приближно задржан и у 2025. години.

Код возача путничких аутомобила, од 2015. године евидентира се слична вредност индикатора проценат возача путничких аутомобила који не прекорачују брзину за више од 10 km/h. У истом периоду евидентира се и тренд смањења поштовања прекорачења брзине за више од 10 km/h, од стране возача теретних возила, тако што је вредност индикатора смањења са око 91% на 77,2%, што представља неповољне вредности тренда. У 2025. години евидентирано је смањење поштовања ограничења брзине од стране возача теретних возила, у односу на 2024. годину, Графикон 3.54.



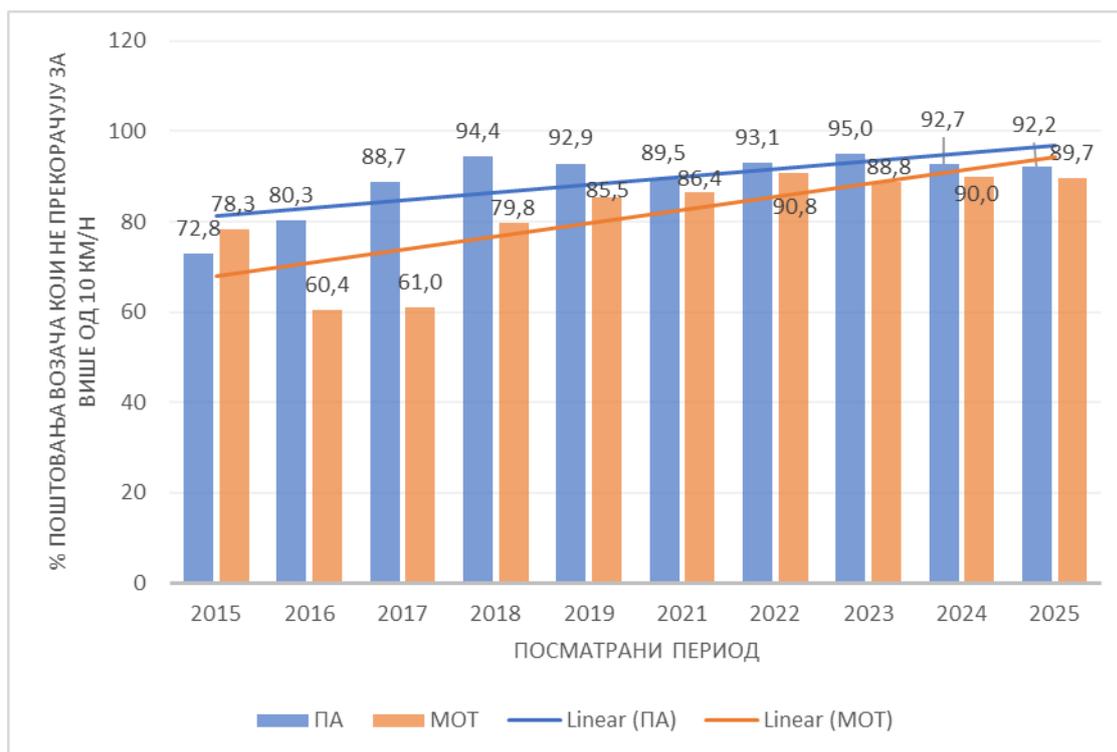
Графикон 3.54 Тренд индикатора процент возача који не прекорачују брзину за више од 10 км/х код возача путничких аутомобила и мотоцикала (2015 -2025)

На аутопуту возачи теретних возила, аутобуса и мотоцикала најређе поштују ограничење брзине. Истраживања у 2025. години, показују да 84,9% возача теретних возила; 87,2% возача аутобуса и 89,7% возача мотоцикала поштују ограничење брзине. Према резултатима мерења у 2025. години, возачи путничких аутомобила најчешће поштују ограничење брзине на аутопуту за више од 10 км/х, Табела 3.3.

Табела 3.3 Вредности индикатора брзине на аутопуту на националном нивоу Републике Србије у 2025. години

АУТО-ПУТ	ПА	ТТВ	БУС	МОТ
Просечна брзина	122,0	89,7	97,1	114,7
85-ти перцентил	135,0	101,0	109,0	134,0
Стандардно одступање	14,3	10,7	12,1	18,7
% прекорачења брзине за најмање 0 км/х	26,6	36,9	39,5	18,8
% прекорачења брзине за најмање 10 км/х	7,8	15,1	12,8	10,3
Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	138,4	100,5	108,6	142,5

Анализа тренда поштовања ограничења брзине за више од 10 км/х, код возача мотоциклиста и путничких аутомобила показује повећање процената возача који поштују наведено ограничење на аутопуту у Републици Србији. Вредности индикатора, су повећане за 20% код возача путничких аутомобила и приближно 10% код возача мотоцикала, Графикон 3.55.



Графикон 3.55 Тренд индикатора проценат возача који не прекорачују брзину за више од 10 км/х на аутопуту возача путничких аутомобила и мотоцикала (2015 - 2025)

Табела 3.4 Вредности индикатора повезаних са поштовањем ограничења брзине на свим категоријама саобраћајница на националном нивоу Републике Србије у 2025. години

СВЕ КАТЕГОРИЈЕ	ПА	ТТВ	БУС	МОТ	МОП	СВИ
% поштовања ограничења брзине	56,9	58,7	65,3	45,5	76,0	58,8
% возача који не прекорачују брзину за више од 10 км/х	15,0	15,5	10,4	18,7	7,7	14,2

Посматрано за све категорије саобраћајница, 56,9% возача путничких аутомобила и 58,7% возача теретних возила поштује ограничење брзине. Расподела поштовања брзине на свим категоријама саобраћајница од стране мотоциклиста износи 45,5%. Просечно за све категорије саобраћајница и за све категорије возила просечно поштовање ограничења брзине износи 58,8%. Поштовање ограничене брзине за више од 10 км/х од ограничене најмање је код мотоциклиста (81,3%) на свим категоријама саобраћајница. Просечно 85,8% возача у Републици Србији поштује ограничену брзину до 10 км/х изнад ограничене (Табела 3.4).

### 3.5. ВРЕДНОСТ ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА НАЦИОНАЛНОМ НИВОУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ У 2025. ГОДИНИ

Табела 3.5 Вредност индикатора безбедности саобраћаја на националном нивоу Републике Србије у 2025. години који се односе на понашања учесника у саобраћају

Индикатори	Насеље	Ван насеља	Аутопут	Укупно
	СРБ	СРБ	СРБ	СРБ
Ометена пажња ПА	95,4	94,9	94,8	95,1
Ометена пажња ТТВ	91,8	90,2	89,0	90,7

Индикатори	Насеље	Ван насеља	Аутопут	Укупно
	СРБ	СРБ	СРБ	СРБ
Ометена пажња БУС	91,5	91,2	90,3	91,2
Возачи ПА	81,6	86,6	91,5	85,0
Сувозачи ПА	78,7	84,3	88,2	82,3
Предње седиште ПА	80,4	85,7	90,2	83,9
Задње седиште ПА	22,6	37,2	43,8	32,5
Возачи ТТВ	60,0	66,7	73,0	64,9
Сувозачи ТТВ	49,8	57,1	67,8	55,2
Предње седиште ТТВ	57,9	64,9	72,2	63,1
Возачи БУС	31,8	38,9	57,5	38,1
Сувозачи БУС	34,2	37,4	48,5	37,6
Предње седиште БУС	32,4	38,6	55,1	38,0
Дечије седиште	65,6	71,7	79,2	69,9
Деца сигурносни појас	46,3	49,0	61,1	49,3
Укупно - деца	56,0	60,4	70,2	59,6
ПА_возачи_путници_деца	75,2	80,3	85,2	78,7
Возачи mopеда	59,6	63,7	N/A	61,6
Путници на mopедима	58,6	62,9	N/A	60,8
Возачи и путници на mopедима	59,4	63,5	N/A	61,4
Возачи мотоцикала	87,4	90,7	92,8	89,2
Путници на мотоциклима	86,4	89,7	83,5	87,4
Возачи и путници на мотоциклима	87,2	90,5	91,0	88,8
Mопедисти и мотоциклисти	73,4	77,1	91,0	76,1
Бициклисти	5,4	6,3	N/A	5,8
% прелазака на "зелено" светло	80,3	N/A	N/A	80,3
% прелазака на ОПП	70,6	N/A	N/A	70,6
% исправних прелазака	74,3	N/A	N/A	74,3
% исправних прелазака деце	94,8	N/A	N/A	94,8
% прелазака без ометања	77,1	N/A	N/A	77,1

Легенда:

ПА – путнички аутомобил

БУС – аутобус

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

ТВ – теретна возила

ОПП – обележени пешачки прелаз

### 3.6. ВОЗИЛА

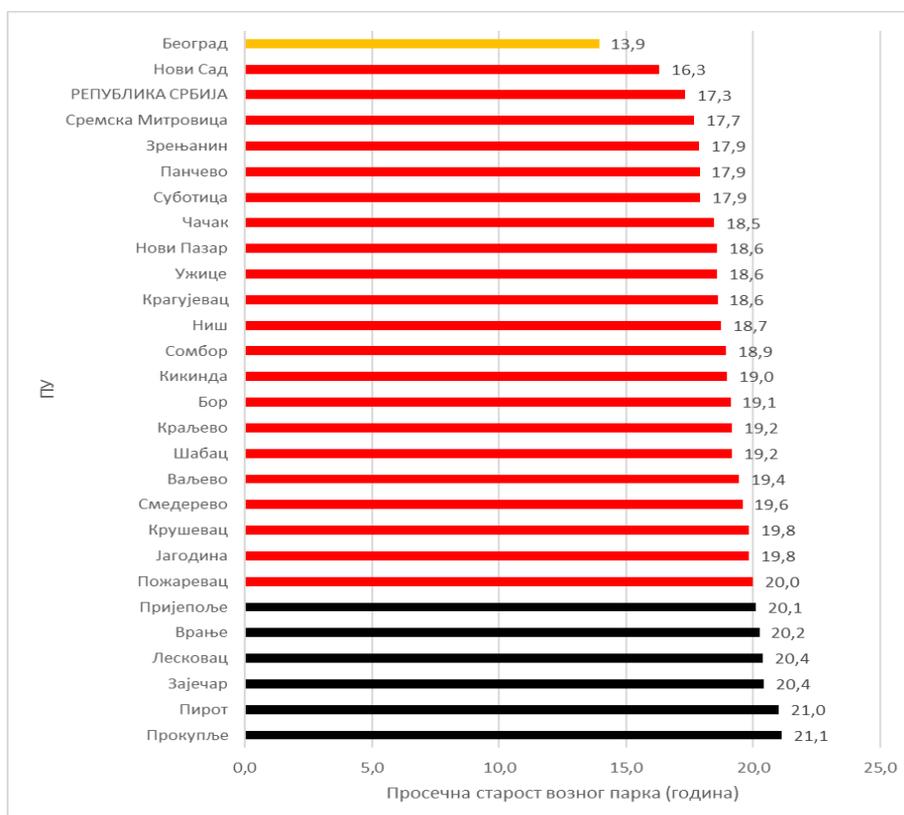
Просечна старост возног парка у Републици Србији у 2025. години износи 17,3 године, што представља повећање просечне старости у односу на 2023. годину и приближавање вредностима индикатора из периода 2019-2021. године. Путнички аутомобили су незнатно старији, тако да њихова просечна старост износи 17,6 година. Просечна старост возила, као и путничких аутомобила, одговара класи ниске вредности индикатора.

Аутомобила млађих од 6 година у Србији има 6,3%, а аутомобили старији од 10 година, чине 83,4% путничких аутомобила.

Комерцијална возила чине 10,4% возног парка у Републици Србији, што представља класу ниске вредности индикатора. Мотоцикли и мопеди чине 3,6% возног парка у Србији, што чини класу ниске вредности индикатора. 51,8% возила у Србији има безбедносне карактеристике NACP скорa ниже од меродавног возила, тако да је вредност овог индикатора на националном нивоу, веома ниска.

Табела 3.6. Вредности индикатора безбедности саобраћаја у вези возила у Републици Србији

Индикатори безбедности возног парка	2018.	2019.	2021.	2022	2023	2025
Просечна старост свих возила возног парка	17,1	17,5	17,4	16,2	16,7	17,3
Просечна старост путничких аутомобила	16,4	16,1	16,5	16,4	16,9	17,6
% путничких аутомобила млађих од 6 година	2,9%	8,0%	7,0%	7,0%	6,5%	6,3%
% путничких аутомобила старијих од 10 година	90,6%	82,4%	83,5%	85,7%	84,0%	83,4%
% комерцијалних возила у возном парку	8,9%	9,2%	11,2%	10,4%	10,4%	10,4%
% мотоцикала и мопеда у возном парку	2,7%	2,7%	3,2%	3,0%	3,2%	3,6%
Безбедносне карактеристике возног парка	73,6	52,7	36,9	32,2	51,7	57,8

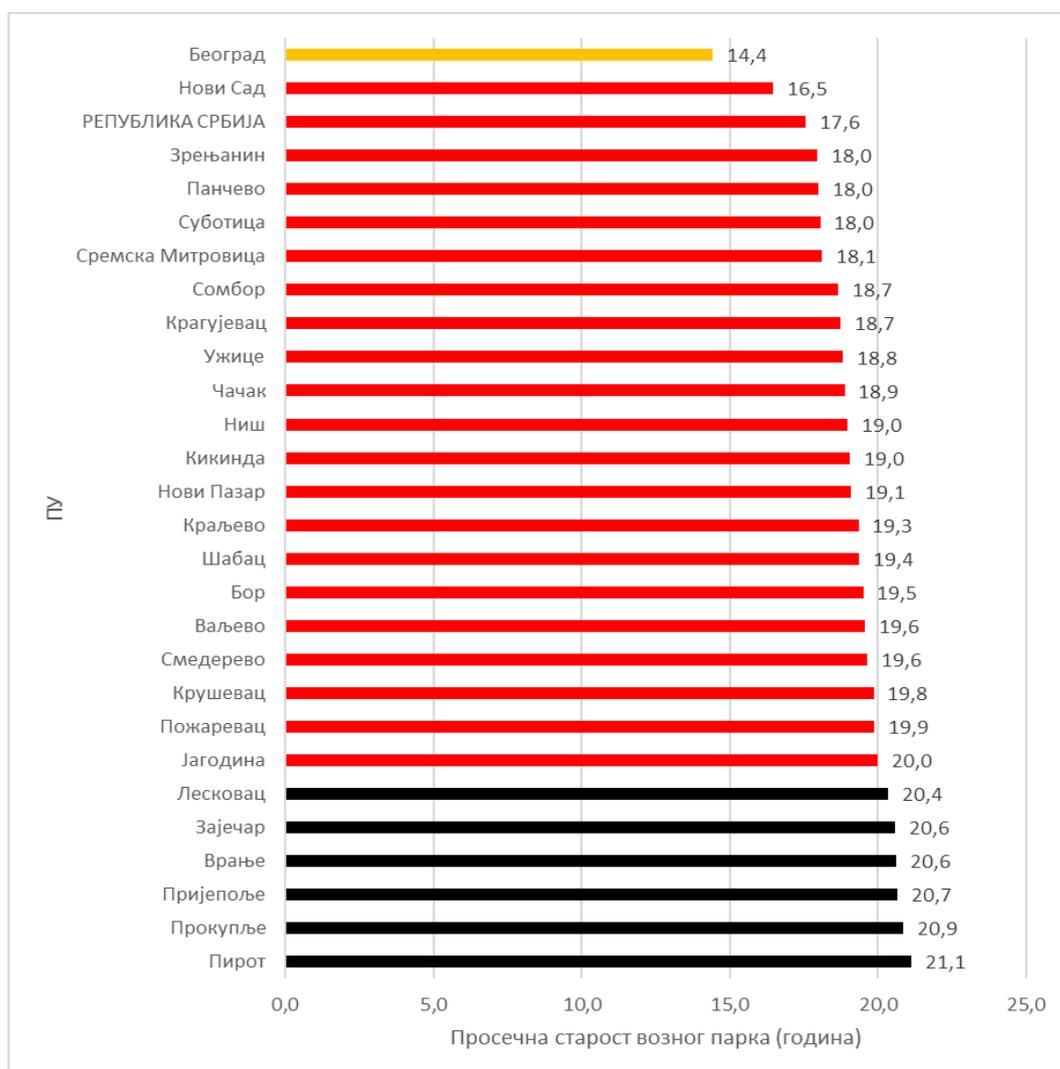


Графикон 3.56 Просечна старост возног парка у Републици Србији према полицијским управама

Анализом вредности индикатора возила у Србији током протеклих година налазимо да је приближно слична вредност индикатора просечне старости возног парка од 2018. године. У 2022. години незнатно је дошло до смањења просечне старости возног парка за око једну годину. До смањења укупне просечне старости возног парка је дошло као последица смањења просечне старости комерцијалних возила.

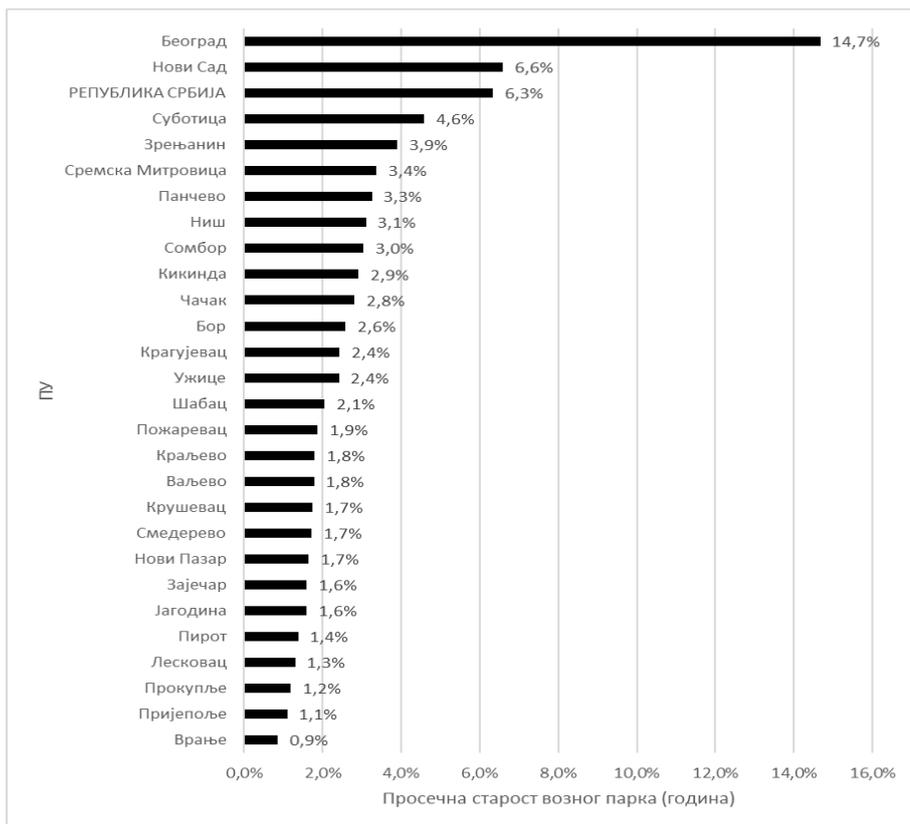
Просечна старост путничких аутомобила у Републици Србији од 17,6 је већа је у односу на просечну старост возила у Европској унији, где износи 12,5<sup>1</sup> година, због чега је потребно направити план и динамику смањења просечне старости возног парка у Републици Србији.

Важно је истаћи да је возни парк у Европској унији најмлађи у Луксембургу (8,0 година), док је најстарији возни парк у Грчкој, Естонији, Чешкој и Литванији, где просечна старост износи респективно 17,5, 13,0, 16,2 и 14,7 година. Просечна старост возног парка у Републици Србији је приближно слична Грчкој и Естонији.

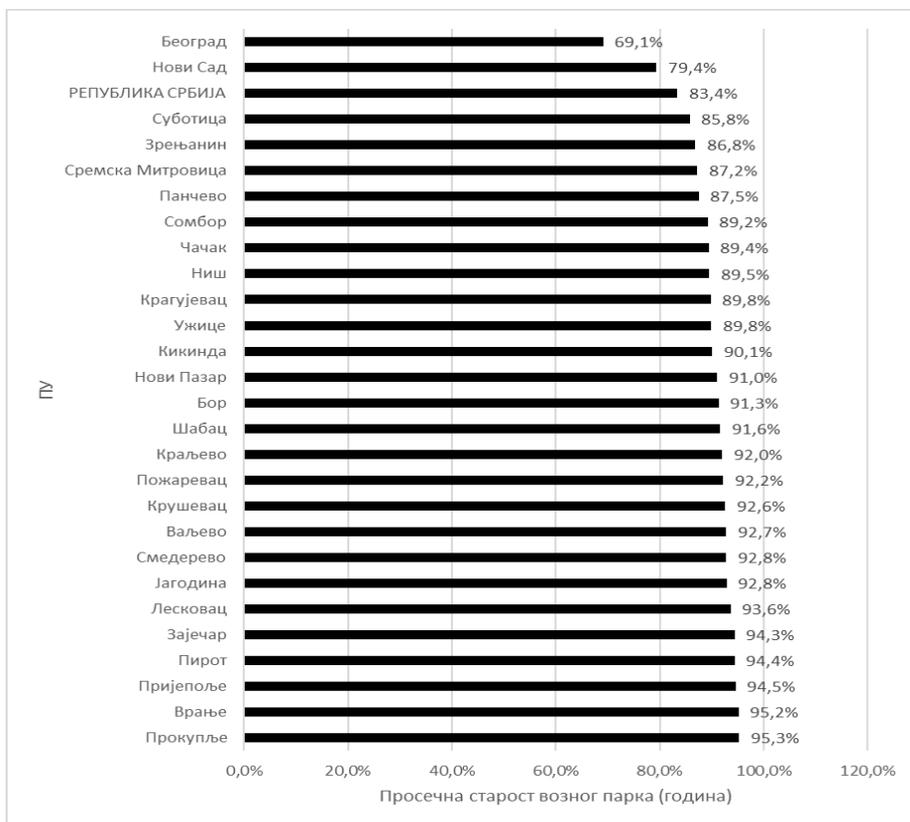


Графикон 3.57 Просечна старост путничких аутомобила у Републици Србији према полицијским управама

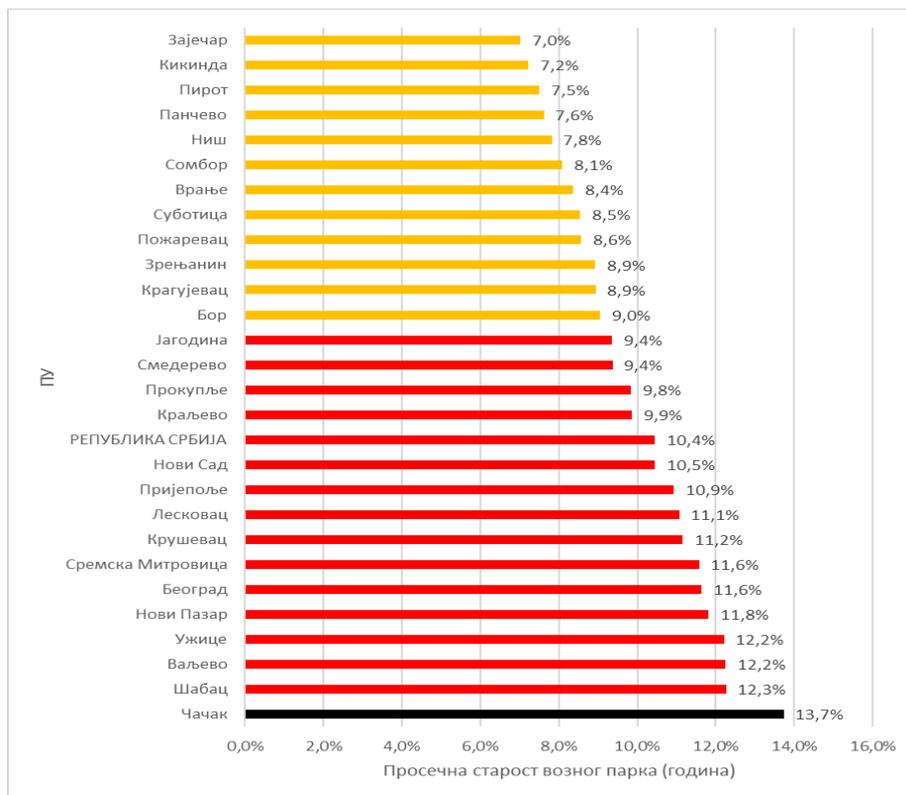
<sup>1</sup> [https://www.acea.auto/files/ACEA\\_Report\\_-\\_Vehicles\\_on\\_European\\_roads\\_2025.pdf](https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf)



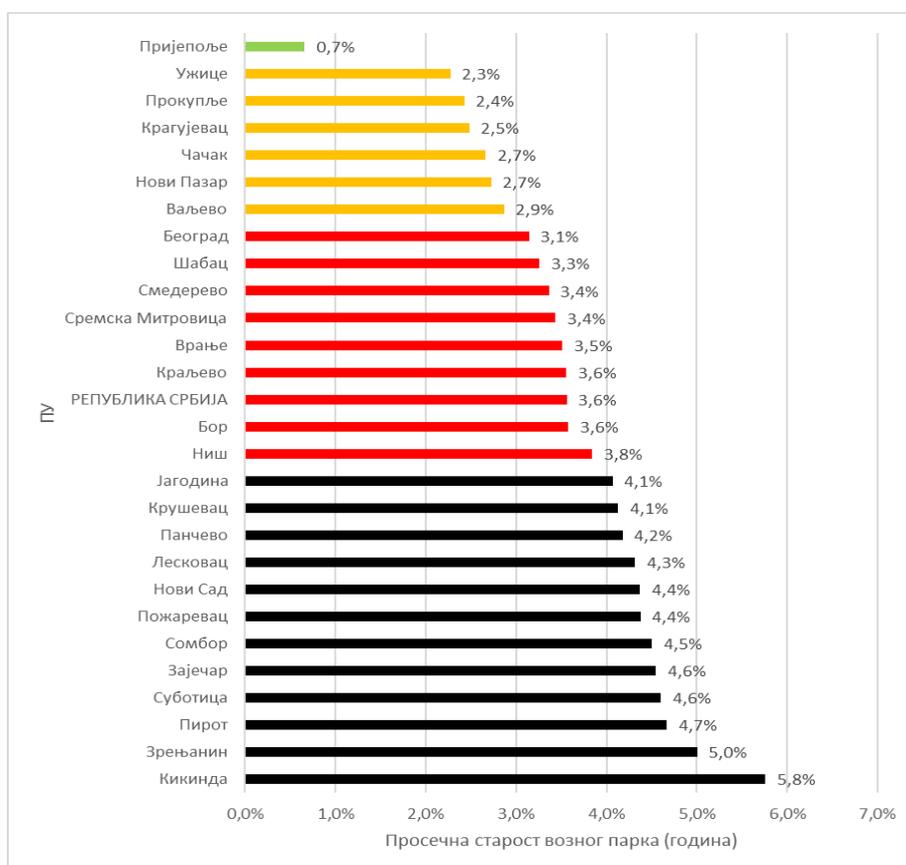
Графикон 3.58 Процент путничких аутомобила млађих од 6 година у Републици Србији према полицијским управама



Графикон 3.59 Процент путничких аутомобила старијих од 10 година



Графикон 3.60 Процент комерцијалних возила у Републици Србији, према полицијским управама



Графикон 3.61 Процент моторизованих двоточкаша у Републици Србији, према полицијским управама

У односу на степен моторизације који у Европској унији износи 563 путничких аутомобила на 1.000 становника<sup>2</sup>, Република Србија има још увек значајно вредности степена моторизације. У односу на пројекцију броја становника Републичког завода за статистику (6.586.476)<sup>3</sup> и броја регистрованих путничких аутомобила подацима МУП-а Републике Србије (2.552.031), степен моторизације путничких аутомобила у 2025. години у Републици Србији износи 387 возила на 1.000 становника. У наредном периоду у Републици Србији можемо очекивати даљи раст степена моторизације.

Просечна старост возног парка најмања је у полицијској управи, Београд где је возни парк просечно стар 13,9 година. Следе Нови Сад са просечном старошћу 16,3 година, Сремска Митровица (17,7 годину) и Зрењанин са просечном старошћу возног парка од 17,9 година.

Возни парк је најстарији у полицијским управама Прокупље, Пирот, Зајечар, Лесковац, Врање и Пријеполје где је просечно возило старије од 20 година, Графикон 3.56.

Просечна старост путничких аутомобила најмања је у полицијској управи Београд, где је просечно путничко возило старо 14,4 година. Следе Нови Сад, Зрењанин и Панчево. Најстарији возни парк путничких аутомобила имају Пирот, Прокупље, Пријеполје, Зајечар и Лесковац, Графикон 3.57.

Путничких аутомобила млађих од 6 година има највише у полицијској управи Београд (14,7%), Нови Сад (6,6%) и Суботици (4,6%). Најмање путничких аутомобила млађих од 6 година има у полицијским управама Врање, Прокупље и Пријеполје, Графикон 3.58. Слична расподела је код удела путничких аутомобила старијих од 10 година. Најмање ових возила има у Београду и Новом Саду, а највише у Прокупљу, Врању и Пријеполју, Графикон 3.59.

Процент регистрованих комерцијалних возила највећи је у полицијској управи Чачак, где вредност индикатора припада класи веома ниска вредност. У полицијским управама Шабац, Ваљево, Ужице, Нови Пазар, Београд, Сремска Митровица, Крушевац, Лесковац, Пријеполје, Нови Сад, Краљево, Прокупље, Смедерево и Јагодини, вредност индикатора припада класи ниска вредност. Најмање регистрованих комерцијалних возила имају полицијске управе Зајечар, Кикинда, Пирот, Панчево, Ниш и др., Графикон 3.60.

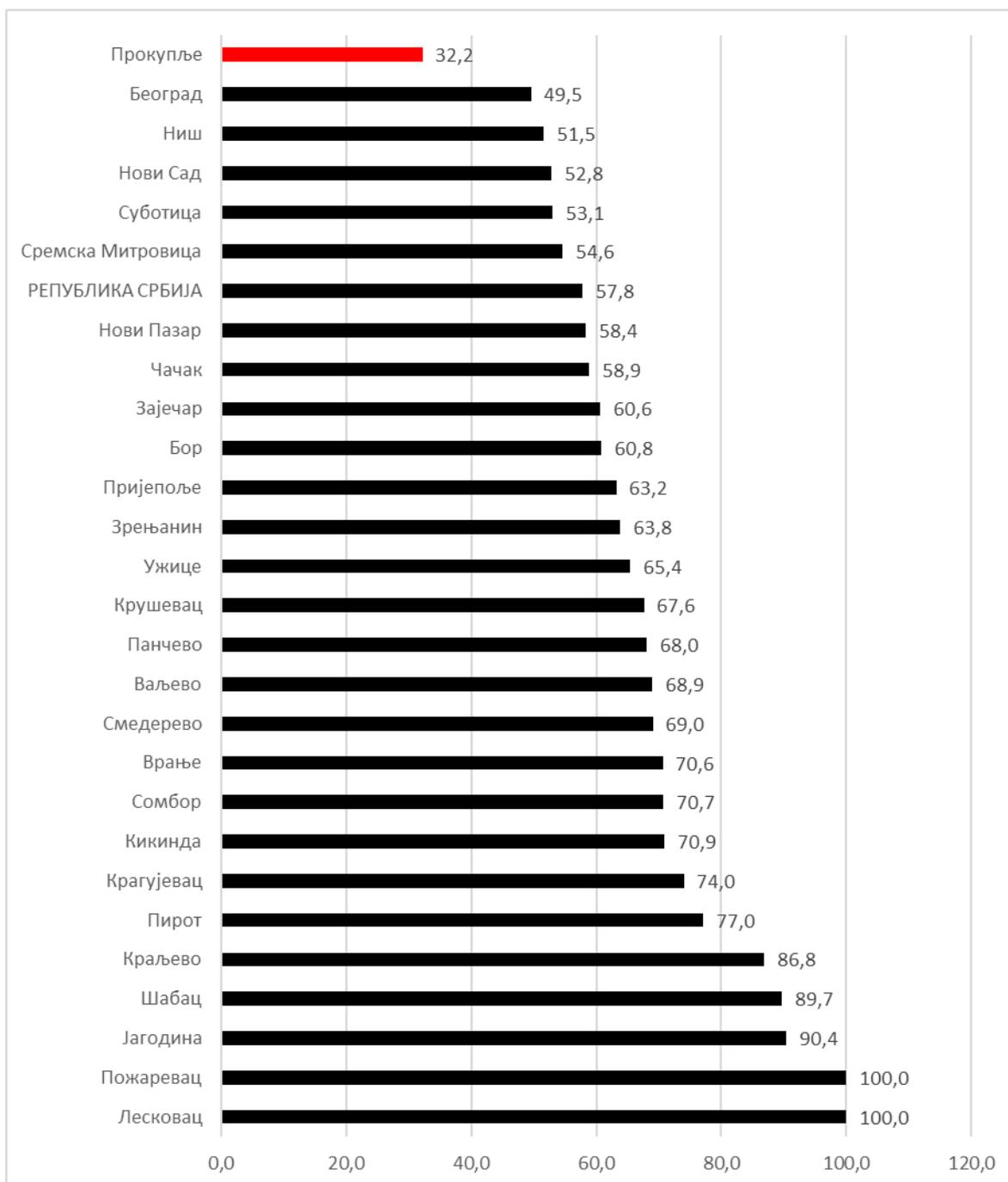
Регистрованих моторизованих двоточкаша најмање је у Пријеполју, Ужицу, Прокупљу, Крагујевцу, Чачку, Новом Пазару и Ваљеву, где мање од 3% возног парка чине регистровани моторизовани двоточкаши. Највећи удео регистрованих моторизованих двоточкаша је у полицијским управама Кикинда, Зрењанин, Пирот, Суботица, Зајечар, Сомбор и Пожаревац, Графикон 3.61.

Са аспекта безбедносних карактеристика возила најбољу структуру имају полицијске управе Прокупље, Београд и Ниш, док је структура најлошија у Лесковцу, Пожаревцу и Јагодини, Графикон 3.62.

---

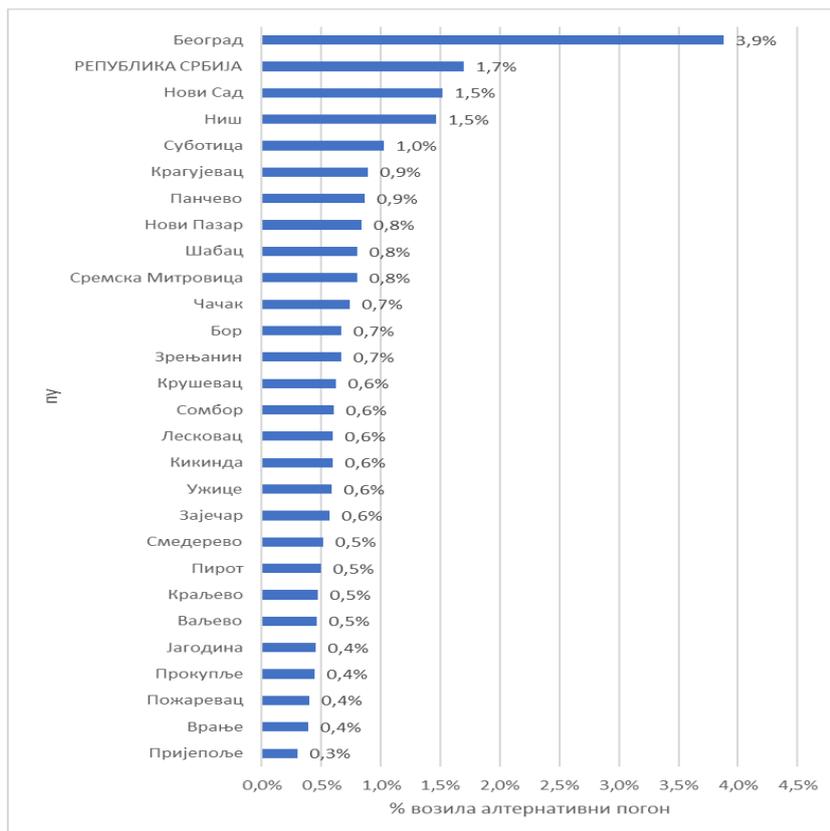
<sup>2</sup> [https://www.acea.auto/files/ACEA\\_Report\\_-\\_Vehicles\\_on\\_European\\_roads\\_2025.pdf](https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.stat.gov.rs/sr-latn/oblasti/stanovnistvo/procene-stanovnistva>

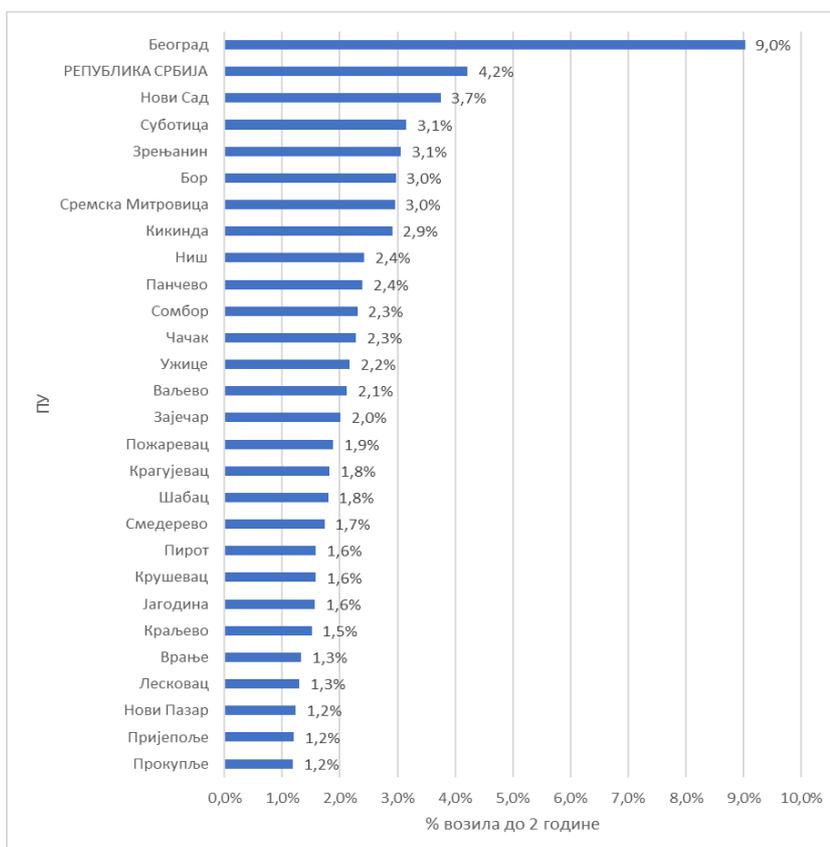


Графикон 3.62 Безбедносне карактеристике возила у Републици Србији, према полицијским управама

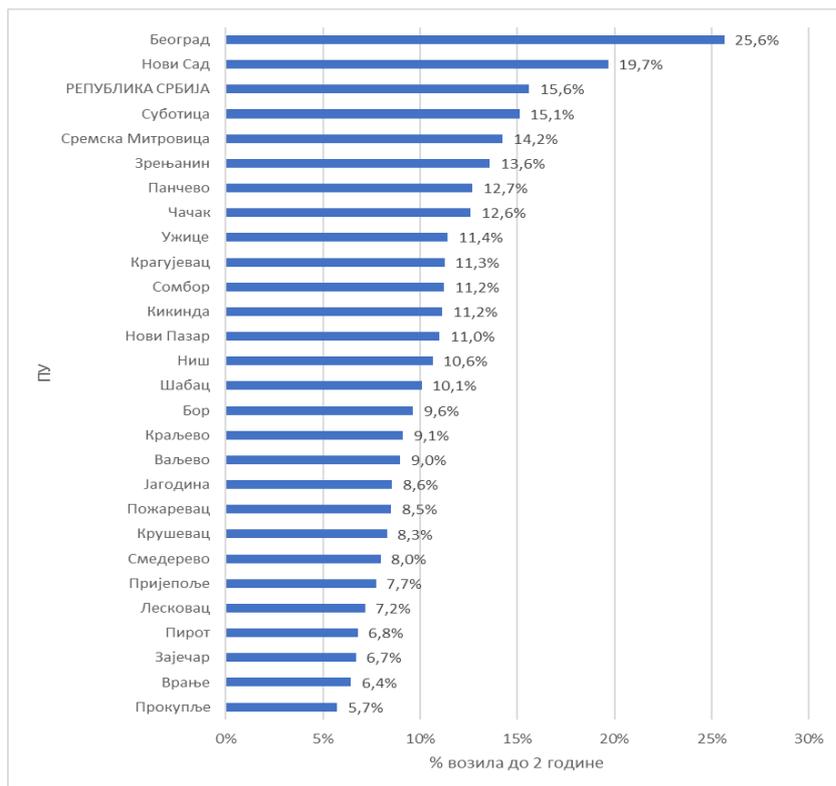
У складу са Стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године, у коме је наведен индикатор % возила која користе алтернативни погон и/или електрични погон, у овом извештају је приказана наведена анализа. За алтернативне погодоне је посматрано електро погон, као и комбинација електро погона и класичних погонских агрегата. Просечно у Републици Србији 1,7% регистрованих возила чине возила са алтернативним погоном. Већи удео таквих возила је у Београду 3,9%, док је најмањи у Пријепољу 0,3% (Графикон 3.63).



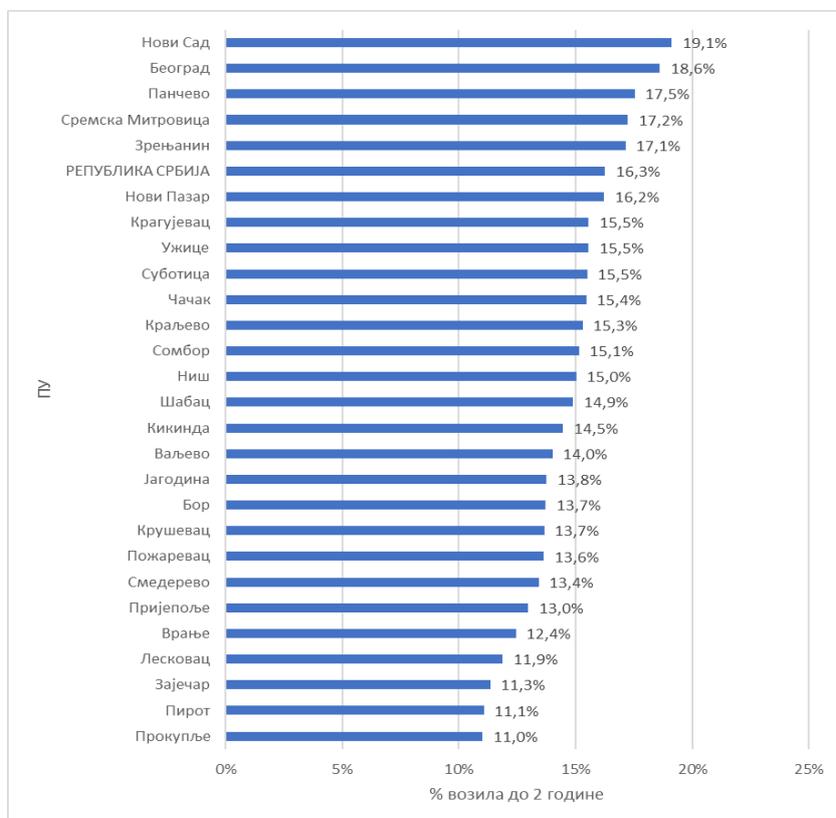
Графикон 3.63 Процент возила која користе алтернативни погон и/или електрични погон



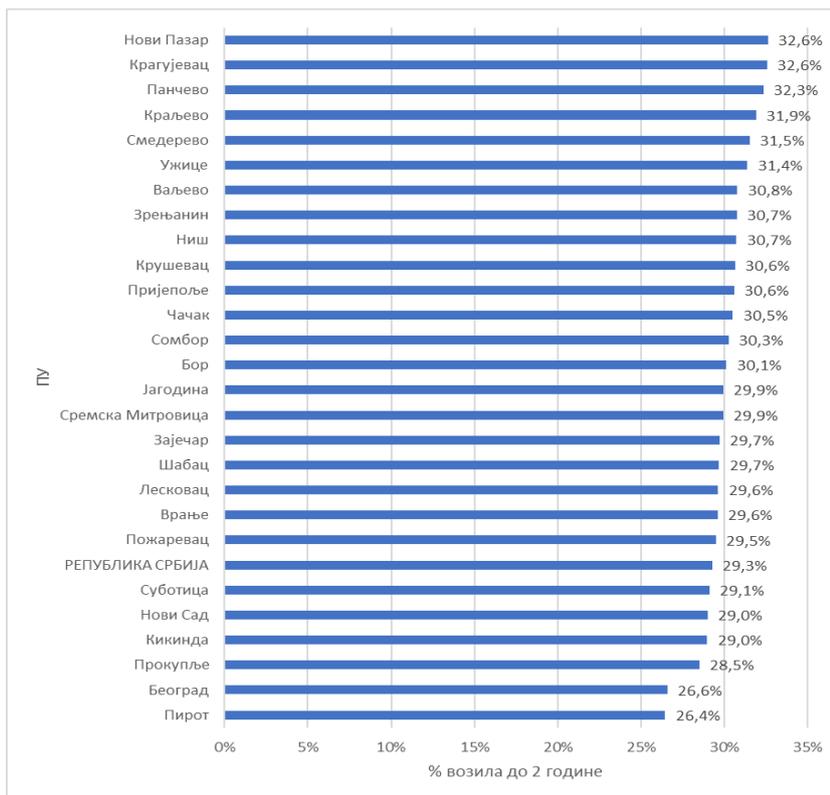
Графикон 3.64 Процент возила од 0 до 2 године старости



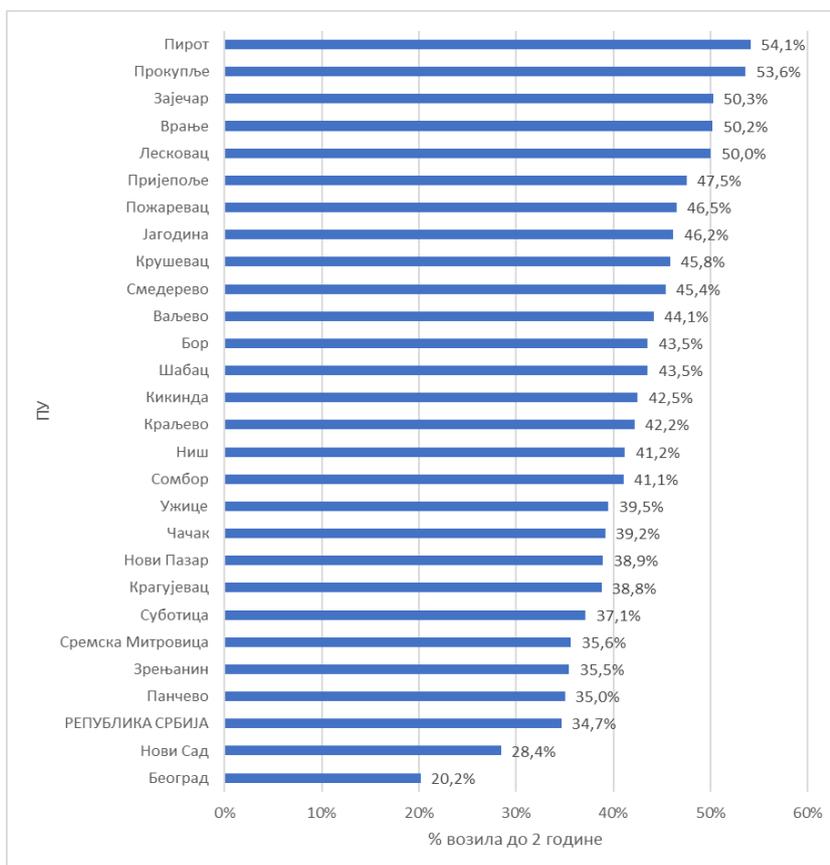
Графикон 3.65 Процент возила од 3 до 10 година старости



Графикон 3.66 Процент возила од 11 до 15 година старости



Графикон 3.67 Процент возила од 16 до 20 година старости



Графикон 3.68 Процент возила преко 20 година старости

У складу са Акционим планом безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. године до 2025. године, у овом извештају су у погледу возног парка приказани и индикатори: проценат возила од 0 до 2 године старости; проценат возила од 3 до 10 година старости; проценат возила од 11 до 15 година старости; проценат возила од 16 до 20 година старости; и проценат возила преко 20 година старости.

Просечно у Републици Србији у 2025. години је 4,2% возила до 2 године старости. Највећи удео возила старости до 2 године има ПУ Београд (9,0%), затим следи Нови Сад (3,7%), Суботица (3,1%) и Зрењанин (3,1%). Око 1% возила старости до 2 године имају полицијске управе Прокупље, Пријеполје, Нови Пазар и Лесковац, Графикон 3.64.

Возила од 3 до 10 година старости у Републици Србији има 15,6% у 2025. години. Приближно свако четврто возило у Београду је старости од 3 до 10 година и свако пето возило у Новом Саду. Најмање возила старости од 3 до 10 година имају полицијске управе Прокупље, Врање, Зајечар и Пирот, Графикон 3.65.

Возила од 11 до 15 година старости у Републици Србији има 16,3% у 2025. години. Нови Сад, Београд, Панчево, Сремска Митровица и Зрењанин имају вредност већу од националног просека. Најмањи удео возила старости од 11 до 15 година, око 11%, имају полицијске управе Прокупље, Пирот, Зајечар и Лесковац, Графикон 3.66.

Возила од 16 до 20 година старости у Републици Србији има 29,3% у 2025. години. Већина полицијских управа има већу вредност од националног просека, при чему је удео возила старости од 16 до 20 година највећи у полицијским управама Нови Пазар (32,6%), Крагујевац (32,6%), Панчево (32,3%), Краљево (31,9%), Смедерево (31,5%), Ужице (31,4%) и др.

Возила преко 20 година у Републици Србији има 34,7% у 2025. години. Само Нови Сад и Београд имају мању вредности удела возила старијих од 20 година у односу национални просек, респективно 28,4% и 20,2%. Више од половине возног парка је старије од 20 година у полицијским управама Пирот, Прокупље, Зајечар, Врање и Лесковац, Графикон 3.68.

Агенција за безбедност саобраћаја  
Бранко Стаматовић, в.д. директора

**Приредили**

Вељко Ђурчић  
Бојана Миљковић  
Младен Ковач  
Ивана Панић  
Катарина Митковић  
Драгана Нојковић

**Контакт подаци**

Булевар Михајла Пупина 2 (источни улаз)  
11070 Нови Београд  
+381 11 3117 298  
[istrazivanja@abs.gov.rs](mailto:istrazivanja@abs.gov.rs)

Штампа

Агенција за безбедност саобраћаја  
2025. година

Сви подаци су јавно доступни у оквиру Интегрисане базе података о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији, кроз WEB GIS апликацију, на адреси <https://bazaabs.abs.gov.rs/absPortal/>.