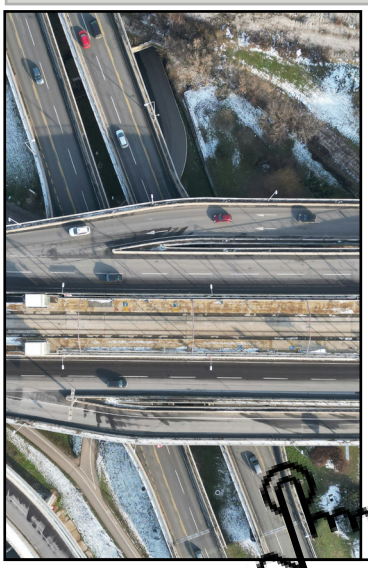
СТАТИСТИЧКИ ИЗВЕШТАЈ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ ЗА 2025. ГОДИНУ



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

СТАТИСТИЧКИ ИЗВЕШТАЈ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ 2025

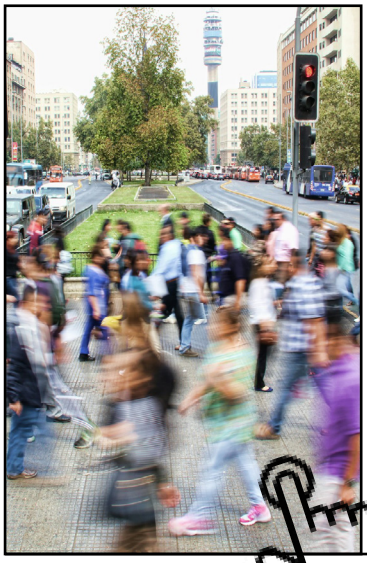
Садржај



Основна обележја саобраћајних незгода у 2025. години (страна 29)

Подаци о безбедности саобраћаја у Европи (страна 25)





Анализа последица саобраћајних незгода према старосним групама учесника у саобраћају (страна 61)

Анализа последица саобраћајних незгода према категорији (својству) учесника у саобраћају (страна 47)





Анализа остварених прелазних циљева за 2025. годину дефинисаних Стратегијом безбедности саобраћаја (страна 79)

Анализа индикатора перформанси безбедности саобраћаја у 2025. години (страна 71)



Остала издања Агенције



ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Пројекат Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја је један од најважнијих научно-истраживачких пројеката у области безбедности саобраћаја. Резултати пројекта за 2025. годину су приказани у брошури, али и у табелама и картама, које су доступне на сајту Агенције. У 2025. години, 83,9% возача и сувозача у путничким аутомобилима је користило сигурносни појас, док је на задње седиште то чинило 32,5% путника.



БЕЗБЕДНО НА ДВА ТОЧКА - ПРИРУЧНИК

Намењен свима који васпитавају и уче децу како да буду безбедна у саобраћају - родитељима, васпитачима, учитељима и наставницима. Овај приручник ће им помоћи да деци на јасан, практичан и узрасту примерен начин пренесу знања, развију њихове вештине и подстакну их да усвајају безбедне ставове и навике приликом управљања бициклом и учешћа у саобраћају. Уз овај приручник припремљена је и радна свеска која је намењена деци и заједно са приручником чини једну целину из ове области.



БЕЗБЕДНО НА ДВА ТОЧКА - РАДНА СВЕСКА

Радна свеска је намењена деци. Садржи занимљиве задатке, причу и тестове кроз које ће деца боље разумети како да припреме бицикл за учешће у саобраћају, како да се понашају и препознају опасности у саобраћају и, оно најважније, како да буду безбедни. Решавање задатака доноси звездице, а довољан број звездица доводи до дипломе за успешно савладан програм радне свеске и показано знање из области безбедне вожње бицикла.

РЕЧ ДИРЕКТОРА

Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији за 2025. годину пружа увид у саобраћајне незгоде и њихове последице, али његов значај превазилази приказ бројчаних вредности показатеља. Иза сваког изгубљеног живота и сваке тешке повреде налазе се људи, породице и трајно промењене животне околности. Зато нас подаци представљени у овом извештају обавезују да стално преиспитујемо шта можемо да учинимо како би саобраћај у Републици Србији био безбеднији за све нас.

Поуздани подаци омогућавају нам да препознамо најугроженије категорије учесника у саобраћају, сагледамо околности страдања и усмеримо мере тамо где су најпотребније. Подједнако је важно да на основу тих података пратимо резултате предузетих активности и утврдимо где је потребно променити приступ. Управљање безбедношћу саобраћаја захтева јасне приоритете, континуитет и проверу ефеката нашег рада.

Сваки напредак у смањењу страдања има значај, али не сме бити разлог за задовољство постигнутим док људи и даље губе животе у саобраћају. Посебну пажњу морамо посветити безбедности деце и других рањивих учесника, као и стварању услова у којима грешка учесника неће довести до смртног исхода или тешке повреде. То подразумева истовремено унапређење путне инфраструктуре, безбедности возила, понашања учесника и збрињавања након саобраћајне незгоде.

Агенција за безбедност саобраћаја ће, у оквиру својих надлежности, наставити да подржава рад у безбедности саобраћаја заснован на подацима, анализама и доброј међународној пракси.

Позивам све који користе овај извештај да његове налазе преточе у конкретне одлуке и активности. Његова највећа вредност биће у мерама које се могу покренути и животима које тим мерама можемо спасити.

в.д. директора Агенције

Бранко Стаматовић

ПРЕДГОВОР

Одељење за националну базу података, анализе и истраживања (у даљем тексту: Одељење) саставни је део Сектора за превенцију, локалне самоуправе и истраживања. Рад Одељења усмерен је на прикупљање, обраду и анализу података о обележјима безбедности саобраћаја, као основу за препознавање проблема, планирање мера и праћење њихових ефеката.

Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја представља једну од кључних активности за праћење понашања учесника у саобраћају. Поред података о саобраћајним незгодама и њиховим последицама, индикатори омогућавају сагледавање ризичних понашања и препознавање области у којима је потребно предузети мере. Значајан корак у проширењу ових истраживања представљало је пилот истраживање индикатора који се односе на возаче лаких електричних возила, спроведено 2024. године и пилот истраживања још три индикатора (пролазак на црвено светло од стране возача, поштовање свих правила у зони раскрснице и бициклисти који су осветљени), која су спроведена 2025. године.

Одељење припрема податке о саобраћајним незгодама које достављања Европској комисији за потребе CARE базе, а што подразумева и проверу њихове потпуности и усклађености са захтевима ове базе. Учешће у CARE бази омогућава међународно поређење показатеља и доприноси сагледавању положаја Републике Србије у односу на европске земље.

За квалитет анализа посебно је важно прецизно евидентирање обележја саобраћајних незгода и утицајних фактора. У том контексту, пројекат стручног усавршавања полицијских службеника који обављају послове увиђаја, реализован је и 2025. године. Посебна пажња посвећена је препознавању утицаја пута и путне околине.

Циљ ових активности је управљање безбедношћу саобраћаја на основу квалитетних и упоредивих података, уз усмеравање мера према препознатим ризицима и потребама најугроженијих категорија учесника у саобраћају.

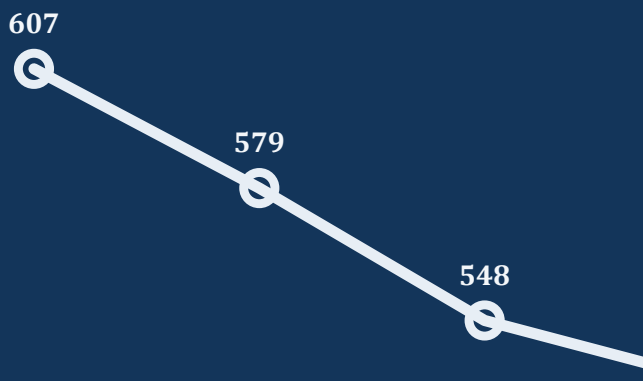
Одељење је и за 2025. годину припремило и објавило извештаје о основним показатељима стања безбедности саобраћаја за сваку од 161 локалне самоуправе на територији Републике Србије. Ови извештаји пружају основу за утврђивање локалних приоритета, планирање превентивних активности и праћење промена стања безбедности саобраћаја.

Начелник Одељења за националну базу података, анализе и истраживања

Бојана Миљковић

СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

2025. ГОДИНА



488

ПОГИНУЛИХ ЛИЦА

ПОГИНУЛИ ПРЕМА СТАРОСНИМ ГРУПАМА

11
ДЕЦЕ

102
МЛАДИХ

155
СТАРИЈИХ (65+)

ПОГИНУЛИ ПРЕМА КАТЕГОРИЈИ УЧЕСНИКА

244
У ПУТНИЧКИМ ВОЗИЛИМА

106
ПЕШАКА

51
МОТОЦИКЛИСТА

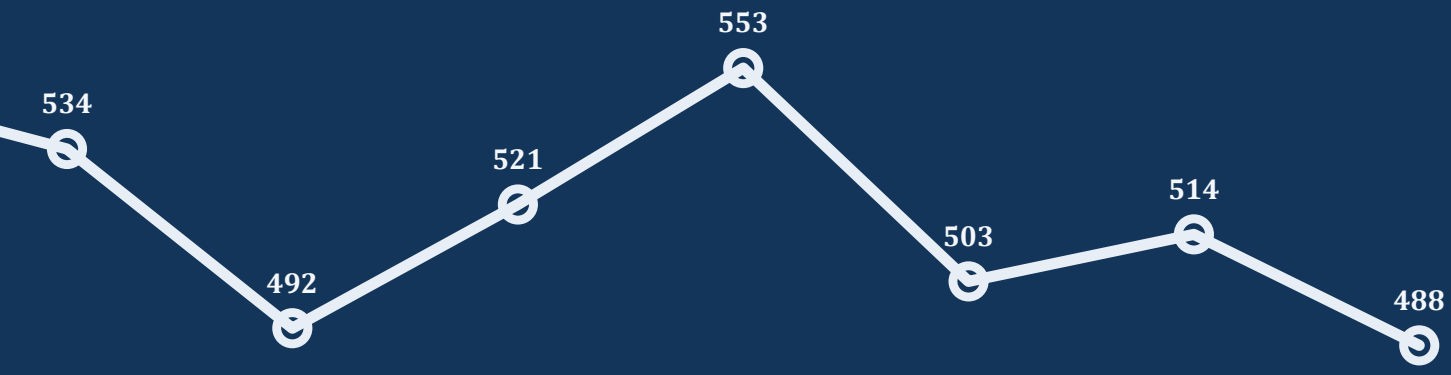
28
НА ТРАКТОРИМА

18
У ТЕРЕТНИМ ВОЗИЛИМА

5
НА МОПЕДИМА

За једно лице није познато својство учесника у саобраћају

ТРЕНД БРОЈА ПОГИНУЛУХ У ПОСЛЕДЊИХ 10 ГОДИНА



ПОГИНУЛИ ПРЕМА СВОЈСТВУ УЧЕСНИКА

298
ВОЗАЧА

83
ПУТНИКА

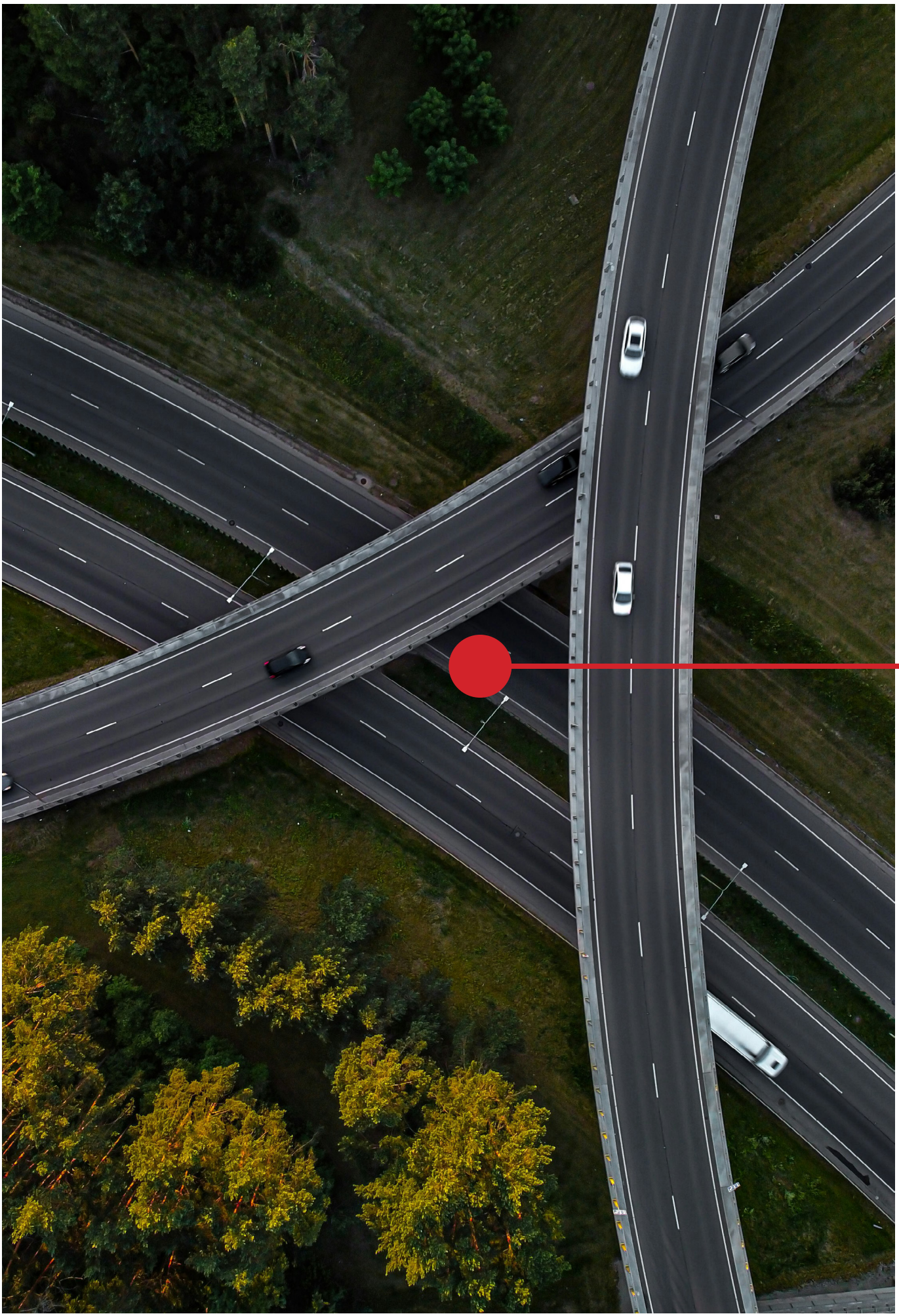
73
ПУТНИКА У ПА

30
БИЦИКЛИСТА

5
У АУТОБУСИМА

74
ЈАВНИ РИЗИК СМРТИ У САОБРАЋАЈУ

(број погинулих на милион становника)



1. УВОД

У овом поглављу су представљене смернице за праћење података о обележјима безбедности саобраћаја који се налазе у Статистичком извештају. Дат је и кратак садржај сваког од поглавља Статистичког извештаја, као и дефиниције коришћених појмова. Такође, дат је преглед коришћених скраћеница.

1.1. Садржај Статистичког извештаја

Извештавање о стању безбедности саобраћаја представља део праћења стања безбедности саобраћаја који доприноси успостављању система безбедности саобраћаја и управљању безбедношћу саобраћаја на неком подручју. Анализама које су обухваћене Статистичким извештајем представљено је стање безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2024. години. На основу се може вршити поређење стања безбедности саобраћаја, у односу на претходне године, као и препознавање кључних проблема безбедности саобраћаја.

Статистички извештај се састоји од девет поглавља. Прво поглавље је увод, а последње кључни резултати. У наставку је дат кратак осврт на садржај осталих поглавља Статистичког извештаја:

- У другом поглављу су приказани основни подаци за Републику Србију, који се не односе директно на стање безбедности саобраћаја, али могу бити од значаја за његову анализу и разумевање. Читаоцима се омогућава да једноставније и јасније прате и упоређују податке из безбедности саобраћаја, узимајући у обзир и податке као што су нпр. број регистрованих мотоцикала, дужина путне мреже и сл.
- У трећем поглављу је дат преглед основних показатеља безбедности саобраћаја у државама Европе, као и вредности истих показатеља у Републици Србији.
- У четвртом поглављу је извршена анализа саобраћајних незгода и последица у 2024. година. На почетку је дат приказ апсолутних показатеља за 2024. годину, а затим је приказа расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама према својству и категорији учесника у саобраћају (IRTAD подела). Представљена је расподела према старосним групама и према полу. Такође, извршена је анализа у погледу временске дистрибуције саобраћајних незгода, и то: по месецима у току годину, по данима у седмици и по сатима у току дана. У поглављу је представљена и расподела саобраћајних незгода према групама типова саобраћајних незгода и дефинисани најчешћи типови у свакој од група типова. На крају је дата анализа утицајних фактора настанка саобраћајних незгода. На основу анализе приказане у овом поглављу, дефинисане су категорије (својства) учесника у саобраћају и старосне групе учесника у саобраћају, за које је урађена детаљнија анализа у наредна два поглавља.
- У петом поглављу су анализиране последице саобраћајних незгода за одабране категорије (својства) учесника у саобраћају, а то су: пешаци, бициклисти, моторизовани двоточкаши, возачи и путници у путничким возилима и остале категорије учесника у саобраћају. Такође, дат је петогодишњи тренд за сваку од категорија (својства) учесника у саобраћају.
- У шестом поглављу су анализиране последице саобраћајних незгода за одабране старосне групе учесника у саобраћају, а то су: деца, млади и старија лица. Такође, дат је петогодишњи тренд за сваку од старосних група учесника у саобраћају.
- У седмом поглављу су анализиране вредности кључних индикатора безбедности саобраћаја, као и петогодишњи трендови за одабране индикаторе.
- У осмом поглављу су приказани циљеви Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године и остварени резултати у 2023, 2024. и 2025. години, као и показатељи исхода према Акционом плану и њима припадајући остварени резултати.

1.2. Разумевање података и појмова

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

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

Временска расподела саобраћајних незгода

Временска анализа саобраћајних незгода подразумева расподелу саобраћајних незгода по:

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

Просторна расподела саобраћајних незгода

У анализи просторне расподеле саобраћајних незгода коришћена је анализа према:

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

Типови саобраћајних незгода

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

1. Саобраћајне незгода са пешацима,
2. Саобраћајне незгоде паркираним возилима,
3. Саобраћајне незгоде са учешћем једног возила,
4. Саобраћајне незгода са најмање два возила – без скретања и
5. Саобраћајне незгоде са најмање два возила – скретање или прелазак.

Број саобраћајних незгода према типу или групи типова саобраћајних незгода, због претходно описаних разлога, може бити већи од стварног броја саобраћајних незгода.

Утицајни фактори

Приликом препознавања и евидентирања утицајних фактора који су допринели настанку саобраћајних незгода, полицијски службених се може определити за избор једног или више утицајних фактора, из исте или из различитих група утицајних фактора, дефинисаних у складу са CADaS протоколом. Том приликом се не одређује доминантни/примарни утицајни фактор, већ сваки фактор који је могао да утиче на настанак или последице незгоде. Укупан број утицајних фактора је 84, при чему су они систематизовани у 9 група утицајних фактора:

1. Утицај пута и путне околине (11 утицајних фактора),
2. Утицај неисправности возила (9 утицајних фактора),
3. Предузимање непромишљених радњи од стране возача (10 утицајних фактора),
4. Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача (10 утицајних фактора),
5. Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности (10 утицајних фактора),
6. Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања (7 утицајних фактора),
7. Пропусти возача због неадекватне видљивости, прегледности, односно комплетног доживљаја виђења пута и саобраћаја (10 утицајних фактора),
8. Пропусти пешака (10 утицајних фактора) и
9. Специјални случајеви (7 утицајних фактора).

Старосне групе учесника у саобраћају

Код појединих старосних група учесника у саобраћају се уочавају различите специфичности страдања у саобраћајним незгода. Из тог разлога је посебна анализа последица саобраћајних незгода извршена за децу, младе и старија лица:

- Децом се сматрају лица старости до 15 година, при чему се користи запис 0-14 као најчешће прихваћени запис у литератури. Другим речима, деца су сва лица која имају мање од 14 година 11 месеци и 30 дана,
- Младима се сматрају лица старости од 15 до 31 године, при чему се користи запис 15-30 као најчешће прихваћени запис у литератури. Другим речима, млади су сва лица која имају више од 15 година и мање од 30 година 11 месеци и 30 дана,
- Старијим лицима се сматрају лица која имају 65 и више година.

Категорије учесника у саобраћају

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

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

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

Јавни ризик и јавни пондерисани ризик

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

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

Уместо јавног ризика се све чешће користи вредност јавног пондерисаног ризика (ЈПР), који уважава и друге последице саобраћајних незгода, а не само смртно страдала лица. Другим речима, у израчунавање ЈПР се укључује и број тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама. Израчунавању претходи и дефинисање тежинских фактора тзв. пондера (уобичајено се користе: *P1* за погинула лица – пондер 99, *P2* за тешко телесно повређена лица – пондер 13 и *P3* за лако телесно повређена лица – пондер 1). За израчунавање се користи следећа формула:

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

Индикатори безбедности саобраћаја

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

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

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

Дефинисање боје класе индикатора безбедности саобраћаја

Квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја класе
врло висока вредност	
висока вредност	
средња вредност	
ниска вредност	
веома ниска вредност	

1.3. Коришћене скраћенице и појмови

У Статистичком извештају коришћене су следеће скраћенице:

СКРАЋЕНИЦЕ	ЗНАЧЕЊЕ
СН	Саобраћајна незгода
СН ПОГ	Саобраћајна незгода са погинулим лицима
СН ПОВ	Саобраћајна незгода са повређеним лицима
СН НАСТ	Саобраћајна незгода са настрадалим лицима
СН МШ	Саобраћајна незгода са само материјалном штетом
СН УК	Укупан број саобраћајних незгода
ПОГ	Погинула лица у саобраћајним незгодама
ТТП	Тешко телесно повређена лица
ЛТП	Лако телесно повређених лица
ПОВ	Повређена лица
НАСТ	Настрадала лица
ПВ/ПА	Путничко возило/Путнички аутомобил
МОП	Мопед
МОТ	Мотоцикл
ТВ	Теретно возило
ИБС	Индикатор безбедности саобраћаја
IRTAD	International Traffic Safety Data and Analysis Group
CADaS	Common Accident Data Set
CARE	Community database on Accidents on the Roads in Europe


Bavaria
ПОШТА

2. ОСНОВНИ ПОДАЦИ ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ

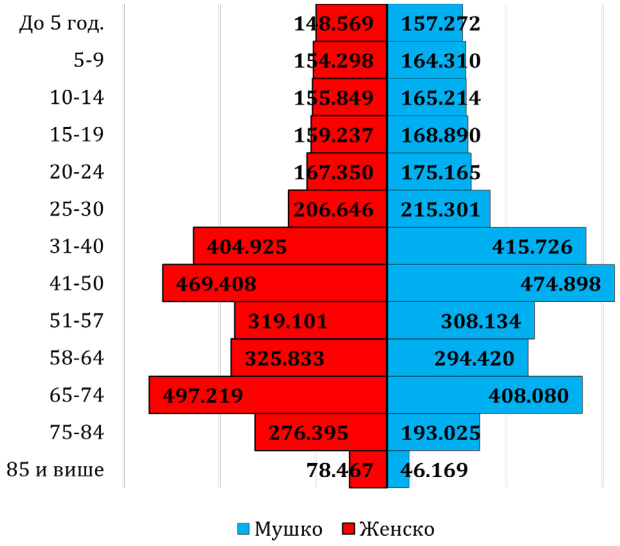
У овом поглављу је приказано неколико података од значаја за схватање економског стандарда, развоја путне мреже и других прилика живота становника на територији Републике Србије, а који се могу повезати и са развојем саобраћаја, па и стањем безбедности саобраћаја.

2.1. Основни подаци за Републику Србију

ПРОПИСИ У САОБРАЋАЈУ

Ограничење брзине	
Насеље	50 km/h
Ван насеља	80 km/h
Мотопут	100 km/h
Ауто-пут	130 km/h
Возачи са пробном возачком на ауто-путу до 110 km/h, мотопуту до 90 km/h, а на осталим путевима до 90% од ограничења	
Алкохол	
Дозвољена граница	0,2 mg/ml
Дозвољена граница – возачи са пробном	0,0 mg/ml
Дозвољена граница – друге посебне групе возача (нпр. који обавља јавни превоз, возач возила категорије A1, A2, AM и A и сл.)	0,0 mg/ml
Мобилни телефон	
Дозвољени начин коришћења	*Hands free*
Возачи са пробном возачком дозволом	Није дозвољено
Пешаци	
Одстојање од пешачког прелаза које се сматра преласком ван пешачког прелаза	100 m

Старосна пирамида



У Републици Србији, према процени становништва за 2025. годину, живи 6.549.901 становника[2]. Од тог броја, 51,3% чине жене. Просечна старост је 44 године. Очекивано трајање живота[3] у Републици Србије је 74,2 година за мушкарце и 78,8 за жене, док је просек Европске уније око 81,5 година.

У Републици Србији постоји укупно 41.087 болничких постеља и један лекар на 310 становника[4].

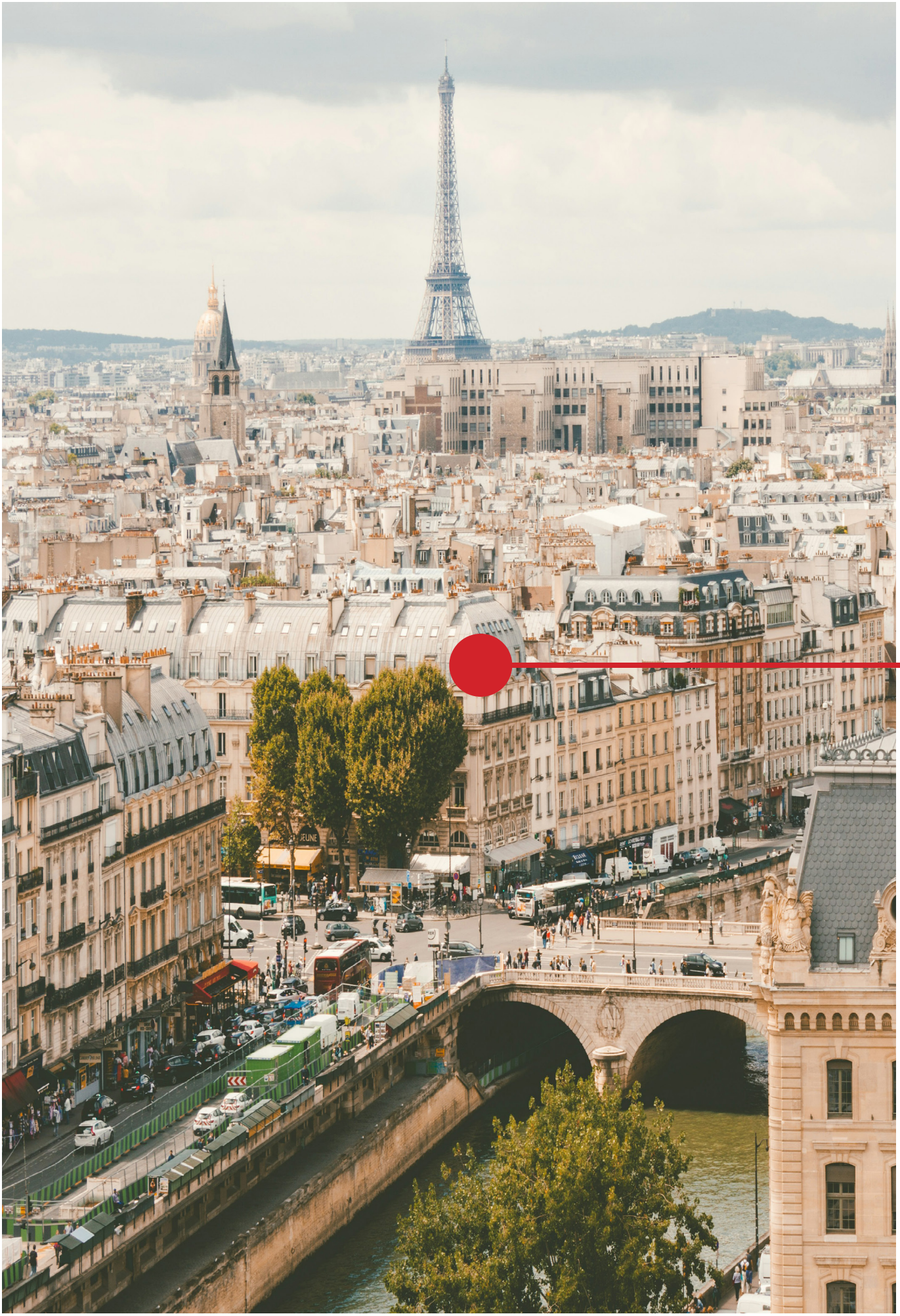
Број живорођених у 2025. години је 58.445, што је у односу на 2024. годину смањење од 3,1%. Број умрлих у истој години је 94.831, што је у односу на 2024. годину смањење од 3,3%.

Укупна дужина путне мреже у Републици Србији је 45.392 km. Дужина државних путева I и II реда је 17.092 km, при чему се 492 km води као неизграђено[5].

Просечна нето зарада у 2025. години износила је 109.462 динара (око 933 евра[6]).

Број регистрованих возила у 2025. години*	
Путничка возила	2.573.843
Мопеди	41.513
Мотоцикли	74.688
Аутобуси	12.027
Теретна возила	319.618

* Саопштење РЗЗС – Статистика саобраћаја и телекомуникација од 20.03.2026. године
2 РЗЗС, без територије АП Косово и Метохија
3 РЗЗС, подаци за 2025. годину
4 РЗЗС, податак за 2022. годину
5 ЈП „Путеви Србије“, без територије АП Косово и Метохија
6 Средњи курс евра у 2025. години (117,2026), извор Народна банка Србије

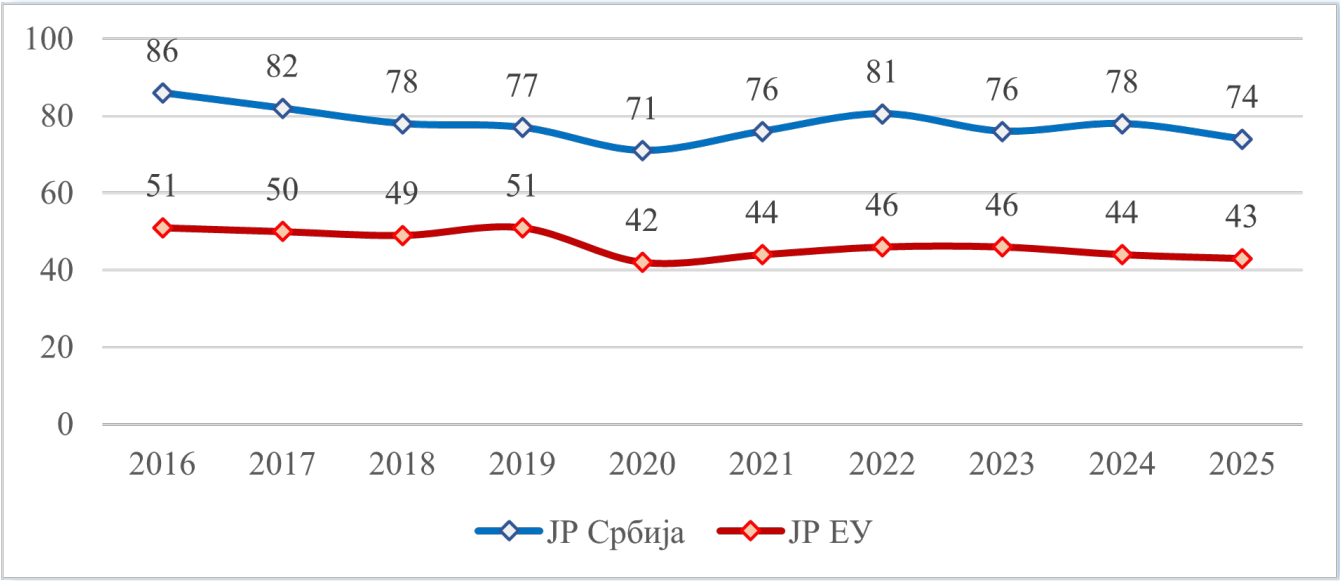


3. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ЕВРОПИ

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

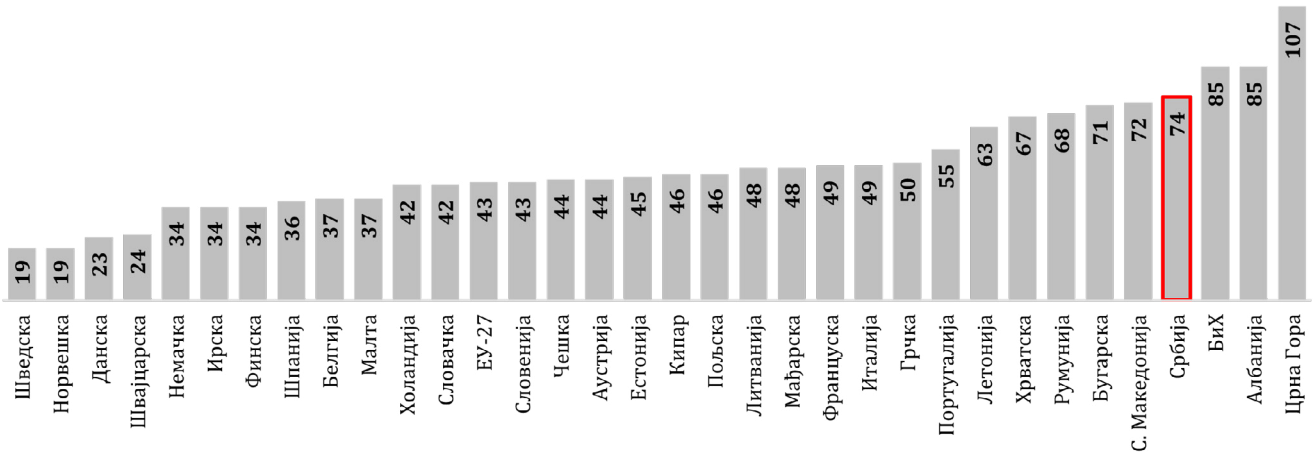
3.1. Основни показатељи

Вредност јавног ризика смртног страдања за Републику Србију и просечна вредност истог показатеља за државе Европске уније, у последњих десет година, показује да је ризик смртног страдања у Републици Србији већи за 1,5 до 1,8 пута. Вредност јавног ризика смрти у саобраћајним незгодама у 2025. години је 74 за Републику Србију. Гледано у односу на 2024. годину то је за четири мање смртно страдала на милион становника, али и 31 више у односу на просек Европске уније.



Графикон 3.1: Јавни ризик смрти у саобраћајним незгодама у Републици Србији и Европској унији (2016-2025)

Република Србија спада у групу држава са повећаним ризиком смртног страдања, посматрано међу 34 државе Европе. Са друге стране, Република Србија има највећи ризик смртног страдања од свих држава које достављају податке ЕУ бази података о саобраћајним незгодама. Најбезбеднија државе су Норвешка и Шведска, према посматраном ризику. У овим државама је скоро четири пута мањи јавни ризик смртног страдања у саобраћајним незгодама, него у Републици Србији.



Графикон 3.2: Јавни ризик смрти у саобраћајним незгодама у Републици Србији, другим државама које достављају податке о саобраћајним незгодама Европској комисији и државама Западног Балкана

4. ОСНОВНА ОБЕЛЕЖЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У 2025. ГОДИНИ

У овом поглављу су анализирани:

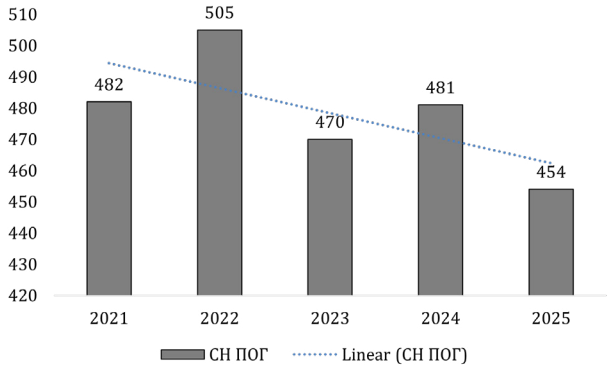
- Трендови саобраћајних незгода
- Временска расподела саобраћајних незгода
- Просторна расподела саобраћајних незгода
- Услови видљивости и временске прилике у којима се догодила саобраћајна незгода
- Типови саобраћајних незгода
- Утицајни фактори настанка саобраћајних незгода
- Ризици према полу, старости и категорији учесника у саобраћају

4.1. Основни подаци о саобраћајним незгодама у 2025. години

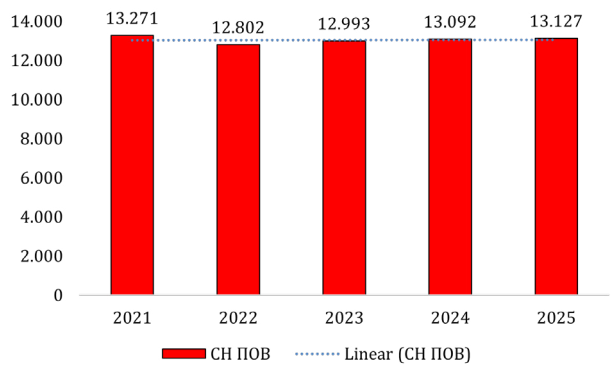
На територији Републике Србије се током 2025. године, догодило 33.325 саобраћајних незгода, од чега је 454 саобраћајна незгода са смртно страдалим лицима. Укупно је смртно страдало 488 лица, док је 3.763 тешко и 15.619 лако телесно повређено. Такође, догодило се и 19.744 саобраћајних незгода, у којима је настала само материјална штета. У табели испод је приказана и процентуална промена броја и последица саобраћајних незгода које су се догодиле 2025. године, у односу на 2024. години. Наиме, 2025. године је дошло до повећања укупног броја саобраћајних незгода, али је број саобраћајних незгода са смртно страдалима лицима смањен за око 6%. Број тешко телесно повређених лица је повећан за око 1%, а број лако телесно повређених лица је за исти проценат смањен.

Табела 4.1: Број и последице саобраћајних незгода за период 2021-2025. године, као и процентуална промена броја и последица саобраћајних незгода 2025. године у односу на 2024. годину

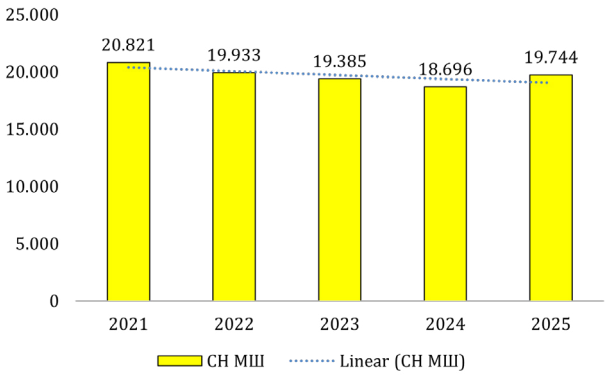
Година	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ					ПОСЛЕДИЦЕ				
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	Укупно СН	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ	Укупно НАСТ
2021	482	13.271	13.753	20.821	34.574	521	3.347	16.557	19.904	20.425
2022	505	12.802	13.307	19.933	33.240	553	3.302	15.817	19.119	19.672
2023	470	12.993	13.463	19.385	32.848	503	3.397	15.660	19.057	19.560
2024	481	13.092	13.573	18.696	32.269	514	3.715	15.739	19.454	19.968
2025	454	13.127	13.581	19.744	33.325	488	3.763	15.619	19.382	19.870
Промена	-6%	0%	0%	6%	3%	-5%	1%	-1%	0%	0%
Просек 2021-25	478	13.057	13.535	19.716	33.251	516	3.505	15.878	19.383	19.899



Графикон 4.1: Број саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима, период 2021-2025. година



Графикон 4.2: Број саобраћајних незгода са повређеним лицима, период 2021-2025. година



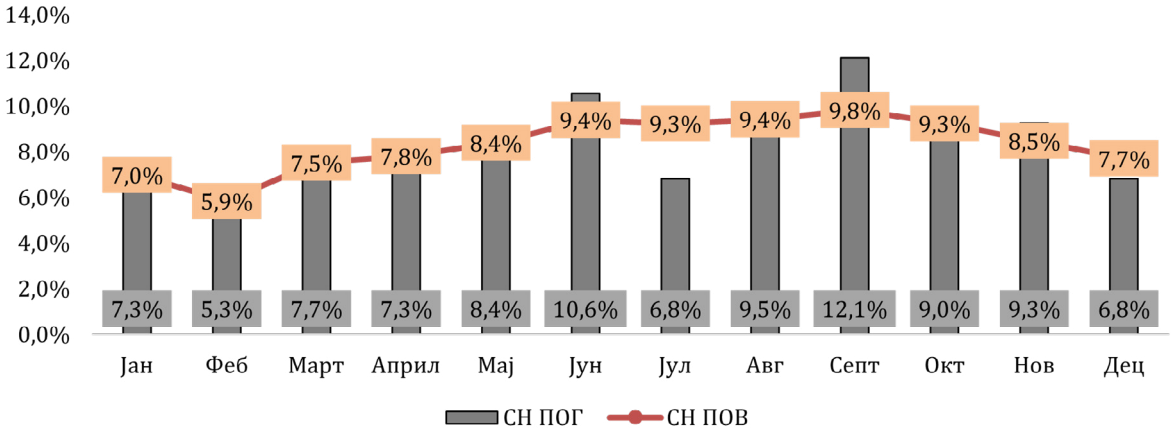
Графикон 4.3: Број саобраћајних незгода са само материјалном штетом, период 2021-2025. година

Временска расподела

Највећи број саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима (12,1% од укупног броја ових незгода) и саобраћајних незгода са повређеним лицима (9,8%) се догодио у септембру месецу, док се најмањи број догодио у фебруару (5,3% и 5,9%, респективно). У децембру (9,5%) се догоди највећи број саобраћајних незгода само са материјалном штетом.

Табела 4.2: Месечна расподела броја саобраћајних незгода и последица

Месец	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ				ПОСЛЕДИЦЕ			
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ
Јануар	33	919	1.505	2.457	37	245	1.182	1.427
Фебруар	24	769	1.394	2.187	24	177	915	1.092
Март	35	988	1.595	2.618	41	281	1.117	1.398
Април	33	1.027	1.687	2.747	37	248	1.235	1.483
Мај	38	1.103	1.656	2.797	38	305	1.264	1.569
Јун	48	1.235	1.586	2.869	50	373	1.485	1.858
Јул	31	1.215	1.711	2.957	34	372	1.454	1.826
Август	43	1.239	1.470	2.752	44	403	1.495	1.898
Септембар	55	1.291	1.666	3.012	55	415	1.522	1.937
Октобар	41	1.215	1.823	3.079	45	337	1.459	1.796
Новембар	42	1.114	1.776	2.932	51	305	1.302	1.607
Децембар	31	1.012	1.875	2.918	32	302	1.189	1.491
Укупно	**454**	**13.127**	**19.744**	**33.325**	**488**	**3.763**	**15.619**	**19.382**



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

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

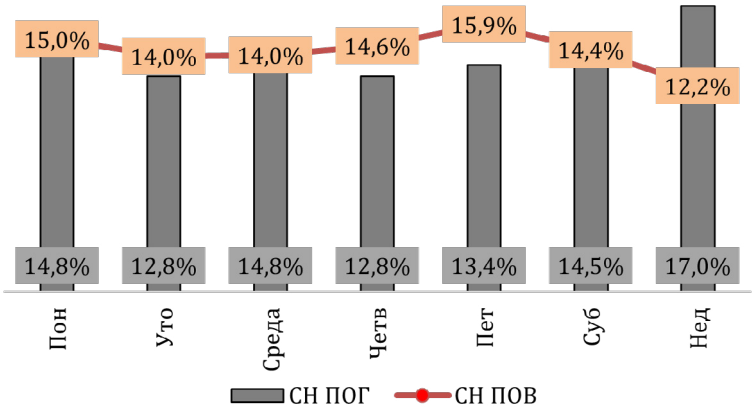
Дан	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ				ПОСЛЕДИЦЕ			
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ
Понедељак	67	1.966	2.871	4.904	70	529	2.341	2.870
Уторак	58	1.834	2.780	4.672	60	527	2.090	2.617
Среда	67	1.843	2.921	4.831	71	493	2.091	2.584
Четвртак	58	1.916	2.924	4.898	63	519	2.202	2.721
Петак	61	2.081	3.109	5.251	65	606	2.472	3.078
Субота	66	1.884	2.734	4.684	70	574	2.283	2.857
Недеља	77	1.603	2.405	4.085	89	515	2.140	2.655
Укупно	**454**	**13.127**	**19.744**	**33.325**	**488**	**3.763**	**15.619**	**19.382**

Када су у питању дани у седмици, највећи број саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима се догодио недељом (17,0%), а најмањи уторком и четвртком (12,8%). Петком се догодио највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима (15,9%).

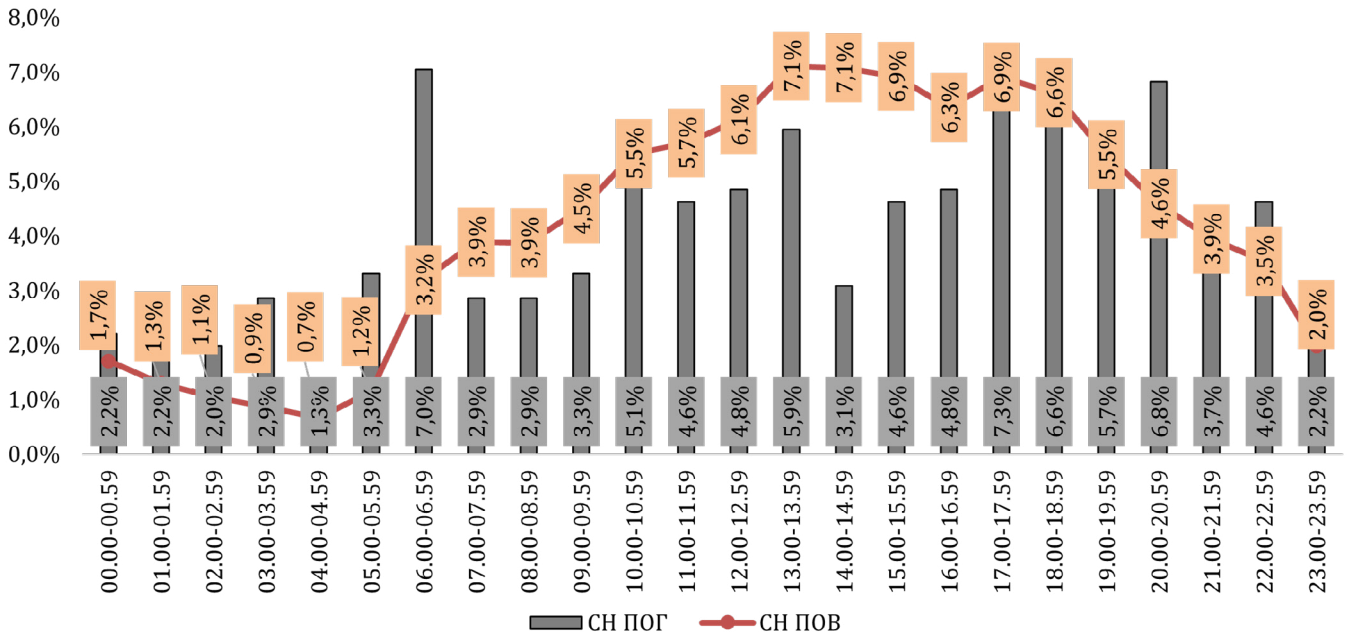
Више од четвртине саобраћајних незгода са смртним исходом се догодила у периоду од 17 до 21 часова (26,4%). Када су у питању ноћни и рани јутарњи часови, у периоду од 23 до 6 часова се догодило 16,1% саобраћајних незгода са смртним исходом, при чему се од 4 до 5 часова догодио најмањи број. Период дана са већим обимом кретања условио је настанак већег броја саобраћајних незгода са повређенима и само са материјалном штетом, у односу на остале периоде дана. Наиме, више од половине (52,8%) саобраћајних незгода са повређенима се догодило у периоду од 11 до 19 часова, као и 48,7% незгода са само материјалном штетом.

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

Месец	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ				ПОСЛЕДИЦЕ			
	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ
00.00-00.59	10	224	547	781	12	72	277	349
01.00-01.59	10	170	466	646	14	52	220	272
02.00-02.59	9	138	345	492	9	68	160	228
03.00-03.59	13	114	304	431	13	62	144	206
04.00-04.59	6	87	237	330	6	34	90	124
05.00-05.59	15	151	268	434	15	76	209	285
06.00-06.59	32	419	420	871	39	156	565	721
07.00-07.59	13	510	678	1.201	14	136	559	695
08.00-08.59	13	508	821	1.342	13	133	565	698
09.00-09.59	15	590	845	1.450	16	150	687	837
10.00-10.59	23	723	927	1.673	23	176	818	994
11.00-11.59	21	748	1.090	1.859	22	215	804	1.019
12.00-12.59	22	804	1.143	1.969	25	222	868	1.090
13.00-13.59	27	933	1.242	2.202	28	216	1.138	1.354
14.00-14.59	14	929	1.251	2.194	18	261	1.114	1.375
15.00-15.59	21	908	1.254	2.183	21	224	1.111	1.335
16.00-16.59	22	833	1.285	2.140	23	246	1.034	1.280
17.00-17.59	33	906	1.185	2.124	36	294	1.077	1.371
18.00-18.59	30	869	1.157	2.056	33	246	1.060	1.306
19.00-19.59	26	720	1.071	1.817	28	179	853	1.032
20.00-20.59	31	602	922	1.555	32	170	718	888
21.00-21.59	17	517	843	1.377	17	152	650	802
22.00-22.59	21	464	813	1.298	21	141	594	735
23.00-23.59	10	260	630	900	10	82	304	386
Укупно	**454**	**13.127**	**19.744**	**33.325**	**488**	**3.763**	**15.619**	**19.382**



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



Графикон 4.6: Процентуална расподела саобраћајних незгода са смртним исходима и повређеним лицима по часовима у току дана

Просторна расподела

Основно обележје локације настанка саобраћајне незгоде је то да ли се догодила у насељу или ван насеља. Саобраћај у насељима, по правилу, карактерише већи обим кретања, а посебно појава рањивих категорија учесника у саобраћају, док су веће брзине карактеристика саобраћаја ван насеља. Саобраћајне незгоде са смртним исходом чешће су се догађале у насељу, док су се саобраћајне незгоде са повређенима и са само материјалном штетом значајно чешће догађале у насељу.

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

Локација	СН ПОГ	% СН ПОГ	СН ПОВ	% СН ПОВ	СН МШ	% СН МШ	СН УК	% СН УК
Насеље	245	54,0%	3.194	24,3%	3.382	17,1%	25.680	77,1%
Ван насеље	209	46,0%	9.933	75,7%	16.362	82,9%	6.582	19,8%
Укупно	**454**	**100%**	**13.127**	**100%**	**19.744**	**100%**	**33.325**	**100,0%**

Највећи број саобраћајних незгода са смртним исходом се догодио на местима која су окарактерисана као „пут“, што је разлика у односу на саобраћајне незгоде са мањом тежином последица, које су се чешће дешавале на „улици“. Више од четвртине (26,3%) саобраћајних незгода се догоди у раскрсници. У табели 4.7 је приказана расподела саобраћајних незгода које су се догодиле у раскрсници, према типу раскрснице.

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

Врста места	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Улица	129	5.355	11.912	17.396
Пут	247	3.279	3.639	7.165
Раскрсница	78	4.493	4.193	8.764
Укупно	**454**	**13.127**	**19.744**	**33.325**

Скоро половину укупног броја саобраћајних незгода које су се догодиле на раскрсницама, догодиле су се на четворокраким раскрсницама. Са друге стране, највећи број саобраћајних незгода са смртним исходом се догодио на трокраким раскрсницама.

Табела 4.7: Расподела саобраћајних незгода које су се догодиле у раскрсници, према типу раскрснице

Тип раскрснице	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Трокрака	40	1.924	1.948	3.912
Четворокрака	35	2.315	1.788	4.138
Са кружним током саобраћаја	1	162	331	494
Денивелисана-петља	2	78	70	150
Вишекрака	0	14	56	70
Укупно	**78**	**4.493**	**4.193**	**8.764**

Друга важна одлика раскрснице, са аспекта анализе саобраћајних незгода, јесте начин регулисања првенства пролаза. Највише саобраћајних незгода догодило се на раскрсницама на којима је првенство пролаза регулисано саобраћајним знаковима – 5.094 незгоде, односно 58,1% свих незгода на раскрсницама. На раскрсницама регулисаним исправним светлосним саобраћајним знаковима догодила се 2.401 незгода, док је на раскрсницама регулисаним правилима саобраћаја забележено 1.184 незгоде. Посматрано према последицама, на раскрсницама регулисаним исправним светлосним саобраћајним знаковима већи је удео незгода са материјалном штетом него незгода са смртним исходом и повређеним лицима. Остали начини регулисања били су заступљени у мањем броју саобраћајних незгода.

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

Начин регулисања	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Саобраћајним знаковима	46	2.838	2.210	5.094
Правилима саобраћаја	13	522	649	1.184
Светлосним саобр. знаковима који су исправно радили	18	1.092	1.291	2.401
Светлосним саобр. знаковима који су радили у режиму жутог трепћућег	0	18	27	45
Светлосним саобраћајним знаковима који нису радили	1	15	15	31
Знацима које даје полицијски службеник	0	8	1	9
Укупно	**78**	**4.493**	**4.193**	**8.764**

Скоро половине свих саобраћајних незгода се догодила на улицама вишег реда (49%). На државним путевима ІБ реда је био повећан ризик настанка саобраћајних незгода са смртним исходом (23,1% свих СН ПОГ), што није случај са осталим врстама саобраћајних незгода (табела 4.9).

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

Категорија пута	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Државни пут IA реда	35	369	932	1.336
Државни пут IБ реда	114	1.268	1.014	2.396
Државни пут IIA реда	62	1.115	830	2.007
Државни пут IIБ реда	16	236	181	433
Локални пут	34	499	376	909
Некатегорисани пут	13	255	229	497
Пролазак ДП IБ реда кроз насеље	26	714	506	1.246
Пролазак ДП IIA реда кроз насеље	29	852	572	1.453
Пролазак ДП IIБ реда кроз насеље	10	177	175	362
Улица вишег реда	90	5.618	11.693	17.401
Улица нижег реда	65	3.669	3.759	7.493
Укупно	**494**	**14.772**	**20.267**	**35.533**

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

Специфично место	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Кривина	74	1.152	954	2.180
Превој	2	24	20	46
Сужење пута	2	15	23	40
Мост	1	133	210	344
Тунел	0	18	27	45
Пружни прелаз без браника или полубраника	3	11	13	27
Пружни прелаз са браницима	1	3	19	23
Пружни прелаз са полубраницима	1	5	23	29
Зона радова	3	46	83	132
Зона школе	4	221	151	376
Зона "30"	0	22	17	39
Зона успореног саобраћаја	0	7	4	11
Пешачка зона	0	16	10	26
Заустављна трака	3	5	6	14
Саобраћајна трака за возила јавног превоза - "жута трака"	0	1	2	3
Трамвајска баштица	0	23	9	32
Прекид разделног острва који служи за полукружно	0	14	3	17
Прилазни коловоз	0	50	122	172
Гаража	0	3	97	100
Паркиралиште	0	85	874	959
Тротоар	0	116	67	183
Бициклишта стаза	1	104	4	109
Бициклистичка трака	0	13	1	14
Пешачки прелаз	19	1158	54	1231
Наплатна станица	0	18	134	152
Бензинска станица	0	22	183	205
Аутобуско стајалиште	5	121	143	269
Гранични прелаз	1	6	85	92
Није специфично место	**335**	**9.776**	**16.418**	**26.529**
Укупно	**455**	**13.188**	**19.756**	**33.399**

За сваку пету саобраћајну незгоду (20,6%) опредељено је неко од специфичних места, при чему је код саобраћајних незгода са смртним исходом тај проценат већи (26,2%), у односу на остале саобраћајне незгоде. Од тог броја, највише је оних које су се догодиле у кривини или на пешачком прелазу. Паркиралиште је по бројности саобраћајних незгода са само материјалном штетом друго најчешће евидентирано специфично место таквих саобраћајних незгода.

Услови видљивости и временске прилике у којим се догодила саобраћајна незгода

У дневним условима видљивости се догодило 61,3% саобраћајних незгода, при чему је тај проценат код саобраћајних незгода са смртним исходом мањи (53,3%). Ово је очекивано, с обзиром на претходно приказану временску расподелу и очекивани обим кретања у појединим деловима дана. Ипак, за разлику од временске расподеле, расподела према условима видљивости узима у обзир све периоде године и разлике у погледу времена изласка и заласка сунца и слично.

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

Услови видљивост	СН ПОГ	% СН ПОГ	СН ПОВ	% СН ПОВ	СН МШ	% СН МШ	СН УК	% СН УК
Дан	242	53,3%	8.795	67,0%	12.105	61,3%	21.142	61,3%
Ноћ	175	38,5%	3.835	29,2%	6.937	35,1%	10.947	35,1%
Сумрак	16	3,5%	326	2,5%	503	2,5%	845	2,5%
Свитање	21	4,6%	171	1,3%	199	1,0%	391	1,0%
Укупно	**454**	**100,0%**	**13.127**	**100,0%**	**19.744**	**100,0%**	**33.325**	**100,0%**

Код саобраћајних незгода које су се догодиле у сумрак, свитање или ноћу, опредељује се и осветљеност пута/улице уличном расветом. Од тог броја, 17,0% се догодила на месту где нема уличне расвете, при чему је тај проценат код саобраћајних незгода са смртним исходом значајно већи (44,3%).

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

Улична расвета	СН ПОГ	% СН ПОГ	СН ПОВ	% СН ПОВ	СН МШ	% СН МШ	СН УК	% СН УК
Нема уличних светиљки	94	44,3%	927	21,4%	1.056	13,8%	2.077	17,0%
Уличне светиљке осветљавају	90	42,5%	3.055	70,5%	6.130	80,2%	9.275	76,1%
Недовољно осветљен пут/улица	14	6,6%	234	5,4%	268	3,5%	516	4,2%
Уличне светиљке не осветљавају	10	4,7%	77	1,8%	103	1,3%	190	1,6%
Непознато	4	1,9%	39	0,9%	82	1,1%	125	1,0%
Укупно	**212**	**100%**	**4.332**	**100%**	**7.639**	**100%**	**2.183**	**100%**

Три од четири саобраћајне незгоде су се догодиле у време када је било ведро (74,5%). Ниједна саобраћајна незгода са смртно страдалим лицима се није догодила у време када је падао град или када је падала суснежица.

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

Временске прилике	СН ПОГ	% СН ПОГ	СН ПОВ	% СН ПОВ	СН МШ	% СН МШ	СН УК	% СН УК
Време је било ведро	324	71,4%	9.605	73,2%	14.906	75,5%	24.835	74,5%
Облачно, без падавина	76	16,7%	2.065	15,7%	2.879	14,6%	5.020	15,1%
Падала је киша	46	10,1%	1.183	9,0%	1.542	7,8%	2.771	8,3%
Била је магла	4	0,9%	91	0,7%	172	0,9%	267	0,8%
Падао је снег	2	0,4%	76	0,6%	75	0,4%	153	0,5%
Дувао је јак ветар	1	0,2%	70	0,5%	108	0,5%	179	0,5%
Била је измаглица	1	0,2%	27	0,2%	41	0,2%	69	0,2%
Падао је град	0	0,0%	0	0,0%	2	0,0%	2	0,0%
Падала је суснежица	0	0,0%	10	0,1%	19	0,1%	29	0,1%
Укупно	**454**	**100%**	**13.127**	**100%**	**19.744**	**100%**	**33.325**	**100%**

Групе типова саобраћајних незгода

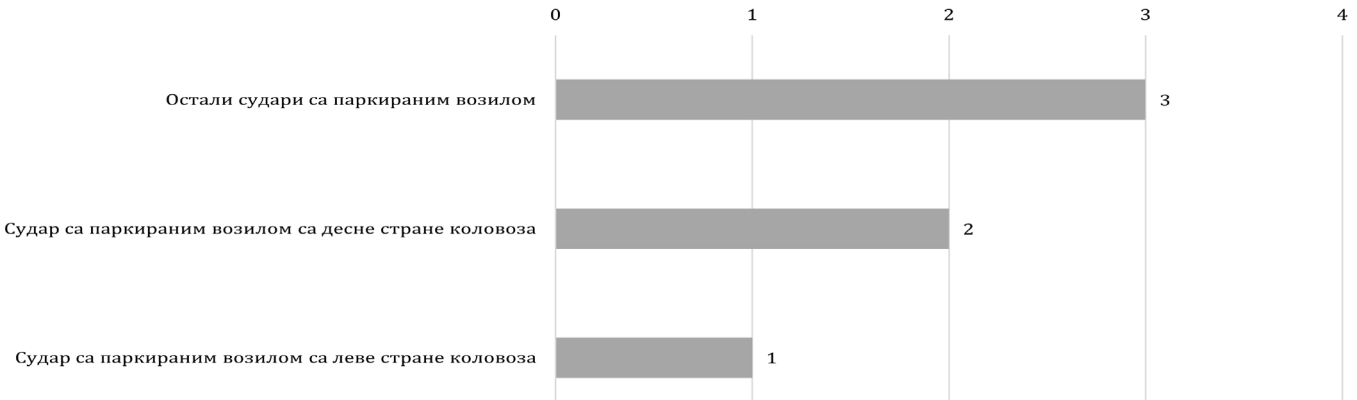
Саобраћајне незгоде са учешћем једног возила је најбројнија група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих лица. Очекивано, саобраћајне незгоде са пешацима су чешће имале за последицу смрт или повреде, него само материјалну штету. Најчешћа група типова саобраћајних незгода у којима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

Табела 4.14: Расподела саобраћајних незгода по групама типова саобраћајних незгода

Групе типова СН	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
СН са пешацима	104	2.438	37	2.579
СН са паркираним возилима	6	378	4.873	5.257
СН са једним возилом	146	2.629	4.879	7.654
СН са најмање два возила - без скретања	130	3.848	5.730	9.708
СН са најмање два возила - скретање или прелазак	74	3.889	4.268	8.231
Укупно	**460**	**13.182**	**19.787**	**33.429**

Групе типова саобраћајних незгода

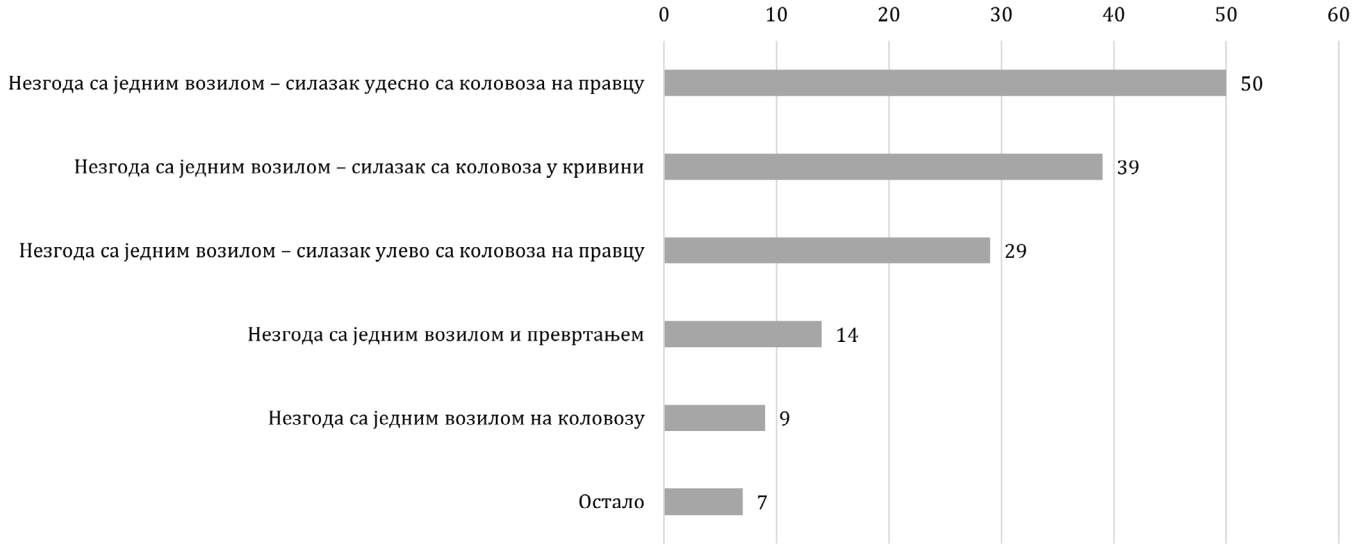
У наставку су приказани најчешћи типови саобраћајних незгода из сваке од група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих лица.



Графикон 4.7: Типови саобраћајних незгода у 2025. години, из групе саобраћајних незгода са паркираним возилима, а у којима је било смртно страдалих лица



Графикон 4.8: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2025. години, из групе саобраћајних незгода са пешацима, а у којима је било смртно страдалих лица



Графикон 4.9: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2025. години, из групе саобраћајних незгода са учешћем једног возила, а у којима је било смртно страдалих лица



Графикон 4.10: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2025. години, из групе саобраћајних незгода са најмање два возила – без скретања, а у којима је било смртно страдалих лица



Графикон 4.11: Најчешћи типови саобраћајних незгода у 2025. години, из групе саобраћајних незгода са најмање два возила – без скретања, а у којима је било смртно страдалих лица

Групе утицајних фактора

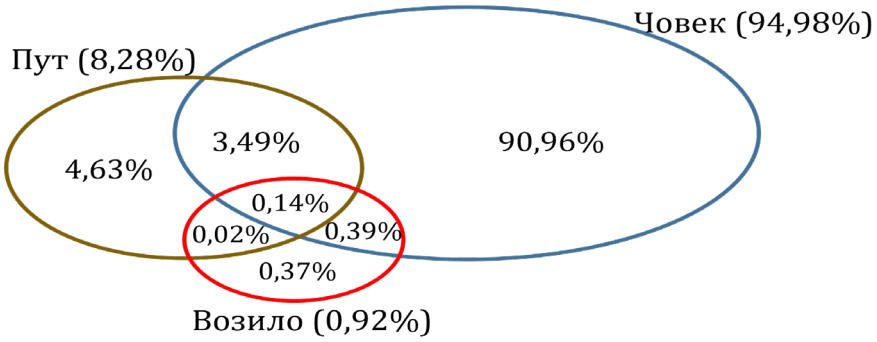
Група утицајних фактора која се односи на погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача је најчешће опредељена група у укупном броју саобраћајних незгода, док је предузимање непромишљених радњи од стране возача најбројнија група у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима.

Табела 4.15: Расподела саобраћајних незгода по групама типова утицајних фактора

Групе утицајних фактора	СН	СН ПОВ	СН МШ	СН УК
Утицај пута и путне околине	45	855	1800	2700
Утицај неисправности возила	12	128	169	309
Предузимање непромишљених радњи од стране возача	284	8436	6588	15308
Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача	177	5393	11909	17479
Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности	86	1724	1796	3606
Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања	45	867	694	1606
Пропусти возача због неадекватне видљивости, прегледности, односно комплетног доживљаја виђења пута и саобраћаја	23	498	257	778
Пропусти пешака	54	689	17	760
Специјални случајеви	11	393	557	961
Укупно	**737**	**18.983**	**23.787**	**43.507**
Број саобраћајних незгода	**454**	**13.127**	**19.744**	**33.325**

По узору на ранија истраживања (PIARC, 2003) извршена је анализа утицаја фактора човек, возило и пут на настанак укупног броја саобраћајних незгода у 2024. години. За потребе анализе, групе утицајних фактора су груписане на следећи начин: фактор пут (утицај пута и путне околине), фактор возило (утицај неисправности возила) и фактор човек (преостале групе утицајних фактора, без специјалних случајева). Дакле, група специјалних случајева утицајних фактора је искључена из ове анализе.

Фактор човек је самостално утицао на настанак 90,96% саобраћајних незгода, док је у садејству са осталим факторима (пут и возило) утицао на настанак 94,98% саобраћајних незгода. Сва три анализирана фактора (човек, возило и пут) имали су заједнички (истовремени) утицај код 0,14% саобраћајних незгода. Фактор пут је самостално утицао на настанак 4,63%, а возило на 0,37% саобраћајних незгода.



Графикон 4.12: Утицај фактора човек, возило и пут на настанак саобраћајних незгода

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

Остали фактори који се не могу придружити претходно наведеним факторима, а имају утицај на настанак саобраћајне незгоде су евидентирани 7 пута, испадање или падање лица са/из возила у покрету је евидентирано 3 пута, а необезбеђено лице места претходне саобраћајне незгоде једном. Сви претходни утицајни фактори припадају групи утицајних фактора који се односе на специјалне случајеве. У наставку су приказани најчешћи утицајни фактори из сваке од група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих лица.



Графикон 4.13: Најчешћи утицајни фактори у 2025. години, из групе Утицај пута и путне околине, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.14: Најчешћи утицајни фактори у 2025. години, из групе Утицај неисправности возила, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.15: Најчешћи утицајни фактори у 2025. години, из групе Предузимање непромишљених радњи од стране возача, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.16: Најчешћи утицајни фактори у 2025. години, из групе Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.17: Најчешћи утицајни фактори у 2025. години, из групе Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.18: Најчешћи утицајни фактори у 2025. години, из групе Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања, у незгодама са смртно страдалим лицима



Графикон 4.19: Најчешћи утицајни фактори у 2025. години, из групе Пропусти пешака, у саобраћајним незгодама са смртно страдалим лицима

Полна структура смртно страдалих и повређених лица

Од смртно страдалих лица, 77,5% су мушког пола. Такође, више од половине (58,6%) повређених лица су лица мушког пола.

Табела 4.16: Расподела смртно страдалих и повређених лица према полу

Пол	ПОГ	% ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ	% ПОВ
Мушки	378	77,5%	2.398	8.922	11.320	58,4%
Женски	110	22,5%	1.365	6.697	8.062	41,6%
Укупно	**488**	**100%**	**3.763**	**15.619**	**19.382**	**100%**

Структура смртно страдалих према категорији и својству и јавни пондерисани ризик према категорији и старосној групи учесника у саобраћају

У саобраћајним незгодама је смртно страдало 106 пешака, од чега 68 у саобраћајним незгодама са путничким возилом. Међу смртно страдалим је највише возача путничких возила. Један смртно страдали је непознатог својства учешћа у саобраћају.

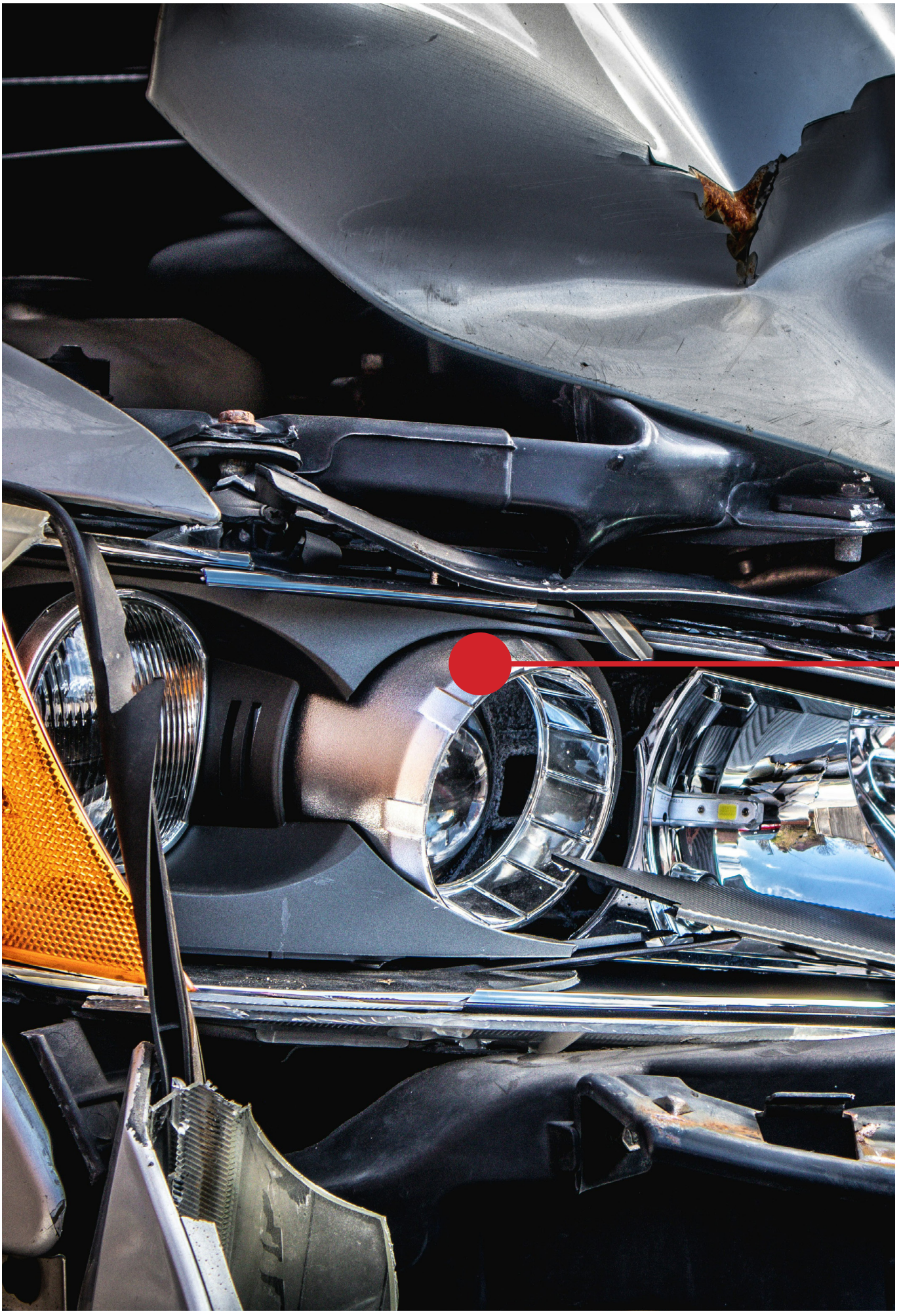
Табела 4.17: Расподела броја смртно страдалих лица према категорији возила и својству учесника у саобраћају

Категорија возила	Својство учесника у саобраћају			Укупно
	Пешак	Путник	Возач	
Путничко возило	68	73	171	312
Теретно возило	22	1	17	40
Аутобус	4	5	0	9
Мотоцикл	8	0	51	59
Бицикл	2	0	30	32
Мопед	0	0	5	5
Трактор	1	4	24	29
Прикључно возило	1	0	0	1
Укупно	**106**	**83**	**298**	**487**

Укрштањем података о расподели последица према старосним групама и према категорији учесника у саобраћају, укључујући смртно страдала, тешко и лако повређена лица у 2025. години, добијају се подаци из табеле 4.18. Веће вредности (црвене нијансе) показују повећан ризик страдања, укључујући оба својства учесника у саобраћају (возач и путник), када су у питању подаци за возила. Млади су имали највећи ризик када се налазе у путничком возилу, док је код старијих лица тај ризик био највећи за својство пешака.

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

Старосна група	Пешаци	Бицикли	Моторизовани двоточкаши	Путничка возила	Теретна возила	Трактори	Аутобуси
0-14	16,0	6,6	1,8	23,9	0,2	0,4	0,7
15-30	19,1	8,6	50,4	154,1	6,7	3,8	3,0
31-44	20,4	10,0	36,3	103,8	8,2	4,4	2,4
45-64	31,9	14,8	20,7	76,9	9,7	6,5	6,4
65 и више	71,3	23,6	8,8	63,0	2,4	10,2	4,4
Укупно	**34,4**	**13,7**	**23,1**	**83,8**	**5,9**	**5,6**	**3,8**



5. АНАЛИЗА ПОСЛЕДИЦА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА ПРЕМА КАТЕГОРИЈИ (СВОЈСТВУ) УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

У овом поглављу је приказана анализа последица саобраћајних незгода према карактеристичним категоријама (својствима) учесника у саобраћају, а то су:

- Пешаци
- Бициклисти
- Моторизовани двоточкаши
- Возачи и путници у путничким возилима и
- Остале категорије

Пешаци

Најважније карактеристике страдања пешака у 2025. години:

- Број погинулих је најмањи у петогодишњем периоду (2021-2025. година)
- Број повређених је мањи у односу на 2024. године и готово једнак као 2022. године
- Више смртно страдалих је мушког пола (63,2%), док је више повређених женског пола (61,1%)
- Више од половине смртно страдалих пешака је старости 65 и више година (57,5%). За ову старосну групу је највећа вредност јавног ризика и јавног пондерисаног ризика страдања пешака
- Новембар је месец у ком се бележи највећи број смртно страдалих (14,2%)
- У новембру и децембру је повређена четвртина пешака (25,6%)
- Највише смртно страдалих (23,6%) је средом, а повређених петком (18,0%)
- Скоро петина смртно страда је у периоду од 17 до 19 часова (19,8%, односно 21 пешак)
- Код 48,1% је смрт наступила накнадно у року од 30 дана од дана незгоде, код 43,4% на лицу места саобраћајне незгоде и код 8,5% за време превоза до медицинске установе
- У насељима је смртно страдало 77,4% и повређено 95,9% пешака
- Најчешће евидентирани маневар пешака је прелажење пешака преко коловоза ван обележеног пешачког прелаза - не постоји пешачки прелаз на удаљености до 100 m од места прелажења (18 смртно страдалих пешака), затим прелазак ван пешачког прелаза - постоји на удаљености до 100 m (17 смртно страдалих пешака) и прелазак на обележеном пешачког прелазу (16 смртно страдалих пешака)
- Сврха путовања* слободно време је најчешћа сврха путовања (83,3% код смртно страдалих)

Расподела последица према старосним групама

Старост	ПОГ	ТТП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	2	76	330	2,1	16,0
15-30	6	80	450	5,5	19,1
31-44	12	76	260	10,1	20,4
45-64	25	227	372	13,7	31,9
65 и више	61	330	361	40,7	71,3
Укупно	106	789	1.773	16,2	34,4

* Односи се само на саобраћајне незгоде код којих је евидентирана сврха путовања

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

106

погинулих (22% од укупног броја)

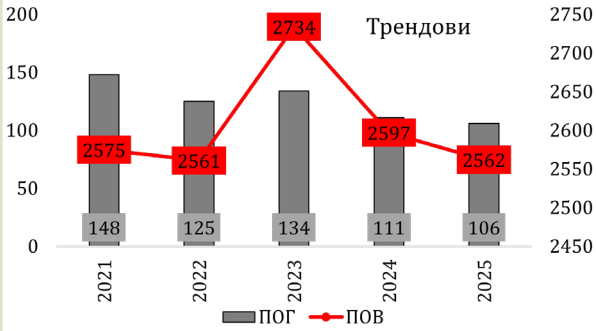
2.562

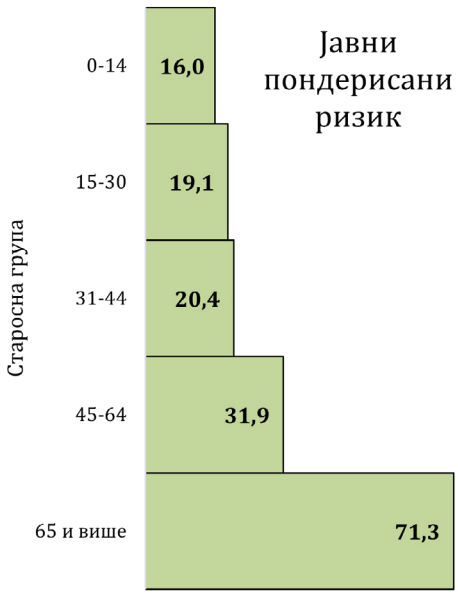
повређених (13% од укупног броја)

14 и 93

број година најмлађег и најстаријег погинулог пешака

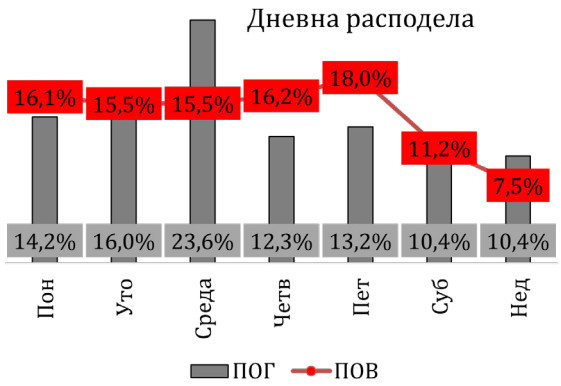
НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ





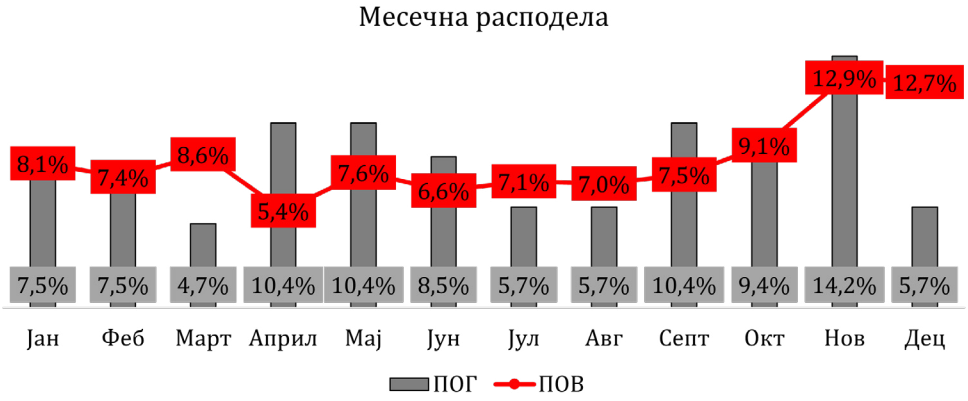


Најчешћи тип саобраћајне незгоде са учешћем пешака је прелазак пешака са десне стране, ван раскрснице, без скретања возила



Временске прилике	ПОГ	ПОВ
Била је измаглица	0,0%	0,4%
Била је магла	0,9%	0,5%
Падала је киша	10,4%	12,7%
Падао је снег	0,0%	0,8%
Облачно, без падавина	18,9%	16,8%
Време је било ведро	69,8%	68,4%
Дувао је јак ветар	0,0%	0,0%
Падала је суснежица	0,0%	0,3%

- 69,8% је смртно страдало и 68,4% повређено када је време било ведро, односно 18,9% и 16,8%, респективно, када је време било облачно, без падавина
- Више од половине смртно страдалих (56,9%) и 84,1% повређених је на месту* где уличне светиљке раде (осветљавају)
- Петина смртно страдалих је на месту где нема уличне расвете (19,0%)
- Саобраћајне незгоде у којима је 44,9% смртно страдалих и више од половине повређених (57,8%) пешака, догодиле су се на улицама вишег реда. На државним путевима IA реда погинуло 9 пешака, колико је погинуло и на државним путевима IБ реда
- Најчешћи тип саобраћајне незгоде у којима је било смртно страдалих (20,4%, односно 22 пешака) је прелазак пешака здесна, ван раскрснице, без скретања возила
- 27,4% смртно страдалих пешака је повезано са неприлагођеном брзином условима саобраћаја и стању пута и 18,9% са пропустом возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације. Када су у питању пропусти пешака, њих 23,6% се односи на неопрезно ступање на коловоз пешака, а да се претходно није уверио да то може безбедно да учини и 11,3% на утицај тамне одеће пешака на настанак саобраћајне незгоде
- Најчешћи утицајни фактор повезан са повређивањем пешака је незаустављање возила испред обележеног пешачког прелаза (у 36,0% случајева)



* Односи се само на саобраћајне незгоде код којих је евидентирано стање уличне расвете

Бициклисти

Најважније карактеристике страдања бициклиста у 2025. години:

- Број смртно страдалих је најмањи у посматраном петогодишњем периоду, док је број повређених приближан броју из 2023. и 2024. године
- У просеку, три од четири смртно страдала је мушког пола (76,7%) и 62,4% повређених
- Више од половине погинулих (56,7%, односно њих 17) је старости 65 и више година. За ову старосну групу је највећа вредност јавног ризика и јавног пондерисаног ризика страдања бициклиста
- У фебруару је смртно страдао сваки шести бициклиста, док у јуну нији било смртно страдалих бициклиста
- Са друге стране, јун је месец у ком се бележи највећи број повређених (13,9%)
- Највише смртно страдалих је понедељком (26,7%, односно њих 8), а повређених понедељком и уторком (по 16,8%)
- Период дана без смртно страдалих је од 22 до 5 часова. Највише смртно страдалих је у периоду од 10 до 11 часова (16,7%, односно њих 5)
- Код 50,0% је смрт наступила накнадно у року од 30 дана, код 33,3% наступила на лицу места саобраћајне незгоде, а код 16,7% за време превоза до медицинске установе
- У насељима је смртно страдало 66,7% и било повређено 94,2% бициклиста
- Ниједан смртно страдали бициклиста није користио заштитну кацигу*
- Сврха путовања** слободно време је најчешћа сврха (84,0% код смртно страдалих, односно код 21 смртно страдалог и 79,7% код повређених), затим одлазак са посла (код 2 смртно страдала и код 7,0% повређених)

Расподела последица према старосним групама

Старост	ПОГ	ТТП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	0	35	172	0,0	6,6
15-30	1	47	226	0,9	8,6
31-44	4	50	142	3,4	10,0
45-64	8	123	302	4,4	14,8
65 и више	17	124	247	11,3	23,6
Укупно	30	379	1.089	4,6	13,7

* Односи се само на возаче бицикла код којих је евидентирана пасивна заштита, док код 17 њих није евидентирана или је био непознат податак
** Односи се само на саобраћајне незгоде код којих је евидентирана сврха путовања

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

30

погинулих (6% од укупног броја)

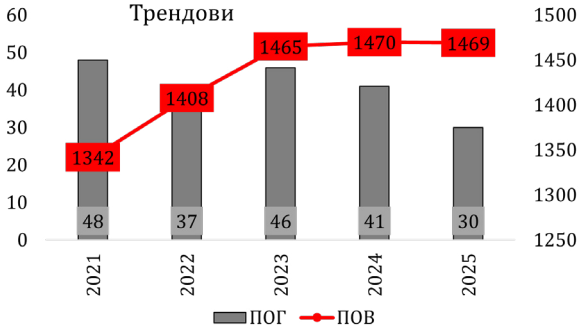
1.469

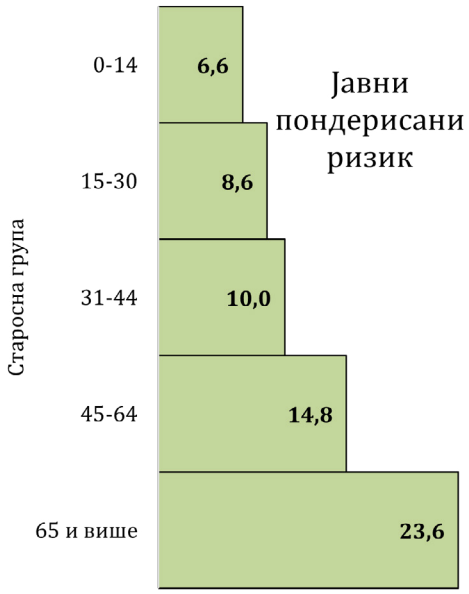
повређених (8% од укупног броја)

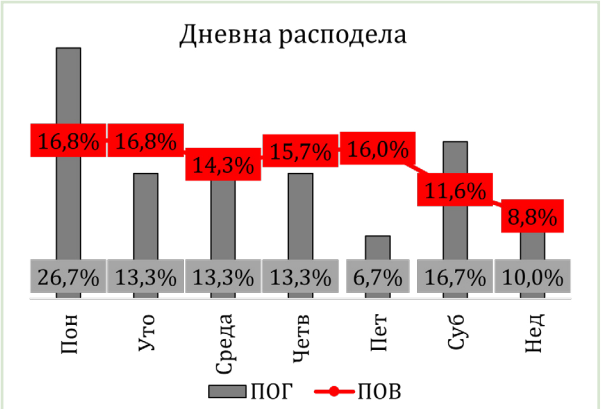
0 и 60

број погинулих и повређених путника на бициклу

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



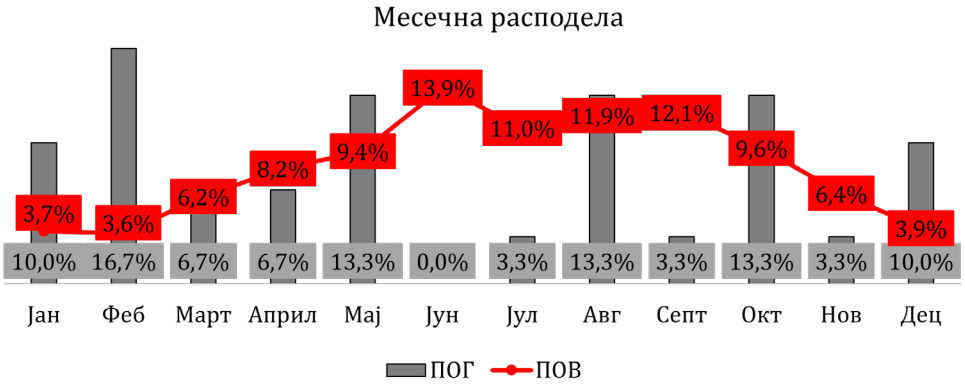






*Најчешћи тип саобраћајне незгоде у ком је било смртно страдалих бициклиста је најмање два возила која се крећу у истом смеру – **сустизање***

- 80,0% је смртно страдало (њих 24) и 83,0% повређено када је време било ведро, односно 13,3% (њих 4) и 13,2%, респективно, када је време било облачно, без падавина. По једно је смртно страдало када је била магла и када је падала киша
- Пет од 14 смртних исхода се догодило на месту где нема уличне расвете*
- Саобраћајне незгоде у којима је 41,5% смртно страдалих и 46,1% повређених бициклиста, догодиле су се на улицама нижег реда, а затим на улицама вишег реда (17,1% и 38,6%, респективно). На државним путевима IIA реда и на проласку IIA реда кроз насеља, смртно је страдало 9 бициклиста
- Најчешћи тип саобраћајне незгоде у којима је било смртно страдалих (40,0%) је најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање. Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз пролазак кроз раскрсницу или од којих једно прелази преко коловоза – без скретања је тип саобраћајне незгоде у ком је било највише повређених бициклиста (14,8%)
- 46,7% смртних исхода бициклиста је повезано са неприлагођеном брзином условима саобраћаја и стању пута и 26,7% са пропустом возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације. Небезбедно одстојање или растојање је повезано са 23,3% смртна случаја (односно са 7), док је недостатак бициклистичке траке или стазе у насељу је повезан са два смртна исхода
- Најчешћи утицајни фактори повезани са повређивањем бициклиста су пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације (32,6%) и неуступање првенства пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја (у 29,7% случајева)



* Односи се на саобраћајне незгоде које су се догодиле ноћу и у сумрак (укупно 14)

Моторизовани двоточкаши

Најважније карактеристике страдања моторизованих двоточкаша у 2025. години:

- Број смртно страдалих на мопеду је 5, што је најмање у посматраном периоду, док је број повређених за 11 већи него 2024. године
- Број смртно страдалих на мотоциклу је 51, при чему је тај број био већи само 2024. године. Број повређених на мотоциклу има јасан тренд раста, укључујући и лаке и тешке повреде
- Један од пет смртно страдали возач мопеда је женског пола, док је међу повређеним путницима више путника женског пола (66,7%)
- Један од 51 смртно страдалог возача мотоцикла је женског пола

Расподела последица за мопедисте према старосним групама

Старост	ПОГ	ТТП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	0	9	12	0,0	1,4
15-30	1	20	56	0,9	3,8
31-44	0	29	52	0,0	3,6
45-64	2	34	56	1,1	3,8
65 и више	2	32	41	1,3	4,4
Укупно	5	124	217	0,8	3,5

Расподела последица за мотоциклисте према старосним групама

Старост	ПОГ	ТТП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	0	3	6	0,0	0,5
15-30	20	210	385	18,3	46,6
31-44	14	176	227	11,7	32,7
45-64	12	135	133	6,6	16,9
65 и више	5	12	11	3,3	4,4
Укупно	51	536	762	7,8	19,5

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

51

погинулих возача на мотоциклу (10,5% од укупног броја)

1157 и 143

повређених возача и путника на мотоциклу (6,7% од укупног броја)

5

погинулих возача мопеда (1,0% од укупног броја)

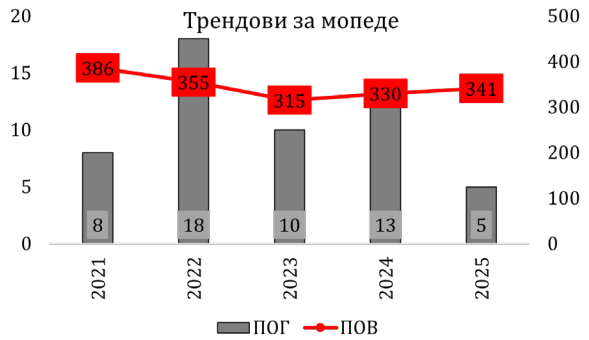
314 и 27

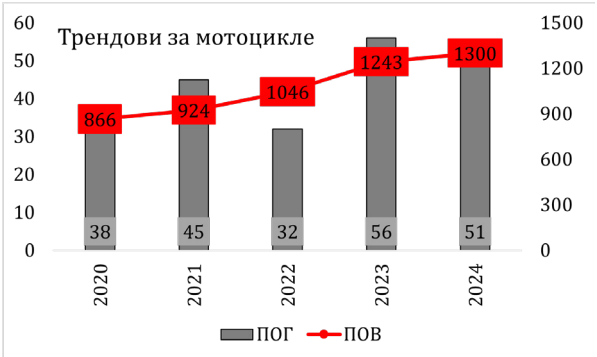
повређених возача и путника на мопеду (1,8% од укупног броја)

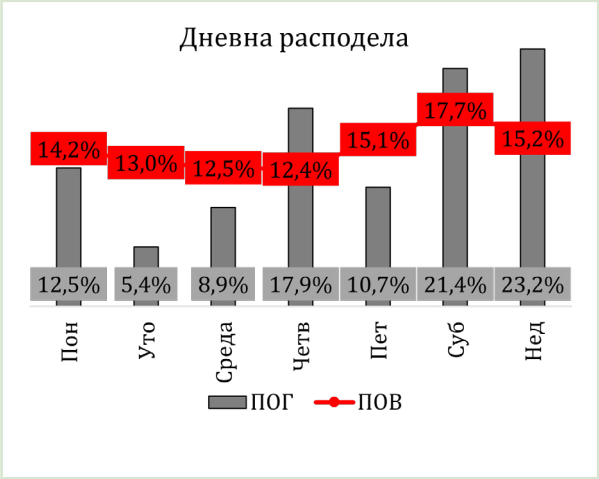
16 и 78

број година најмлађег и најстаријег погинулог возача мотоцикла

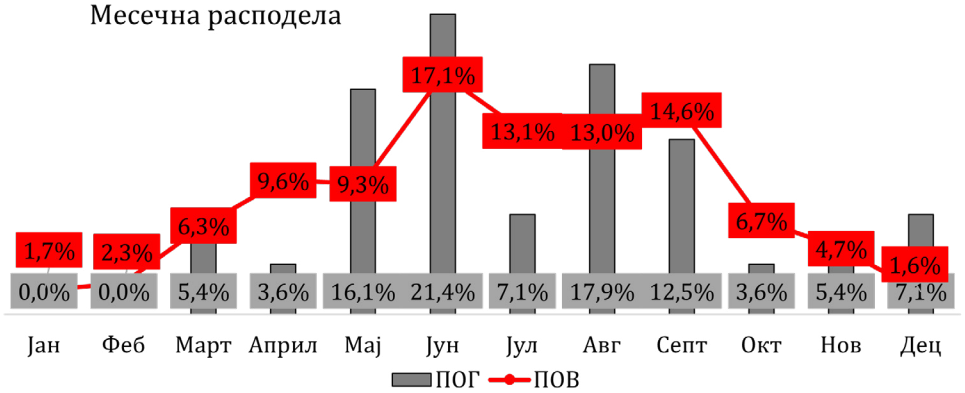
НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ







- У јуну се догоди највећи број смртних исхода моторизованих двоточкаша (21,4%, односно њих 12), а у периоду јун - септембар се догодило 57,8% повреда
- У дане викенда се догодило 44,6% смртних исхода моторизованих двоточкаша, а уторком најмање (5,4%, односно 3)
- Од 15 до 16 и од 17 до 18 часова се догоди највећи број смртних исхода моторизованих двоточкаша (по 6). Скоро трећина повређених је у периоду од 15 до 19 часова (31,9%).
- Ујутру у периоду од 7 до 10 часова није било смртних исход, као ни ноћу у периоду од 3 до 5 часова
- Код 47,1% смртно страдалих лица на мотоциклу, смрт је наступила на лицу места саобраћајне незгоде
- Смрт код возача мопеда је у 80,0% случајева (код њих 4 од 5) наступила на лицу места саобрћајне незгоде, а код једног накнадно у року од 30 дана
- У насељу се догодило 44,6% смртних исхода, односно 81,0% повреда моторизованих двоточкаша
- Ниједан смртно страдали возач мопеда није користио заштитну кацигу у време настанка саобраћајне незгоде (овај податак евидентиран код 3 од 5 возача мопеда)
- Осам смртно страдалих возача мотоцикла није користило заштитну кацигу у време настанка саобраћајне незгоде
- Три смртно страдала возача мопеда и пет возача мотоцикла, у тренутку настанка саобраћајне незгоде, нису поседовали возачку дозволу
- Најчешћи тип саобраћајне незгоде у којима је било смртно страдалих (14,3%, односно њих 8) је незгода са једном возилом - силазак са коловоза у крвинини. Највећи број повређених (16,8%) је у саобраћајним незгодама најмање два возила која се крећу у истим путем у супротним смеровима уз скретање улево испред другог возила
- 42,9% смртних исхода и 22,1% повреда на моторизованим двоточкашима је повезано са утицајем неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута. Сваки пети смртних исход и свака четврта повреда је повезана са пропустом возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације, а сваки шести са неискуством возача (16,1%)
- У време када је било ведро, смртно је страдало 89,3% моторизованих двоточкаша (док је 87,6% повређено). Један смрти исход се догодио у време када је падала киша



Возачи и путници у путничким возилима

Најважније карактеристике страдања у путничким возилима у 2025. години:

- Број смртно страдалих је 244 и готово је изједначен са 2024. годином. Број погинулих возача био је већи само 2022. године
- Више погинулих је мушког пола, односно 87,1% возача и 50,7% путника у путничким возилима
- Више повређених возача је мушког пола (70,6%), а путника женског пола (61,2%)
- Млади имају највећи ризик страдања у путничким возилима. Ризик страдања у својству путника је значајно већи, у односу на остале старосне групе
- У месецима септембар, октобар и новембар је смртно је страдала трећина возача и путника у путничким возилима (32,8%), док је у фебруару било најмање смртних исхода
- 37,7% смртних исхода се догодио суботом и недељом и скоро трећина повреда (32,4%). Више од четвртине путника је смртно страдало недељом (28,8%)
- Највише смртних исхода у путничким возилима се догодио од 6 до 7 часова (9,8%), при чему је у овом периоду 15,1% смртно страдалих путника
- 65,2% смртних исхода се догодио на лицу места саобраћајне незгоде, односно 23,4% накнадно у року од 30 дана

Расподела последица возача путничких возила према старосним групама

Старост	ПОГ	ТТП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	0	1	4	0,0	0,2
15-30	43	254	2.048	39,4	87,9
31-44	39	244	1.707	32,7	73,2
45-64	48	254	1.680	26,4	53,5
65 и више	41	152	499	27,3	43,6
Укупно	171	905	5.938	26,1	52,9

Расподела последица путника у путничким возилима према старосним групама

Старост	ПОГ	ТТП	ЛТП	ЈР	ЈПР
0-14	9	58	599	9,5	23,7
15-30	23	250	1.701	21,1	66,2
31-44	13	122	777	10,9	30,6
45-64	14	155	846	7,7	23,3
65 и више	14	94	297	9,3	19,4
Укупно	73	679	4.220	11,1	31,0

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

171 и 73

погинулих возача и путника у путничким возилима (50,0% од укупног броја)

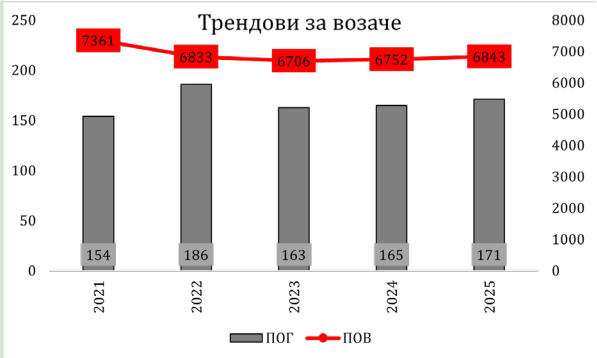
6.843 и 4.901

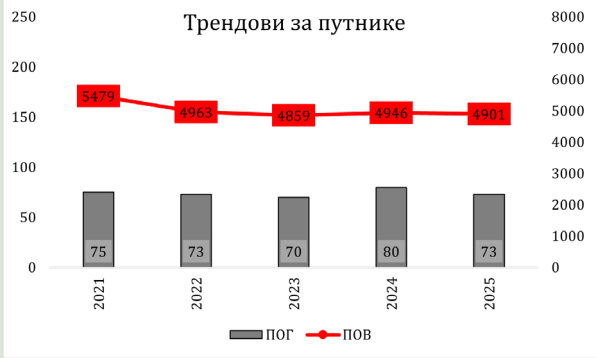
повређених возача и путника у путничким возилима (60,6% од укупног броја)

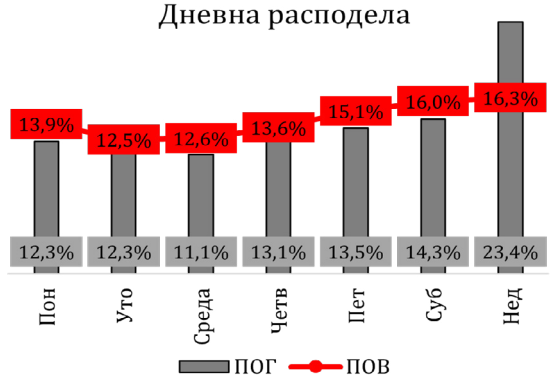
15 и 90

број година најмлађег и најстаријег погинулог возача путничког возила

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



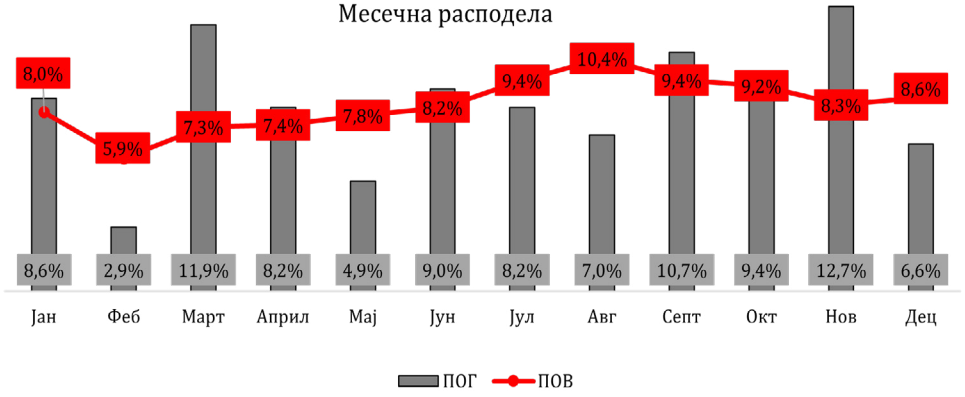




18

погинулих возача путничких возила у тренутку саобраћајне незгоде није имало возачку дозволу

- Већи број смртно страдалих је ван насеља (72,5%), док је у насељу већи број повређених (61,4%)
- На предњем седишту се превозило 39 путника, од тог броја њих 25 је користило, а 9 није користило сигурносни појас. За остале путнике на предњем седишту је непознат податак о пасивној заштити
- На задњем седишту се превозио 31 путник, од тог броја њих 15 је користило пасивне системе заштите, а 9 их није користило. За остало путнике на задњем седишту је непознат податак о пасивној заштити
- 32,9% смртно страдалих возача путничких возила није користила сигурносни појас* у време настанка незгоде
- Најчешћа група типова саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих у путничким возилима (40,7%) су саобраћајне незгоде са једним возилом, док је 40,3% саобраћајних незгода са најмање два возила - без скретања
- Гледано појединачно, најчешћи тип саобраћајне незгоде у ком је 20,1% смртно страдалих (односно њих 49) у путничким возилима је чеони судар, а у незгодама које су се догодиле у сустизању је највише повређених (20,6%)
- Више од трећина смртних исхода у путничким возилима се догодила на државним путевима IБ реда, а скоро трећине повређених на улицама вишег реда
- Више од половине (55,7%) смртних исхода и трећина (32,2%) повреда у путничким возилима је повезана са утицајем неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута. Због губитка контроле над возилом, смртно је страдало 18,4% лица, а због вожње под утицајем алкохола 16,4% смртно страдалих лица и 14,6% повређених
- Три од четири (75,0% смртно страдалих и 77,6% повређених) возача су учествовали у саобраћајној незгоди када су путовали у сврху слободног времена. Одлазак на посао (11,4%), повратак са посла (3,0%) су остале најчешће сврхе путовања смртно страдалих возача
- 10,5% смртно страдалих возача (односно њих 18), у тренутку настанка саобраћајне незгоде, нису поседовали возачку дозволу
- 5,3% смртно страдалих возача (односно њих 9), у тренутку настанка саобраћајне незгоде, су имали пробну возачку дозволу



* Односи се само на саобраћајне незгоде код којих је евидентирана пасивна заштита

Остале категорије учесника у саобраћају

Најважније карактеристике страдања на тракторима у 2025. години:

- Број смртно страдалих је у посматраном петогодишњем периоду био већи само 2022. године
- Сви смртно страдали возачи су мушког пола, док је међу смртно страдалим путницима троје мушког пола и једно женског пола
- Највише смртно страдалих је у јуну (њих 6), док је у августу смртно страдало њих пет. У априлу није било смртно страдалих на трактору
- Скоро половина (49,1%) повреда на трактору се догоди у периоду јун - септембар
- Највише смртно страдалих је било петком (њих 6), док је једно лице смртно страдало у недељу. Више од петине (20,8%) повреда се догодило четвртком
- У просеку, троје од четворо је смртно страдало на лицу места саобраћајне незгоде
- Више смртно страдалих (57,1%) и повређених (50,3%) је ван насеља, у односу на насеље
- Највише саобраћајних незгода у којима је било смртних исхода су саобраћајне незгоде са једном возилом, и то: силазак удесно и улево са коловоза на правцу (по 5) и превртање (5 смртних исхода)
- Највише смртних исхода (32,1%, односно 9) и највише повреда (37,1%) се догодило због неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута. Због губитка контроле над возилом је смртно страдало седморо лица на трактору

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

24 и 4

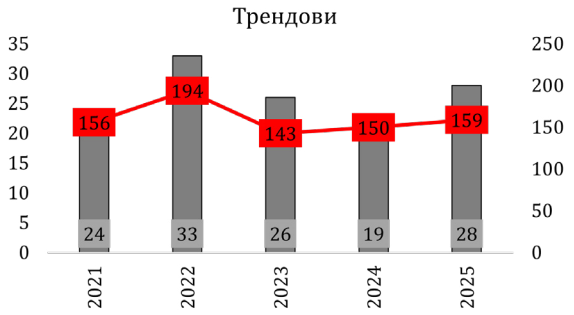
погинулих возача и путника на тракторима (5,7% од укупног броја)

125 и 34

повређених возача и путника на тракторима (0,8% од укупног броја)

17 и 81

број година најмлађег и најстаријег возача који је смртно страдао на трактору



Најважније карактеристике страдања у теретним возилама у 2025. години:

- Број смртно страдалих је 18, колико је било и 2023. године и представљају најмање броје у петогодишњем периоду (2021-2025. година)
- Сви смртно страдали возачи су мушкого пола, док је погинули путник женског пола
- Повећани број смртно страдалих је у септебру (5 лица), док у марту, јулу и новембру није било смртних исхода
- По 4 лица (по 22,2%) је смртно страдало у понедељак, среду и недељу. Највише повређених је суботом (17,0%)
- Више смртно страдалих (61,1%) и повређених (52,0%) је ван насеља, у односу на насеље

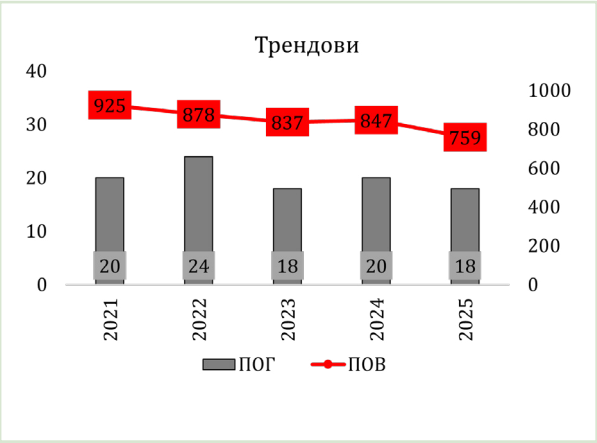
КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

17 и 1

погинулих возача и путника у теретним возилима (3,7% од укупног броја)

533 и 226

повређених возача и путника у теретним возилима (3,9%)



- Највише повређених (23,5%) је у саобраћајним незгодама са најмање два возила која се крећу у истом смеру - сустизање
- Највише смртно страдалих (њих 7) је учествовало у чеоним сударима
- Седам смртних исхода се догодило због неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута, као и 34,9% повреда
- Због неправилног сагледавања саобраћајне ситуације од стране возача је смртно страдало 5 лица

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

0 и 5

погинулих возача и путника у аутобусима

25 и 722

повређених возача и путника у аутобусима (3,9% од укупног броја)

Најважније карактеристике страдања у аутобусима у 2025. години:

- Повређено је 747 лица у аутобусима, што је мање у односу на претходну годину (824)
- Број смртно страдалих у претходним годинама је: 2021. година (1), 2022. година (6), 2023. година (0) и 2024. године (3)
- Највећи број лица који је учествовао у једној саобраћајној незгоди је 86, у којој је учествовао аутобус и путничко возило. Од тог броја 78 није имало последицу, а 8 је лако повређено
- Троје је смртно страдало у петак, а двоје у понедељак
- Четвртина повређених је у незгодама са једним возилом без препрека на коловозу

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

113 и 11

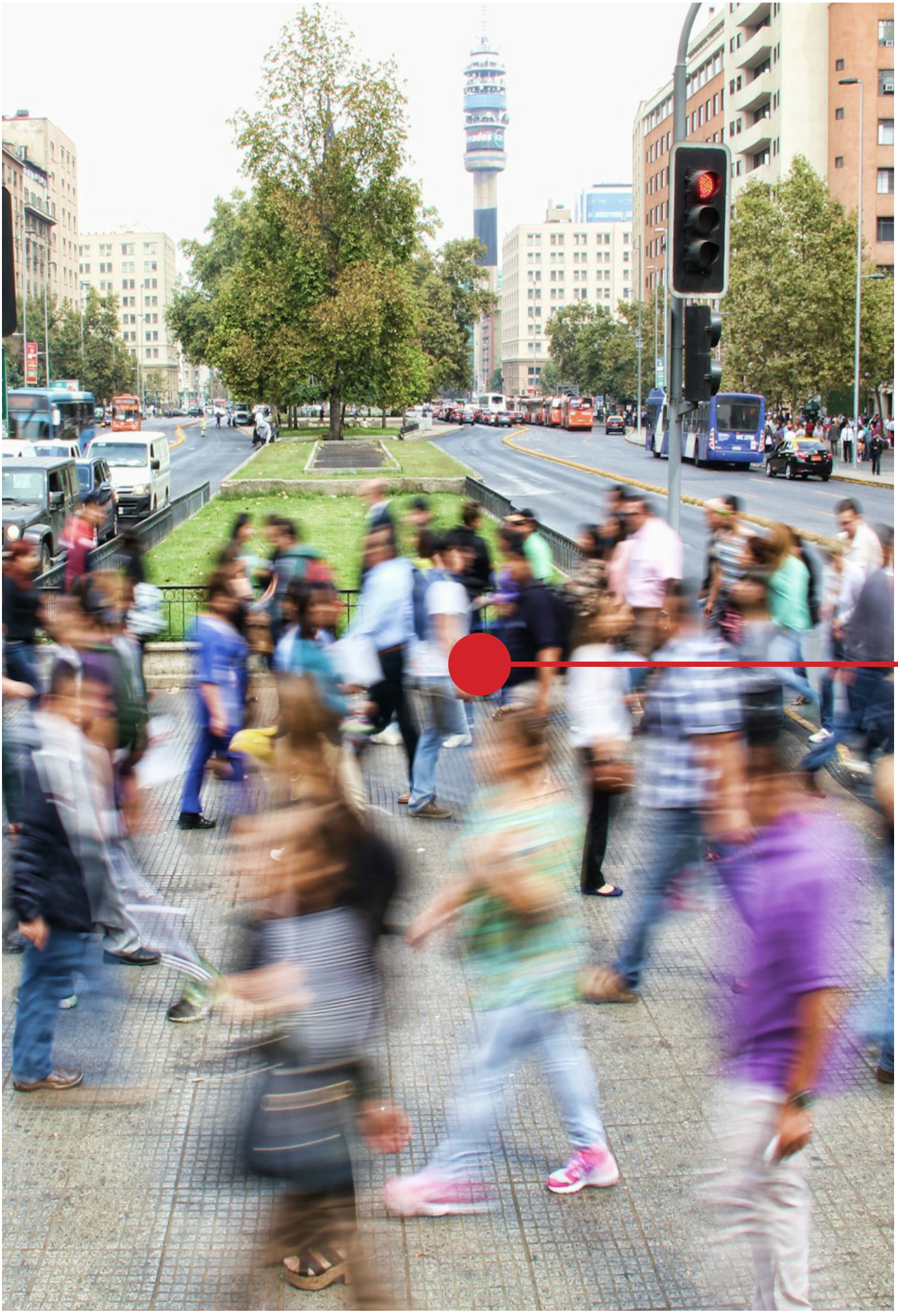
повређених возача и путника на лаком електричном возилу (0,64% од укупног броја)

7 и 71

број година најмлађег и најстаријег возача лаког електричног возила

Најважније карактеристике страдања на лаким електричним возилама у 2025. години:

- Није било смртно страдалих возача лаког електричног возила
- Повређено је 113 возача и 11 путника
- Сви повређени путници на лаком електричном возилу су били малолетни
- 12 тешко повређених возача није користило заштитну кацигу, док је 8 користило. За остале, односно за 8 тешко повређених возача овај податак није познат
- Услед неуступања првенства пролаза дефинисаног знаком службеног лица, знаковима или правилима саобраћаја повређено је 36 лица, а због неправилног сагледавања саобраћајне ситуације 31 лице



6. АНАЛИЗА ПОСЛЕДИЦА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА ПРЕМА СТАРОСНИМ ГРУПАМА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

У овом поглављу је приказана анализа последица саобраћајних незгода према карактеристичним старосним групама учесника у саобраћају, а то су:

- Деца
- Млади
- Старија лица

Деца

Најважније карактеристике страдања деце у 2025. години:

- Смртно је страдало 11 деце, исто као 2021. године. Деветоро деце је смртно страдало у својству путника у путничким возилима, а двоје у својству пешака
- Њих 194 је задобило тешке телесне повреде, што је приближно као 2024. године, а више у односу на остале године у петогодишњем периоду (2021-2025. година)
- Шесторо деце млађе од три године је смртно страдало у саобраћајним незгодама. Троје деце је било млађе од једне године старости
- Шесторо смртно страдале деце је женског пола, а петоро мушког пола
- Међу повређеном децом је више деце мушког пола (56%)
- Више од трећине, односно 4 смртна исхода су се догодила у марту месец. Скоро половина (44,7%) повређених је у периоду јун-септембар
- Пет смртних исхода су догодило за викенд (субота и недеља). Највише повређених је петком (15,8%)
- Четири смртна исхода су се догодила у периоду од поноћи до 2 часа, а троје у периоду од 14 до 15 часова
- По 5 смртних исхода је наступило на лицу места саобраћајне незгоде и накнадно у року од 30 дана од дана настанка саобраћајне незгоде

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

11

погинулих (2,3% од укупног броја)

1.406

повређених (7,3% од укупног броја)

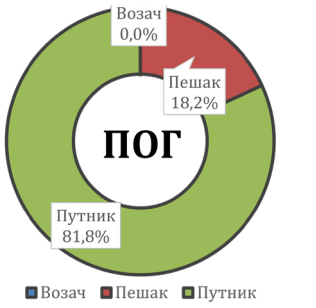
6

број смртно страдале деце млађе од 3 године

14

старост оба погинула пешака

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



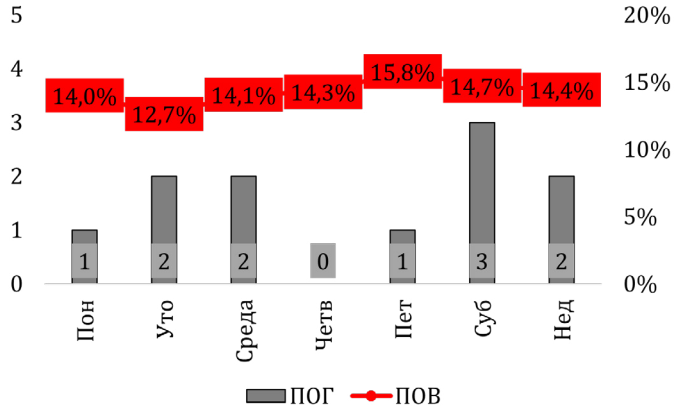


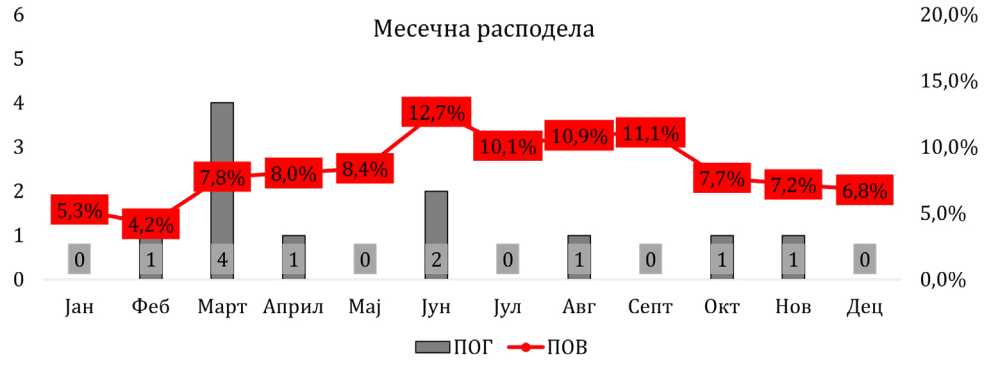


Расподела последица према старосним групама деце и према својству учешћа у саобраћају

Старосна група	Смртно страдали				Повређени				Ризици	
	Пешак	Путник	Возач	**Укупно**	Пешак	Путник	Возач	**Укупно**	ЈР	ПЈР
До 4 године	0	6	0	**6**	37	130	1	**168**	19,6	32,8
5-9 година	0	2	0	**2**	158	304	49	**511**	6,3	37,4
10-14 година	2	1	0	**3**	211	328	187	**726**	9,3	72,2
Деца (укупно)	**2**	**9**	**0**	**11**	**406**	**762**	**237**	**1405**	**11,6**	**47,8**

- За двоје смртно страдале деце је наведено да нису превожена уз употребе система пасивне заштите (ауто-седиште или сигурносни појас), за петоро да јесу, док у два случају тај податак није познат
- За седморо смртно страдале деце је наведено да су се у време настанка саобраћајне незгоде превозила на задњем седишту путничких возила, док за двоје тај податак није познат
- Један смртни исход се догодио у зони кривине. Остала места саобраћајних незгода са смртним исходом су окарактерисане као места која нису специфична
- Више смртних исхода (8) је ван насеља, у односу на насеље (3). У насељу су се догодиле саобраћајне незгоде у којима је било смртно страдалих пешака.
- Више повреда се догодило у насељу (77,3%)
- Највише, односно 5 смртних исхода се догодило на државним путевима IБ реда, а 3 на државним путевима IA реда. Четири смртна исхода су се догодила на улицама вишег реда и један на улицама нижег реда
- Оба смртно страдала пешака су учествовала у типу саобраћајне незгоде у којој је пешак прелази са леве стране, ван раскрснице, без скретања возила. У чеоним сударима и у незгодама у сустизању је било по два смртна исхода, колико је било и приликом силаска са коловоза улево на правцу
- Због неприлагођене брзине условима и стању пута смртно је страдало шесторо, односно повређено је скоро 350 деце (24,3%)
- Због вожње под утицајем алкохола је смртно страдало двоје деце
- Због неправилног сагледавања саобраћајне ситуације смртно је страдало четворо деце, а повређено 22,5% од укупног броја
- Највише, односно 7 смртних исхода се догодило када је време било ведро. У време када је било облачно - без падавина смртно је страдало троје, а у време када је падала киша једно





Млади

Најважније карактеристике страдања младих у 2025. години:

- Смртно је страдало 102 млада лица, што је мање у односу на претходну годину
- Број тешко телесно повређених је 912, што је највише у петогодишњем периоду (2021-2025. година), при чему укупан број повређених има тренд раста од 2023. године
- Смртно је страдало 70 возача, 25 путника и 6 пешака. Једно младо лице је смртно страдало у непознатом својству учесника у саобраћају
- Од смртно страдалих возача, највише је возача путничких возила (њих 43), затим мотоцикла (њих 20), теретног возила (њих 3), трактора (њих 2) и по један возач бицикла и мопеда
- Од 70 смртно страдалих возача, њих 60 је мушког пола (85,7%). Од повређених возача, њих 75% је мушког пола
- Од 25 смртно страдалих путника, њих 23 су били путници у путничком возилу, односно једно на трактору и једно у аутобусу
- Највише смртно страдалих је било у августу и септембру (укупно 23,5%, односно 24 млада лица), као и повређених (20,7%)
- Највише смртно страдалих је је било у дане викенда (укупно 53,9%, односно 55 младих), као и повређених (33,7%)
- Највише смртно страдалих је у периоду од 13 до 14 часа (9,8%, односно 10 младих)

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

102

погинулих (20,9% од укупног броја)

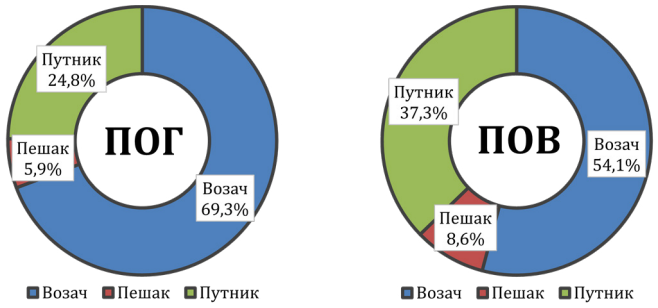
6.159

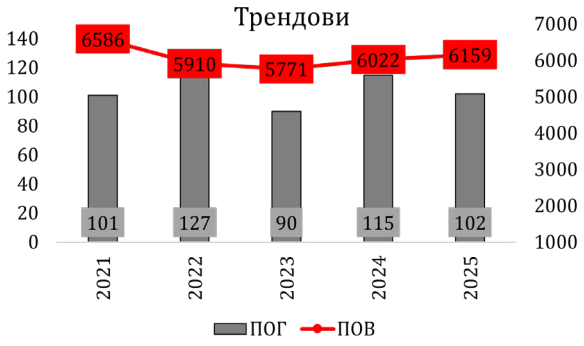
повређених (31,8% од укупног броја)

5 и 8

број смртно страдалих младих возача моторизованих двоточкаша и путничких возила, који нису имали возачку дозволу

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



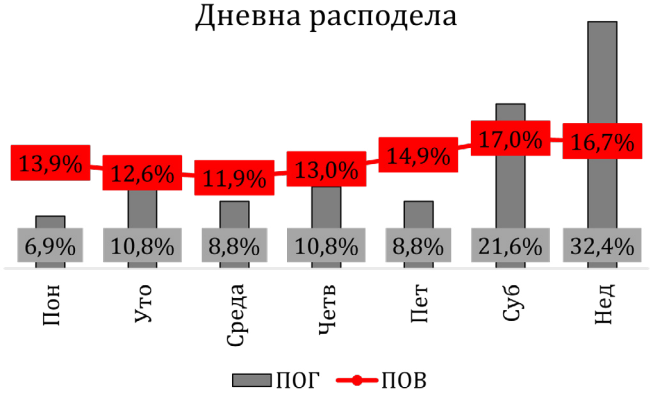


Расподела последица према старосним групама и према својству учешћа у саобраћају

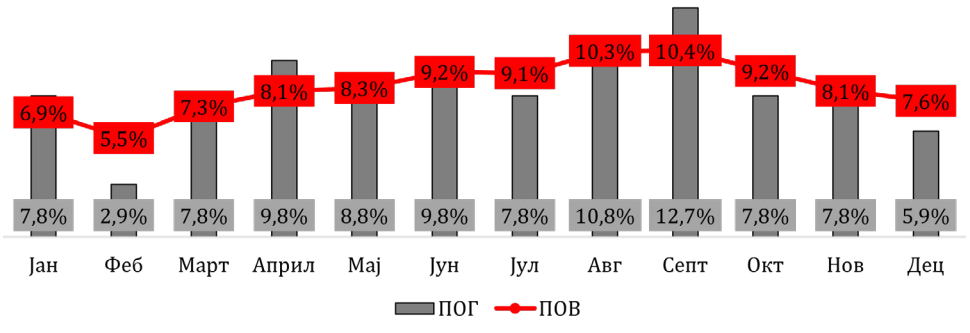
Старосна група	Смртно страдали				Повређени				Ризици	
	Пешак	Путник	Возач	**Укупно**	Пешак	Путник	Возач	**Укупно**	ЈР	ПЈР
15-19	3	12	12	**27**	260	980	784	**2.024**	102,8	264,9
20-24	0	7	28	**35**	142	747	1.253	**2.142**	129,2	283,1
25-30	3	6	30	**39**	128	566	1.294	**1.988**	85,6	220,1
Млади (укупно)	**6**	**25**	**70**	**101**	**530**	**2293**	**3.331**	**6.154**	**104,2**	**253,0**

- Ноћу, у периоду од 23 до 6 часова, смртно је страдало више од трећине младих (34,3%, односно њих 35). У периоду од 3 до 4 часа смртно је страдало 9 младих
- Највише смртних исхода је наступило на лицу места саобраћајне незгоде (58,8%), односно 16,7% за време превоза до здравствене установе и 24,5% накнадно у року од 30 дана од дана настанка саобраћајне незгоде
- Осам смртно страдалих младих возача путничких возила, односно четири возача мотоцикла и један возач мопедом нису имали возачку дозволу у тренутку настанка саобраћајне незгоде. Девет возача путничких возила је имало пробну возачку дозволу. Четири возача пробне возачке дозволе је смртно страдао у време када нису смели да управљају том категоријом возила
- Више смртних исхода је ван насеља (54,9%), док је више повреда у насељу (70,5%)
- Од смртно страдалих возача и путника у путничким возила, њих 22 није користило сигурносни појас у тренутку настанка саобраћајне незгоде*
- Највећи број лица места саобраћајних незгода у којима је било смртно страдалих младих су места која нису окарактерисана као специфична. Најчешће евидентирано специфично место је кривина (21 смртних исхода), а затим пешачки прелаз (2) и аутобуско стајалиште (2). Тунел као специфично место је евидентиран једном
- Највише смртних исхода се догодило на месту где је коловоз био сув и чист (73,5%), док је по 11,8% (по 12) смртно страдало на месту где је коловоз био влажан и чист, односно мокар са водом на путу. Коловоз је у једној саобраћајној незгоди био покривен снегом - неразгрнут и у једној је био покривен расквашеним снегом
- Највише смртно страдалих је било у саобраћајним незгодама са учешћем једног возила, и то: силазак удесно са коловоза на правцу (22 смртних исхода), силазак са коловоза у кривини (12 смртних исхода) и силазак улево са коловозу у правцу (11 смртних исхода. Највише повређених је било у незгодама у сустизању (13,9% од укупног броја повређених)
- Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута је утицала на 52,0% смртних исхода, док је неискуство у вожњи утицало на 16,7% смртних исхода

Дневна расподела



Месечна расподела



* Посматрано за саобраћајне незгоде код којих је евидентиран податак о пасивној заштити

Старија лица

Најважније карактеристике страдања старијих лица у 2025. години:

- Број повређених је мањи у односу на 2024. годину, али већи у односу на остале године посматраног периода (2021-2025. година)
- Смртно је страдало 78 возача, 61 пешак и 16 путника
- Од смртно страдалих возача, највише је возача путничких возила (њих 41), затим возача бицикла (њих 17), трактора (њих 11), мотоцила (њих 5) и по два возача мопеда и теретног возила
- Од 78 смртно страдалих возача, њих 69 је мушког пола (88,5%). Од повређених возача, њих 81,3% је мушког пола
- Међу смртно страдалим пешацима више је пешака мушког пола (54,1%, односно 33), док је међу повређенима више пешака женског пола (65,7%)
- Од 16 смртно страдалих путника, њих 14 су били путници у путничком возилу, односно двоје путници на трактору
- Десет смртно страдалих путника је женског пола, а и међу повређенима је више путника женског пола (71,6%)
- Највише смртно страдалих је било у јулу и августу (укупно 25,5%, односно 39 лица)
- Највише смртно страдалих је је било средом (22,6%, односно њих 35). Број повређених је највећи понедељком и уторком (укупно 31,7%)

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

155

погинулих (31,8% од укупног броја)

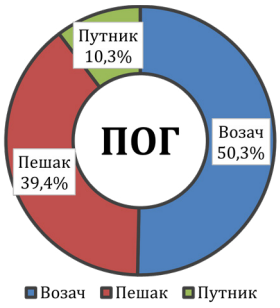
2.461

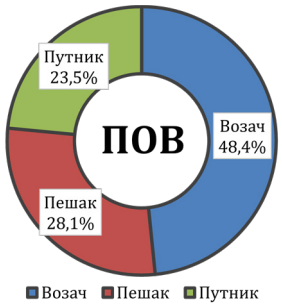
повређених (12,7% од укупног броја)

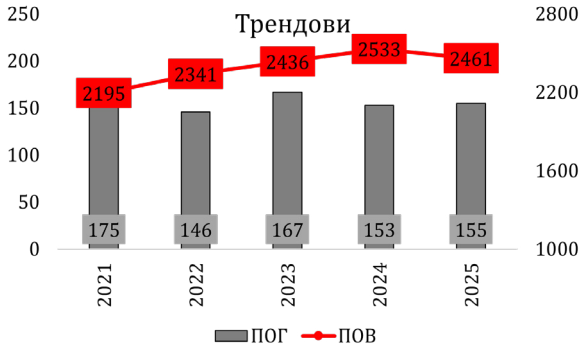
12

број смртно страдалих лица старијих од 85 година

НАЈВАЖНИЈИ ДИЈАГРАМИ И ТАБЕЛЕ



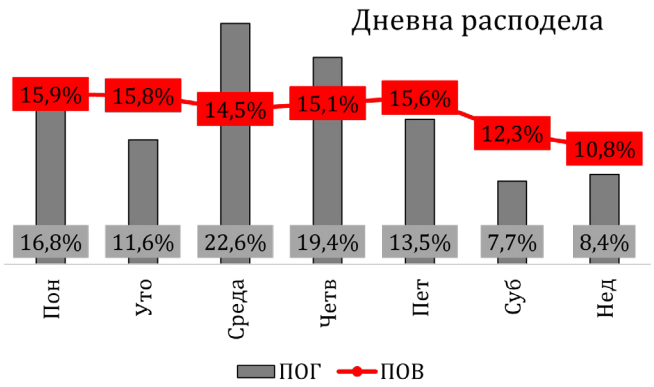


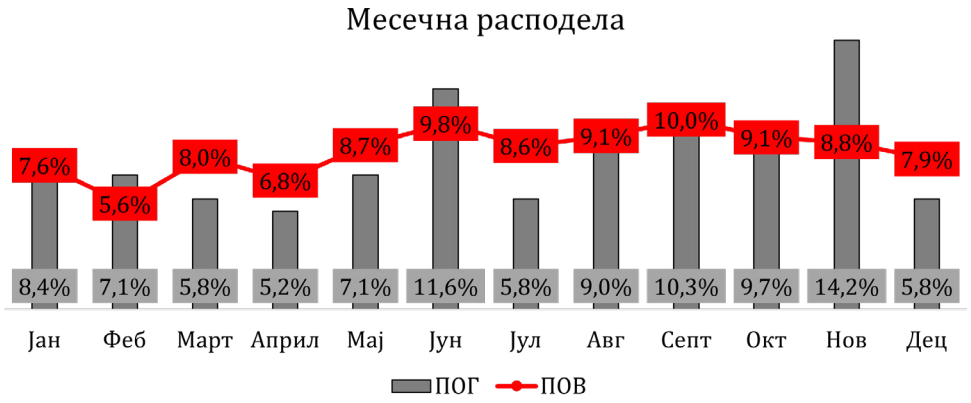


Расподела последица према старосним групама и према својству учешћа у саобраћају

Старосна група	Смртно страдали				Повређени				Ризици	
	Пешак	Путник	Возач	**Укупно**	Пешак	Путник	Возач	**Укупно**	ЈР	ПЈР
65-74	27	12	53	**92**	373	408	863	**1.644**	101,6	184,7
75-84	28	2	21	**51**	261	150	284	**695**	108,6	193,7
85 и више год.	6	2	4	**12**	57	19	42	**118**	96,3	151,0
Укупно	**61**	**16**	**78**	**155**	**691**	**577**	**1.189**	**2.457**	**103,4**	**184,7**

- Највише смртно страдалих је било у новембру (14,2%, односно њих 22). Гледано период дана, највише смртно страдалих је у периоду од 6 до 7 часова (11,6%, односно њих 18)
- Скоро половина смртних исхода је наступила у року од 30 дана од дана настанка саобраћајне незгоде (47,1%), док је на лицу места саобраћајне незгоде наступило 41,3% смртних исхода, односно 11,6% за време превоза до здравствене установе
- Више смртних исхода је било у насељу (58,7%, односно 91), као и повреда (75,3%)
- Највише смртних исхода (76,8%, односно 119) се догодило у време када је било ведро и 14,2% (њих 22) у време када је било облачно, без падавима. У време када је падала киша смртно је страдало 13 лица, односно када је падао снег једно лице
- Ниједан возач бицикла није користио заштитну кацигу у време настанка саобраћајне незгоде, при чему је тај податак познат за 9 од укупно 17 смртно страдалих возача бицикла
- Највише смртно страдалих (11,6%, односно 18) и највише повређених (9,4%) је било у саобраћајним незгодама у сустизању
- У ситуацијама када је пешак прелазио са десне стране, ван раскрснице, без скретања возила било је 15 смртних исхода
- Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута утицала је на 34,8% смртних исхода (односно на 54 смртна исхода), као и на 19,9% повреда
- Пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације је утицао на око петину смртних исхода (19,4%) и на 23,9% повреда
- Утицај тамне одеће пешака је присутан као утицајни фактор код 8 смртних исхода (5,2%), а неопрезно ступање пешака на коловоз код 19 смртних исхода (12,3%)
- Вожња под утицајем алкохола је повезана са 11 смртних случајева (7,1%) и 6,5% повреда







7. АНАЛИЗА ИНДИКАТОРА ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

У овом поглављу су приказане вредности индикатора перформанси безбедности саобраћаја у 2025. години, као и трендови одабраних индикатора перформанси безбедности саобраћаја у петогодишњем периоду (2021-2025. година).

Заштитни системи

Ниједна вредност индикатора перформанси безбедности саобраћаја, који се односи на употребу заштитних система у 2025. години, нема врло високу вредност (не припада зеленој класи).

Вредности употребе сигурносног појаса на предњим седиштима путничких аутомобила има благи пад, у односу на 2024. годину. Са друге стране, проценат употребе сигурносног појаса на задњем седишту има највећу икад измерену вредност (32,5%).

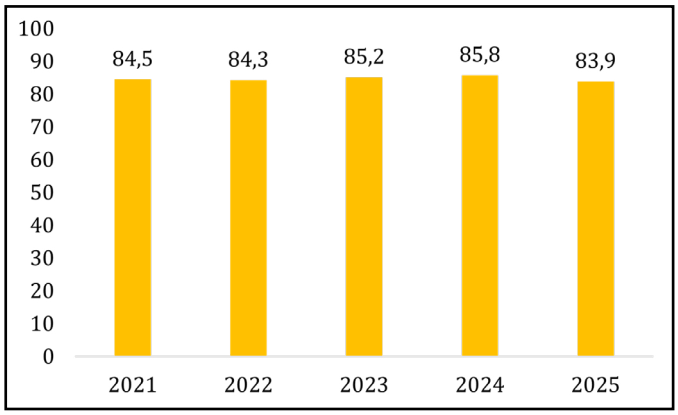
Дечје ауто-седиште се у односу на 2024. годину ређе користи (69,9%, у односу на 74,4%), док се сигурносни појас чешће користи (49,3%, у односу на 46,7%). Укупно гледано, заштитни системи за децу се мање користе у односу на заштитне системе за одрасле возаче и путнике у путничким аутомобилима.

Проценат употребе заштитних кацига од стране возача мотоциклима је повећан са 83,4% колико је износио 2024. године, на 89,2% колико је износио 2025. године. Проценат употребе заштитних кацига од стране возача бицикла је остао непромењен, гледано укупно за све саобраћајнице.

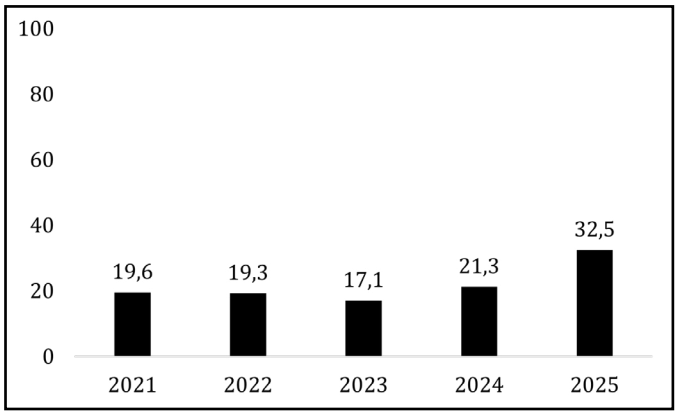
Посматрано укупно за све категорије саобраћајница, 64,9% возача тешких теретних возила користи сигурносни појас, док је тај проценат у случају возача аутобуса мањи (38,1%).

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

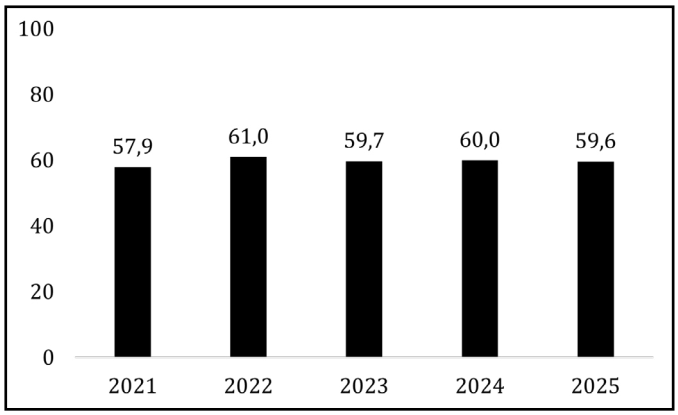
Индикатор и категорија (својство) на које се индикатор односи		Категорија саобраћајнице			
		Насеље	Ван насеља	Ауто-пут	Укупно
	Возачи ПА	81,6	86,6	91,5	85,0
	Сувозачи ПА	78,7	84,3	88,2	82,3
	Предње седиште ПА	80,4	85,7	90,2	83,9
	Задње седиште ПА	22,6	37,2	43,8	32,5
	Возачи ТТВ	60,0	66,7	73,0	64,9
	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
Заштитни системи за децу	Дечје ауто-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
Сви у путничким аутомобилима		75,2	80,3	85,2	78,7
Заштитне кациге	Возачи МОП	59,6	63,7	Не постоји	61,6
	Путници на МОП	58,6	62,9		60,8
	Возачи и путници на МОП	59,4	63,5		61,4
	Возачи МОТ	87,4	90,7	92,8	89,2
	Путници на МОТ	86,4	89,7	83,5	87,4
	Возачи и путници на МОТ	87,2	90,5	91,0	88,8
	МОП и МОТ	73,4	77,1	91,0	76,1
	Бициклисти	5,4	6,3	Не постоји	5,8



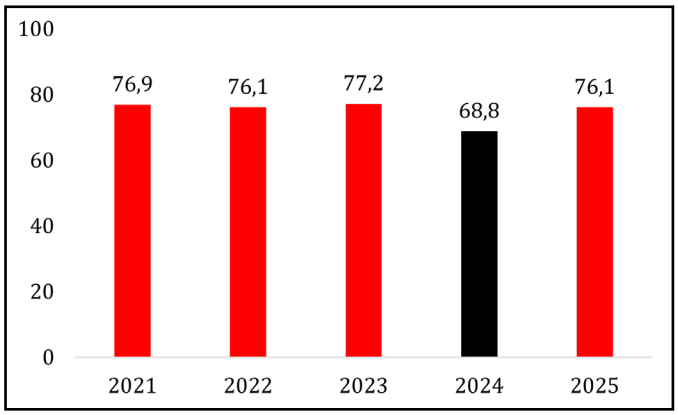
Тренд процента употребе сигурносног појаса на предњем седишту путничких аутомобила



Тренд процента употребе сигурносног појаса на задњем седишту путничких аутомобила



Тренд процента употребе заштитних система код деце до 12 година старости



Тренд процента употребе заштитних кацига од стране моторизованих двоточкаша (мотоцикли и мопеди)

Брзина

Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на брзину, према категорији саобраћајнице и категорији возила

Индикатор и категорија возила на које се индикатор		НАСЕЉЕ		ВАН НАСЕЉА		АУТО-ПУТ	
		2024	2025	2024	2025	2024	2025
ПА 	Просечна брзина (km/h)	49,9	50,7	75,5	78,2	121,3	122,0
	85-ти перцентил (km/h)	59,0	60,0	88,0	92,0	134,0	135,0
	% поштовања ограничења брзине	57,0	52,8	66,4	58,4	75,6	73,4
	% поштовања ограничења брзине увећане за 10 km/h	87,6	86,0	88,3	82,8	92,7	92,2
ТВ 	Просечна брзина (km/h)	46,3	47,2	68,9	70,3	88,9	89,7
	85-ти перцентил (km/h)	56,0	57,0	82,0	84,0	98,0	101,0
	% поштовања ограничења брзине	67,6	65,1	53,4	50,2	63,8	63,1
	% поштовања ограничења брзине увећане за 10 km/h	92,3	91,7	81,4	77,2	88,1	84,9
БУС 	Просечна брзина (km/h)	47,5	48,1	71,4	72,0	96,4	97,1
	85-ти перцентил (km/h)	58,0	58,0	85,0	86,0	108,0	109,0
	% поштовања ограничења брзине	62,0	60,3	73,7	72,6	62,3	60,5
	% поштовања ограничења брзине увећане за 10 km/h	89,2	88,8	92,3	91,5	88,7	87,2

Алкохол

Проценат возача који возе под утицајем алкохола је већи у односу на 2024. годину и има вредност као 2023. године. У просеку, сваки 182. возач у саобраћајном току 2025. године је био возач који је возио под утицајем алкохола, при чему је ниво алкохола био већи од Законом дозвољеног. Вожња под утицајем алкохола је чешћа ван насеља, у односу на вожњу у насељу. Такође, чешћа је ноћу и у дане викенда.

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

Година	Број тестираних возача	% возача под утицајем алкохола УКУПНО	У насељу	Ван насеља	Дан	Ноћ	Радни дан	Викенд
2021	36.557	0,57%	0,54%	0,59%	0,38%	0,83%	0,46%	0,73%
2022	34.803	0,52%	0,57%	0,51%	0,30%	0,77%	0,49%	0,55%
2023	35.746	0,55%	0,52%	0,58%	0,40%	0,75%	0,45%	0,66%
2024	33.535	0,51%	0,44%	0,58%	0,39%	0,65%	0,45%	0,56%
2025	34.418	0,55%	0,52%	0,58%	0,40%	0,75%	0,45%	0,66%

Мобилни телефон

Возачи путничких аутомобила ређе користе мобилни телефон за време вожње, у односу на возаче теретних возила и аутобуса, при чему се вредност индикатора не мења значајно кроз године. У односу на 2024. годину смањио се проценат оних који не користе мобилни телефон код свих категорија возила.

Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на возаче који не користе мобилне телефоне руком за време вожње, према категорији саобраћајнице и категорији возила

Индикатор и категорија возила на које се индикатор односи		КАТЕГОРИЈА САОБРАЋАЈНИЦЕ			
		НАСЕЉЕ	ВАН НАСЕЉА	АУТО-ПУТ	УКУПНО
Мобилни телефон	ПА	95,4	94,9	94,8	95,1
	ТВ	91,8	90,2	89,0	90,7
	БУС	91,5	91,2	90,3	91,2

Пешаци

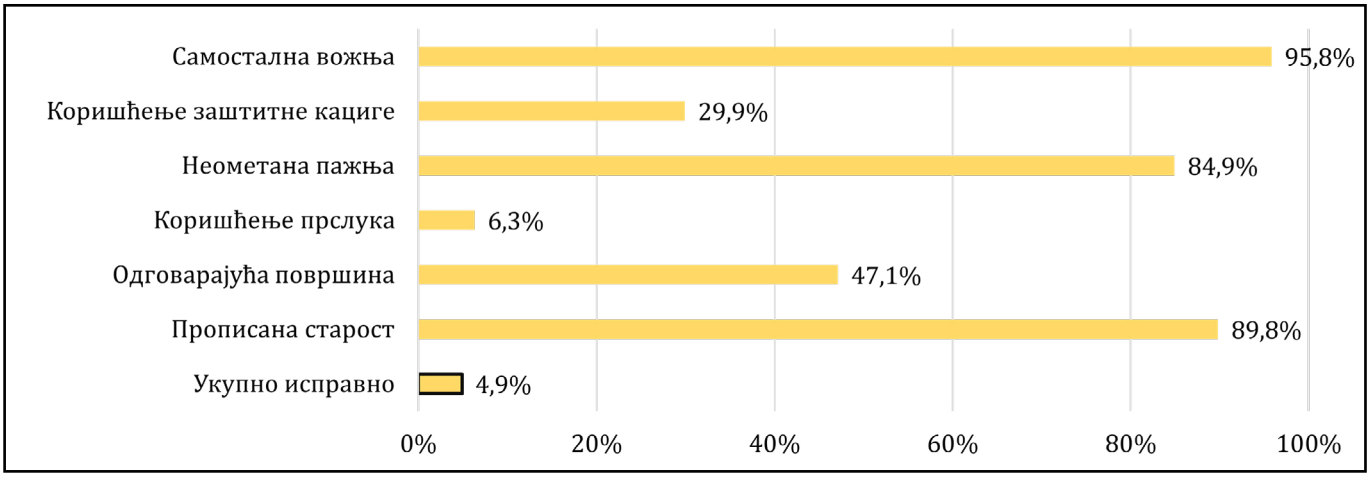
Све вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на понашање пешака имају неповољније вредности са аспекта безбедности саобраћаја у односу на 2024. годину.

Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на возаче који не користе мобилне телефоне руком за време вожње, према категорији саобраћајнице и категорији возила

Индикатори у вези са понашањем пешака у саобраћају	2021	2022	2023	2024	2025
Проценат пешака који прописно прелазе коловоз док је укључено зелено светло за пешаке	83,5%	83,9%	83,6%	83,2%	80,3%
Проценат пешака који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу	70,6%	69,4%	67,4%	72,0%	70,6%
Проценат пешака којима није ометена пажња током преласка коловоза	96,0%	95,1%	94,5%	95,1%	94,8%
Проценат деце-пешака основношколског узраста који прописно прелази коловоз на обележеном пешачком прелазу	-	71,6%	76,6%	77,7%	77,1%

Корисници лаких електричних возила

Индикатор безбедности саобраћаја који се односи на понашање корисника лаких електричних возила прати се од 2024. године. Коришћење заштитне кациге има повољније вредности у 2025. години, у односу на 2024. године. Са друге стране, проценат употребе светлоодбојних прслука је смањен. На дијаграму испод су приказани проценти за појединa понашања корисника лаких електричних возила (возача и путника), а све прописе истовремено поштује тек 4,9% возача.



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

Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе возила (2019, 2021, 2022, 2023. и 2025. година)

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


21.424$
30%
70%

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

У овом поглављу је приказан општи циљ Стратегије безбедности саобраћаја на територији Републике Србије у периоду од 2023. до 2030. године, односно њему припадајући показатељи исхода (успешности), који се односе на смањење:

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

У поглављу је извршено поређење зацртаних циљева и остварених вредности у 2025. години, укључујући и показатеље исхода дефинисане Акционим планом.

8.1. Амбиција, мисија и визија

Амбиција

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

Мисија

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

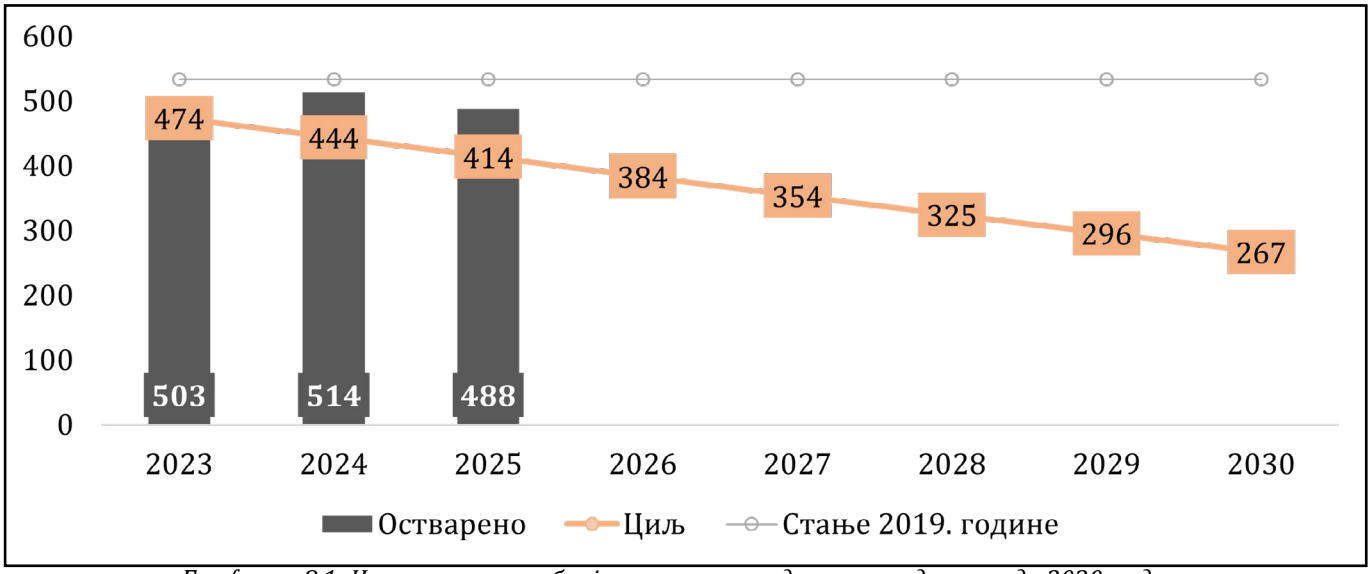
Визија

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

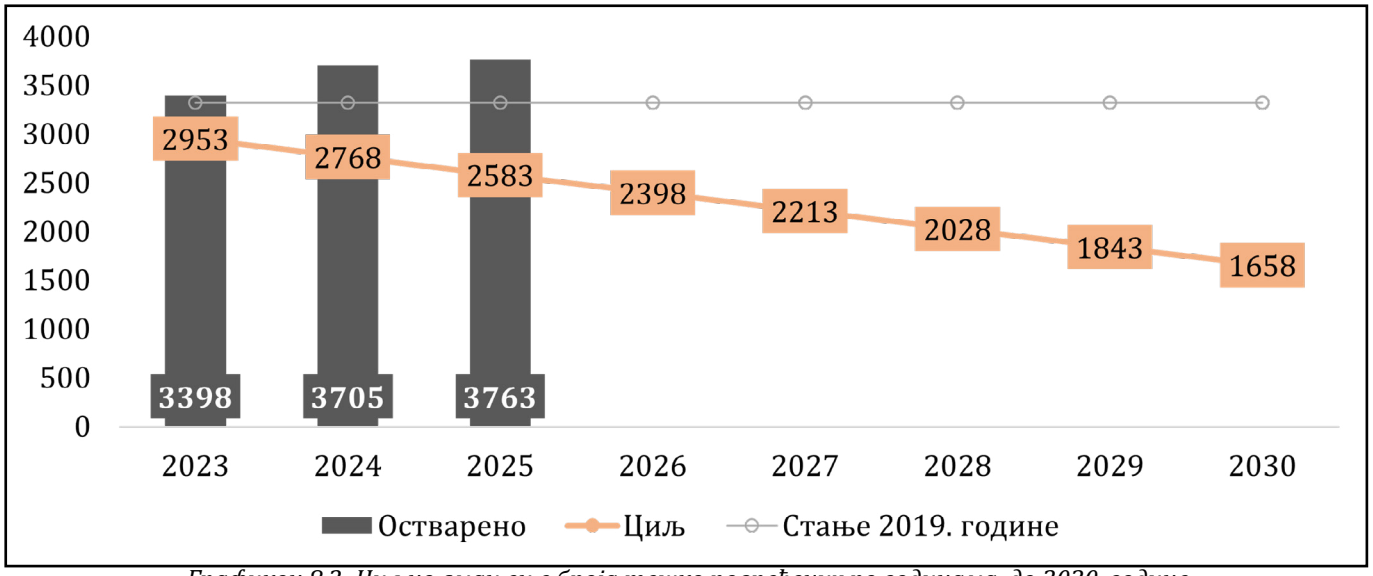
8.2. Општи циљеви

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

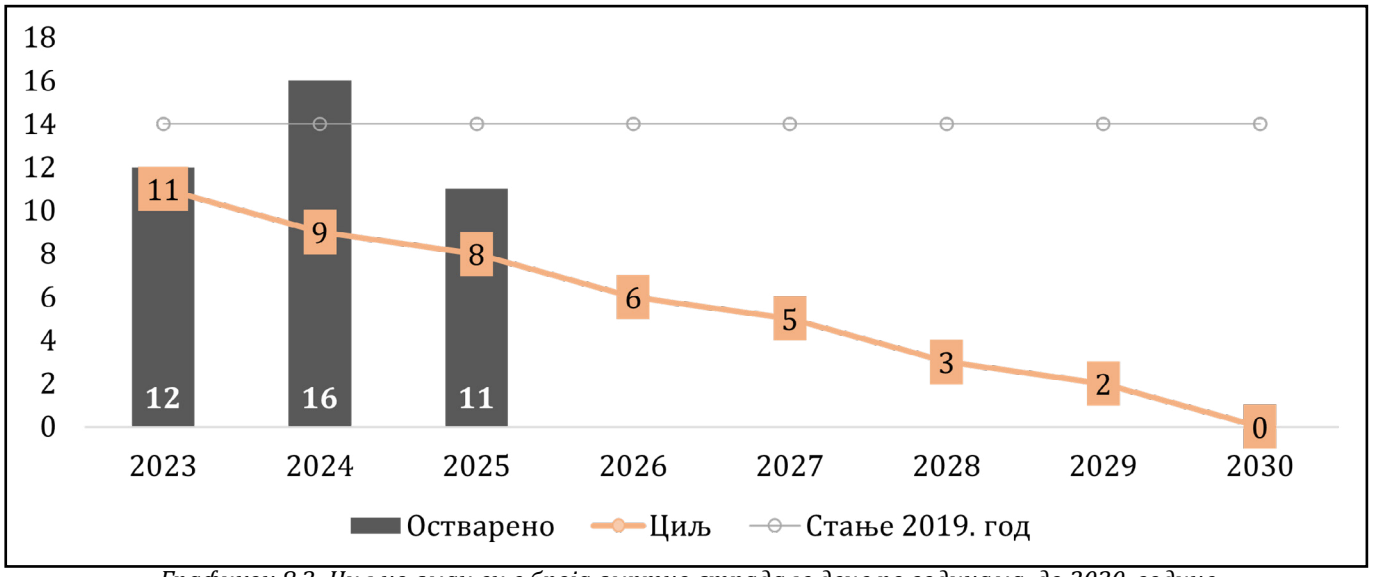
Прелазни циљеви су дефинисани на основу процентуалног смањења кроз године, а што је у бројчаним вредностима приказано на наредним графиконима.



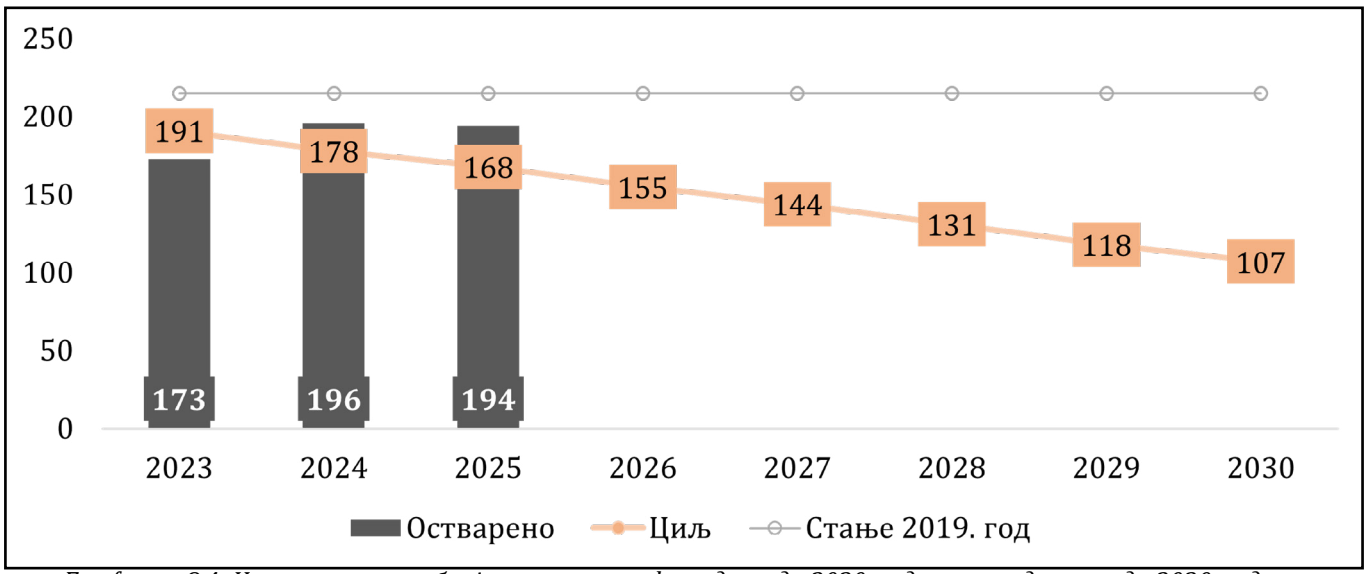
Графикон 8.1: Циљно смањење броја смртно страдалих по годинама, до 2030. године



Графикон 8.2: Циљно смањење броја тешко повређених по годинама, до 2030. године



Графикон 8.3: Циљно смањење броја смртно страдале деце по годинама, до 2030. године



Графикон 8.4: Циљно смањење броја тешко повређене деце, до 2030. године по годинама, до 2030. године

КЉУЧНЕ БРОЈКЕ

173	2.562	0
више погинулих	више тешко повређених	остварених циљева у 2025. години

У досадашњем периоду важења Стратегије (2023-2025. година) смртно је страдало 173 лица више, док је тешко телесно повређено 2.562 лица више од оног што је Стратегијом предвиђено. Такође, смртно је страдало 11 деце више, док је 26 деце више тешко телесно повређено, у односу на зацртане циљеве. Другим речима, ниједан прелазни циљ није остварен. Важно је напоменути да су за децу упоређиване вредности прелазних циљеве из Стратегије и број смртно страдале и тешко повређене деце (према дефиницији појма "деца" из Статистичког извештаја). Међутим, стање безбедности деце у саобраћају за 2019. годину није утврђено на основу старосних граница које обухвата појам "деца", иако је у тексту Стратегије тај појам коришћен. Другим речима, почетно стање (стање безбедности деце у базној 2019. години) није утврђено на одговарајући начин приликом израде Стратегије, чиме су и дефинисани прелазни циљеви мање амбициозни од оних који би требали да буду наведени у Стратегији. У циљу објективног утврђивање остварености циљева, наводимо и кориговане вредностима за циљеве који се односе на смањење броја смртно страдале деце и броја тешко телесно повређене деце. Кориговане вредности обухватају старост до напуњених 16 година живота.

Табела 8.1: Разлика дефинисаних прелазних циљева и остварених резултата у 2025. години и укупно остварених резултата за период важења Стратегије (2023-2025. година)

Циљ	Статус циља 2025. године	Разлика у 2025. години	Укупна разлика за период важења Стратегије
Смртно страдали	Није остварен	74 више	173 више
Тешко повређени	Није остварен	1.180 више	2.562 више
Смртно страдала деца	Није остварен	3 више	11 више
Тешко повређена деца	Није остварен	26 више	26 више
Смртно страдала деца - КОРИГОВАНО	Није остварен	6 више	16 више
Тешко повређена деца - КОРИГОВАНО	Није остварен	63 више	145 више

У табели 8.2. прикази су показатељи исхода, у оквиру 4. посебног циља (Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбедности саобраћаја) Акционог плана безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2025. године и остварене вредности у 2025. години. Институција одговорна за координацију и извештавање је Агенција за безбедност саобраћаја. Од осам приказаних показатеља исхода, за четири су постигнуте вредности у 2024. години. Показатељи исхода за брзину су приказани као проценат возача који прекорачују брзину (онако како је наведено у Стратегији и Акционом плану), док су вредности индикатора перформанси безбедности саобраћаја (7. поглавље) приказати на позитивистички начин (возачки који не прекорачују брзину). С тим у вези, вредности из 7. поглавља су прилагођене како би биле упоредиве са прелазним циљевима.

Табела 8.2: Показатељи исхода према Акционом плану безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2025. године и остварене вредности у 2025. години

Показатељ(и) на нивоу посебног циља (показатељ исхода)	Почетна вредност	Циљна вредност у 2025. години	Остварена вредност у 2025. години	Статус циља у 2025. години
Проценат возача и сувозача путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас	84,3%	90%	83,9%	Није остварен
Проценат путника на задњем седишту путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас	19,1%	35%	32,5%	Није остварен
Проценат деце која у путничким аутомобилима правилно користе одговарајуће системе заштите	48,7%	65%	59,6%	Није остварен
Проценат мотоциклиста и мопедиста који правилно користе заштитне кациге	79,3%	90%	76,1%	Није остварен
Проценат возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине у насељу	51,0%	45%	47,2%	Није остварен
Проценат возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине у насељу за више од 10 km/h	16,6%	13%	14,0%	Није остварен
Проценат возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине ван насеља за више од 10 km/h	10,9%	9,0%	17,2%	Није остварен
Проценат возача у саобраћајном току који управљају возилом под утицајем алкохола	0,63%	0,50%	0,55%	Није остварен


APR
MAY

9. КЉУЧНИ РЕЗУЛТАТИ

У овом поглављу су дати кључни резултати спроведених анализа, а у вези са стањем безбедности саобраћаја на територији Републике Србије у 2025. години.

Кључни резултати

На основу анализе саобраћајних незгода и њихових последица у 2025. години, као и на основу анализе вредности индикатора перформанси безбедности саобраћаја, могу се издвојити неки од кључних резултата који описују стање безбедности саобраћаја на територији Републике Србије у 2025. години:

- Број смртно страдалих на милион становника је 74 и представља највећу вредност овог показатеља међу државама које достављају податке Европској комисији. Државе које имају већи ризик од Србије су Црна Гора (107), Албаније (85) и Босна и Херцеговина (85). Норвешка и Шведска имају скоро четири пута мањи ризик у односу на Србију, док је просек Европске уније око 1,7 пута мањи;
- Број смртно страдалих у 2025. години (488) је најмањи забележени. У односу на 2024. годину (514) мањи је за око 5%. Број тешко телесно повређених језа око 1% већи, док је број лако телесно повређених за око 1% мањи;
- Број тешко повређених (3.763) је највећи у петогодишњем периоду;
- На основу утицајних фактора за све врсте саобраћајних незгода, фактор човек је утицао на настанак 94,98%, фактор пут на 8,28% и фактор возило на 0,92% саобраћајних незгода;
- Рањиве категорије учесника у саобраћају чине 39,3% свих смртно страдалих (односно смртно је страдало 106 пешака, 30 бициклиста и 56 моторизованих двоточкаша);
- У путничким аутомобилима је смртно страдало тачно половина свих смртно страдалих (244), од чега 171 возача и 73 путника;
- На тракторима је смртно страдало 28 лица, односно у теретним возилима 18, док је у аутобусима смртно страдало пет лица;
- Смртно је страдало 11 деце, од чега 9 у својству путника у путничким возила и двоје у својству пешака. Оба пешака су имала по 14 година;
- Број смртно страдалих младих је 102, од чега је 70 возача, 25 путника и 6 пешака. Једно младо лице је смртно страдало у непознатом својству;
- Број смртно страдалих старијих лица је 155, од чега је 78 возача, 61 пешак и 16 путника;
- Вредност јавног пондерисаног ризика је највећа (154,1) за младе, који су се превозили у путничким возилима;
- Ниједна вредност индикатора безбедности саобраћаја, који се односе на употребу заштитних система, у 2025. години нема врло високу вредност (не припада зеленој класи);
- Сваки 182. возач у саобраћајном току 2025. године је био возач који је возио под утицајем алкохола, при чему је ниво алкохола био већи од Законом дозвољеног;
- Проценат употребе сигурносног појаса на задњем седишту је са 21,3% у 2024. години повећан на 32,5% у 2025. години;
- Ниједан прелазни циљ из Стратегије није остварен у 2025. години. Смртно су страдала 173 лица више од оног што је предвиђено Стратегијом, док су 2.562 лица више тешко телесно повређена.

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

Web адреса:
www.abs.gov.rs
Контакт имејл:
abs@abs.gov.rs
istrazivanja@abs.gov.rs

В.д. директора
Бранко Стаматовић

Главни уредник
Вељко Ђурчић

Приредили
Бојана Миљковић
Младен Ковач
Ивана Панић
Драгана Нојковић

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

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

Графичка обрада
Одељење за националну базу података, анализе и истраживања

Штампа
BIROGRAF COMP d.o.o.

Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја