



Datum: 16.10.2026

Medij: Blic

Rubrika Aktuelno

Autori: Jovana Branković

Teme: bezbednost u saobraćaju i saobraćajna signalizacija

Napomena:

Površina: 832



Naslov: ZA ČETIRI GODINE STRADALO 177 PEŠAKA

Strana: 1,8

Crne tačke Beograda
**ZA ČETIRI
GODINE
STRADALO
177 PEŠAKA**





Datum: 16.10.2026

Medij: Blic

Rubrika: Aktuelno

Autori: Jovana Branković

Teme: bezbednost u saobraćaju i saobraćajna signalizacija

Napomena:

Površina: 832



Naslov: ZA ČETIRI GODINE STRADALO 177 PEŠAKA

Strana: 1,8

CRNA MAPA BEOGRADA

JOVANA BRANKOVIĆ

U Beogradu je od 2021. do 2025. godine u saobraćajnim nezgodama život izgubilo 177 pešaka, dok je čak 1.389 bilo teže povređeno. Prema podacima Agencije za bezbednost u saobraćaju, gledajući ukupan broj nastradalih u saobraćajnim nesrećama procentualno najviše poginulih je pešaka je na opštinama Vračar, Čukarica, Zvezdara, Stari grad i Rakovica.

Vračar prednjači u ovoj statistici, gde pešaci čine čak 83,3% svih žrtava. Izuzetno visok udeo zabeležen je i na Zvezdari (66,7%), Starom gradu (57,1%) i Čukarici (53,1%), dok je u Rakovici taj procenat 43,8%.

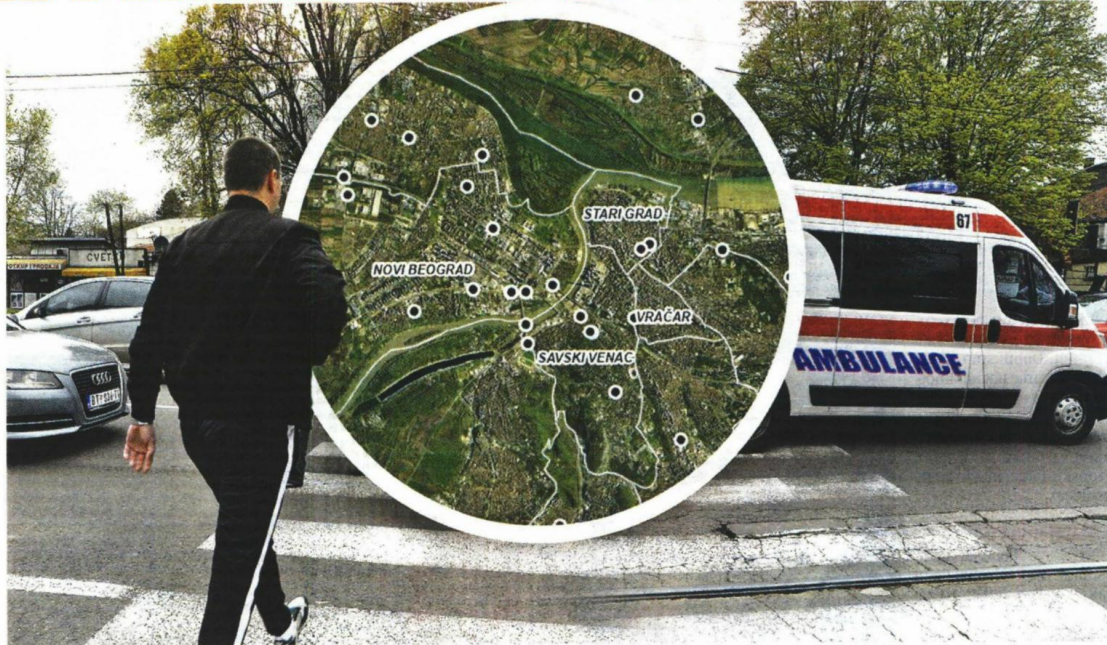
Gledano prema apsolutnim brojevima, najviše poginulih u je na Čukarici (26), zatim slede Palilula (21), Zemun (17), Voždovac (15) i Obrenovac (15) za posmatrani period od pet godina.

Zašto se Vračar izdvaja u crnoj statistici

Kako za "Blic" objašnjava master inženjer saobraćaja Mladen Kovač iz Agencije za bezbednost saobraćaja, Vračar je centralna gradska opština, gde su po pravilu brzine koje ostvaruju automobili niže, a i uslovi vožnje takvi da su posledice saobraćajnih nezgoda tipa vozilo-vozilo manje, ali su zato pešaci ti koji više učestvuju u nezgodama.

"Ipak, pešaci ostaju posebno ranjivi. Zbog toga njihova procentualna zastupljenost među poginulima može biti visoka i kada je ukupan broj poginulih manji", objašnjava Kovač.

On ističe da se samo na osnovu tog udela ne može zaključiti da je rizik za pešake veći nego u drugim



Za četiri godine stradalo 177 pešaka, najviše na Vračaru

gradskim opštinama, ali da taj podatak može ukazati na prioritete u unapređenju bezbednosti saobraćaja.

Mapa saobraćajnih nezgoda sa poginulim i teško povređenim pešacima u Beogradu za period od 2021. do 2025. godine pokazuje da se pojedine lokacije posebno izdvajaju, pokazuje mapa.

Posebno kritične tačke na Vračaru

Među njima su, kada je Vračar u pitanju, Bulevar oslobođenja kod Hrama Svetog Save, Makenzijeva ulica, pešački prelaz na Slaviji kod početka Beogradske ulice, Njegoševa i Pasterova ulica.

Bezbednost pešaka ne zavisi samo od njihovog ponašanja u saobraćaju, već i od toga da li im je omogućeno da se ulicama kreću bez prepreka. Jedan od problema na koji ukazuje naš sagovornik iz Agencije za bezbednost saobraćaja jeste parkiranje automobila na trotoarima, zbog čega su pešaci na pojedinim mestima primorani da se kreću kolovozom.

Kao primer navodi Ulicu Patrisa Lumumbe na Karaburmi.

"Nedopustivo je da na pojedinim lokacijama u gradu imate parkirane automobile na trotoaru, a da se pešaci na tim mestima kreću kolovozom", ističe Kovač.

Prema njegovim rečima, putna infrastruktura mora da bude projektovana i izgrađena tako da bude logična i bezbedna za sve učesnike u saobraćaju.

"Infrastruktura se mora prilagođavati potrebama učesnika u saobraćaju, a ne obrnuto", naglašava on.

Posebno ističe značaj ovog pristupa u centralnim gradskim ulicama, gde se u brojnim gradovima uvode zone sa ograničenjem brzine od 30 kilometara na sat.

Najkritičniji sat za pešake

Kada je reč o najopasnijem delu dana za pešake, Kovač objašnjava da je u pe-



NA FOTOGRAFIJI CRNE TAČKE PREDSTAVLJAJU SAOBRAĆAJNE NEZGODE SA POGINULIM PEŠACIMA, A CRVENE SA TEŠKO POVREĐENIM PEŠACIMA (2021-2025) NA VRAČARU

riodu godine u kome se sada nalazimo posebno izražena satnica od 18 do 19 časova kao najnebezbednija.

"Dnevna vidljivost je sve kraća jer ranije pada mrak, a obim kretanja pešaka je i dalje izražen", objašnjava Kovač ovu činjenicu.

Mere moraju da odgovaraju konkretnom problemu

Stručnjak naglašava da je suština bezbednosti pešaka u gradovima koncept razmišljanja da se "gra-

dovi moraju projektovati i graditi za ljude, a ne za automobile".

"Neke mere se mogu odnositi na postavljanje ograde za usmeravanje pešaka, na primer u zoni škole, a posebno kada se dvorišna kapija škole nalazi u blizini kolovoza. Neke recimo na implementaciju ekskluzivne pešačke faze, takozvani dijagonalni pešački prelaz kod Doma omladine", kaže Kovač.

Međutim, kao bitnu stavku kojoj se ne posvećuje dovoljno pažnje jeste

merenje efekta mera koje se primenjuju za bezbednost u saobraćaju.

"Kada su u pitanju mere koje se primenjuju, postoji veliki broj dokazanih i primenljivih mera. Međutim, izbor mere na konkretnoj lokaciji zavisi od mnogo faktora, pa ne postoji univerzalno rešenje. S druge strane, neophodno je pratiti i efekte tih mera. Mišljenja sam da se u Srbiji nedovoljno pažnje posvećuje upravo tom segmentu - praćenju efekata", zaključuje je Kovač.

