

СТАЊЕ И ТЕНДЕНЦИЈЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У СРБИЈИ И ОДАБРАНИМ ЗЕМЉАМА TRAFFIC SAFETY SITUATION AND TENDENCIES IN SERBIA AND SELECTED COUNTRIES

Драган Јовановић, Факултет техничких наука, Нови Сад
Крсто Липовац, Криминалистичко-полицијска академија, Земун
Дејан Јованов, SEETO

Садржај – У раду су сагледани стање и тенденције јавног, саобраћајног и динамичког саобраћајног ризика у Србији и одабраним развијеним земљама. Анализиран је период од 1975. до 2007. године и извршена упоредна анализа трендова. Све анализирани земље су класификоване према стању и анализи трендова у безбедности саобраћаја. Уочена је директна веза између стања, а посебно тенденција у безбедности саобраћаја и снаге, стабилности и ефикасности заштитних система безбедности саобраћаја у појединим земљама.

Abstract – In the paper realize situation and tendencies of the public risk, traffic risk and dynamic traffic risk. Investigation is taken period of 32 years (1975-2007) with consideration on comparative analyze of trends. All countries are classified according to traffic safety situation and traffic safety trends. We are noticed directly relations between traffic safety situation, especially traffic safety tendencies, and strength, stability i efficiency of the traffic safety system in some countries.

1. УВОД

Мисија активности у области безбедности саобраћаја представља смањење смртности, повреда и економских губитака до којих долази у саобраћајним незгодама. У релативно дужем временском периоду могу се уочити промене посматраних параметара чиме се може оценити успешност досадашњих активности и извршити процена будућег стања. Наведено захтева константно праћење стања безбедности саобраћаја, сагледавање општих тенденција основних параметара безбедности саобраћаја и њихову анализу. Предмет рада представљају тенденције основних показатеља безбедности саобраћаја на глобалном нивоу. Основни циљ је да се сагледају промене основних показатеља безбедности саобраћаја и утврде њихови досадашњи трендови. Посебни циљеви су утврђивање универзалности тренда, њихове временске сагласности и степена јачине промена.

2. МЕТОД

Поред сагледавања тренутног стања ризика у саобраћају, веома је значајна анализа успостављеног тренда. Од изузетне је важности поређење трендова у посматраном простору са трендовима у другим референтним просторима. То значи, да се при оцени стања безбедности саобраћаја у некој земљи могу упоређивати трендови смртности у тој земљи са трендовима смртности у другим земљама. У циљу добијања потпуније слике о стању безбедности саобраћаја у свету и ефикасније реализације истраживања, корисно је спровести компаративну анализу основних показатеља безбедности саобраћаја међу државама.

Основни показатељи безбедности саобраћаја, који су коришћени у анализи трендова у раду, су:

- динамички саобраћајни ризик (број погинулих на 100.000.000 мил. воз-км),
- јавни ризик (број погинулих на 100.000 становника)
- саобраћајни ризик (број погинулих на 10.000 моторних возила)

Ово су опште прихваћени и стандардизовани параметри вредновања безбедности саобраћаја на глобалном нивоу.

Простор истраживања обухватио је део земаља Европске Уније, северно-амерички континент, Аустралију, Нови Зеланд, Јапан и Јужну Кореју. На одабрани простор истраживања утицала је доступност подацима о основним показатељима безбедности саобраћаја пошто за изабране параметре у овим државама постоји неопходан број и низ података за циљану анализу.

Истраживањем је обухваћен период од 1975. до 2007. године. Подаци су структурирани по петогодишњем периоду од 1975. до 1995. године и по једногодишњем периоду од 1995. до 2007. године.

Основна ограничења у раду огледају се у комплетирању података дефинисаних параметара за све одабране државе, па због тога одређен број података за поједине године недостаје.

3. РЕЗУЛТАТИ ИСТРАЖИВАЊА

3.1. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОДАБРАНИМ ЗЕМЉАМА

3.1.1. Величина јавног ризика

Вредност јавног ризика у постојећем стању креће се од 4,3 (Холандија, 2007.) до 14,9 (Грчка, 2006.) (Табела 1.). Према величини јавног ризика могу се издвојити три групе држава:

- државе са ниским степеном јавног ризика (око 5). У ове државе спадају Холандија, Вел. Британија, Норвешка, Шведска, Јапан, Швајцарска и др.
- државе са средњим степеном јавног ризика (око 9). У ове државе спадају Белгија, Канада, Италија, Португал, Шпанија и др.
- државе са високим степеном јавног ризика (око 14). У ове државе спадају Грчка, Пољска, Словенија, САД и др.

3.1.2. Величина саобраћајног ризика

Вредност саобраћајног ризика у постојећем стању креће се од 0,6 (Исланд, 2007.) до 3,5 (Мађарска, 2007.) (Табела 2.). Према величини саобраћајног ризика могу се издвојити три групе држава:

- државе са ниским степеном саобраћајног ризика (око 0,8). У ове државе спадају Исланд, Холандија, Вел. Британија, Норвешка, Шведска, Јапан, Швајцарска и др.
- државе са средњим степеном саобраћајног ризика (око 1,4). У ове државе спадају Данска, Ирска, Нови Зеланд, Француска, Финска и др.
- државе са високим степеном јавног ризика (већи од 2,0). У ове државе спадају Мађарска, Грчка, Пољска, Словенија, Чешка и др.

3.1.3. Величина динамичког саобраћајног ризика

Вредност саобраћајног ризика у постојећем стању креће се од 0,5 (Исланд, 2007.) до 2,1 (Чешка, 2006.) (Табела 3.). Величина динамичког саобраћајног ризика за највећи број држава је у распону од 0,6 до 0,9.

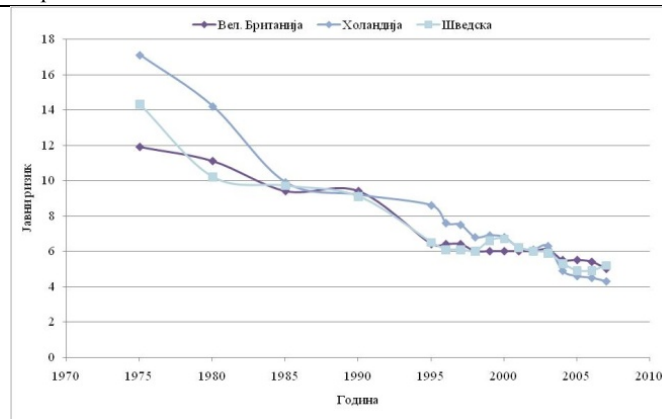
3.2. ТЕНДЕНЦИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОДАБРАНИМ ЗЕМЉАМА

Праћење трендова основних параметара безбедности саобраћаја представља веома значајну активност у раду на унапређењу безбедности саобраћаја. Постоји читав низ питања на које је пожељно дати одговоре како би се што квалитетније утврдила повезаност промена показатеља безбедности саобраћаја и рада на унапређењу безбедности саобраћаја. Уколико се утврди претпостављена корелација могли би закључити да се у безбедности саобраћаја ништа не дешава случајно и да свака промена има своју узрочну повезаност. Ово превазилази оквире предмета и циља рада тако да ће се у овом делу сагледати следећа обележја трендова показатеља безбедности саобраћаја: (1) универзалност тренда, (2) временска усаглашеност и (3) јачина промене тренда.

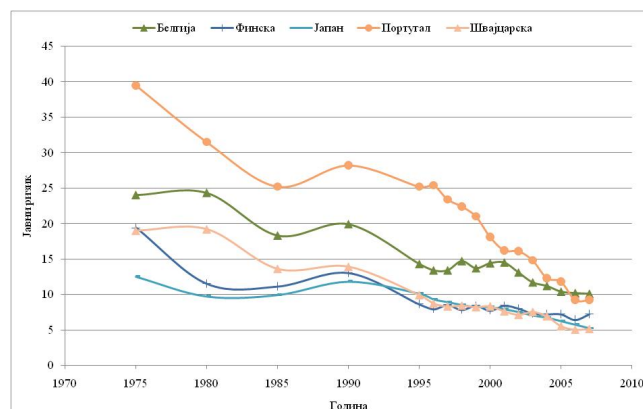
3.2.1. Јавни ризик

Све одабране државе су више или мање успеле да смање јавни ризик у саобраћају у анализираном периоду. Анализирајући трендове одабраних земаља уочава се значајан пад јавног ризика од 1975. године до 1990. када крива јавног ризика стагнира (Слика 1. а)) или је у благом порасту (Слика 1. б)), док се после 1990. године наставља пад вредности јавног ризика.

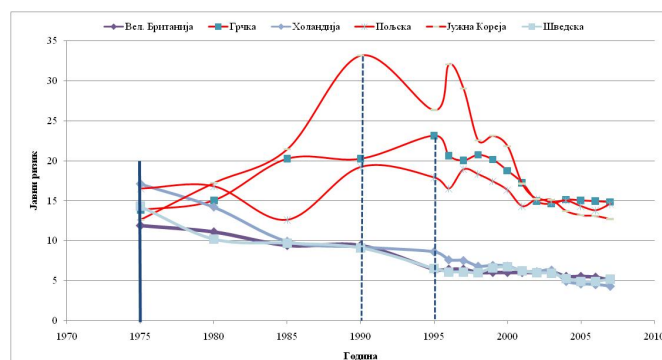
Иако је за све земље специфично да значајан пад јавног ризика почиње 1975. године у једном броју држава постоји временска помереност раста и пада јавног ризика (Слика 2.). Представници ових земаља су Пољска, Грчка и Јужна Кореја.



Слика 1а. Универзалност тренда јавног ризика за одабране земље

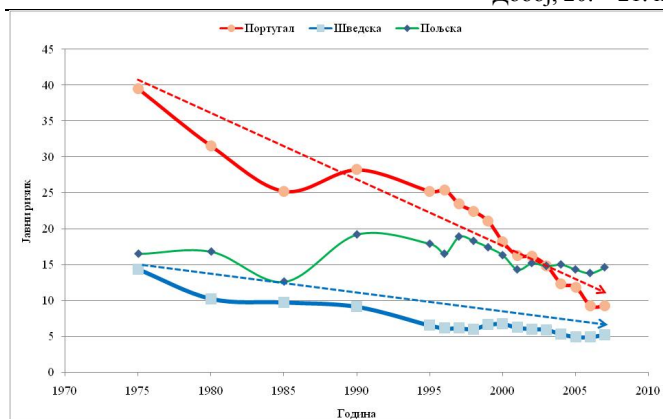


Слика 1б. Универзалност тренда јавног ризика за одабране земље



Слика 2. Временска сагласност тренда јавног ризика за одабране земље

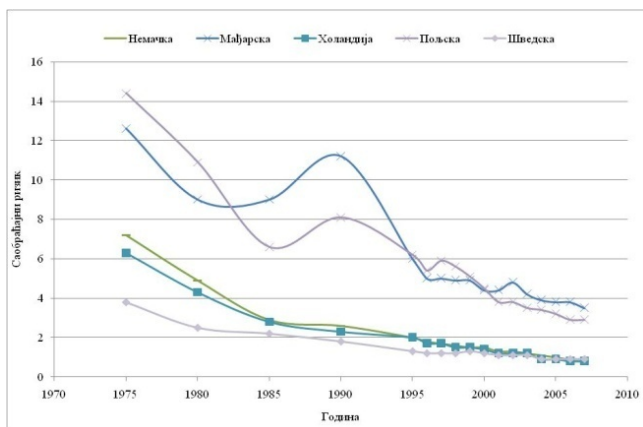
Јачина промена тренда јавног ризика се разликује по земљама. Један број земаља (представник Шведска) има релативно константну благу стопу опадања јавног ризика, док је у појединим земљама (представник Португал) он доста израженији (већи нагиб) али има веће осцилације у погледу смањења или повећања. Код једног броја држава (представник Пољска) јачина промене тренда готово константно осцилира и не постоји значајна законитост промене тренда (Слика 3.).



Слика 3: Јачина промена тренда јавног ризика за одабране земље

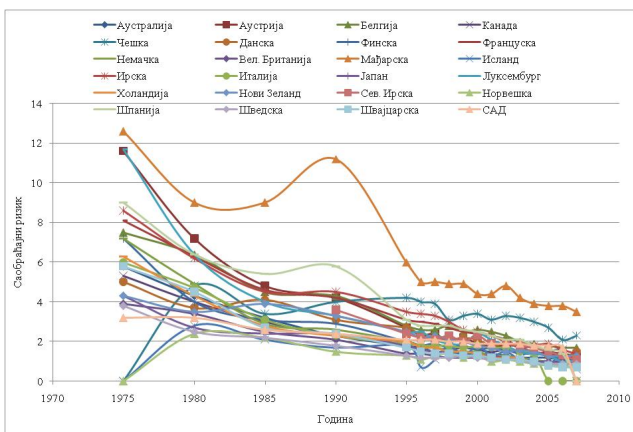
3.2.2. Саобраћајни ризик

Тренд саобраћајног ризика је готово универзалан за све одабране земље. У анализираном периоду постоји константан пад саобраћајног ризика од 1975. до 2007. године. У појединим земљама (Мађарска, Пољска и др.) око 1990. године јавља се мањи или већи раст саобраћајног ризика, али након тога долази до његовог смањења (слика 4).



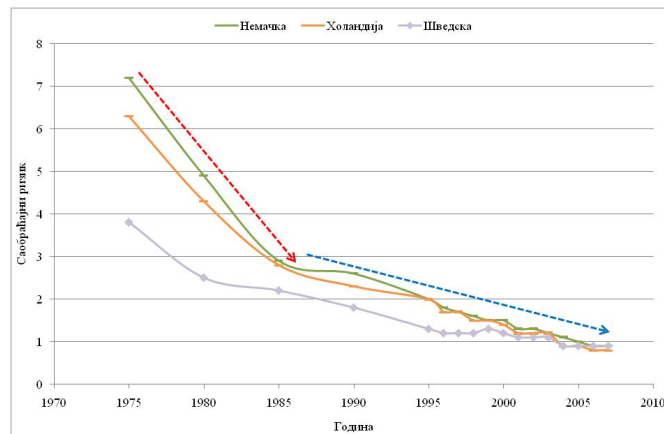
Слика 4.: Универзалност тренда саобраћајног ризика за одабране земље

Постоји значајна временска усаглашеност промена саобраћајног ризика у свим одабраним земљама (Слика 5.).



Слика 5: Временска сагласност тренда јавног ризика за одабране земље

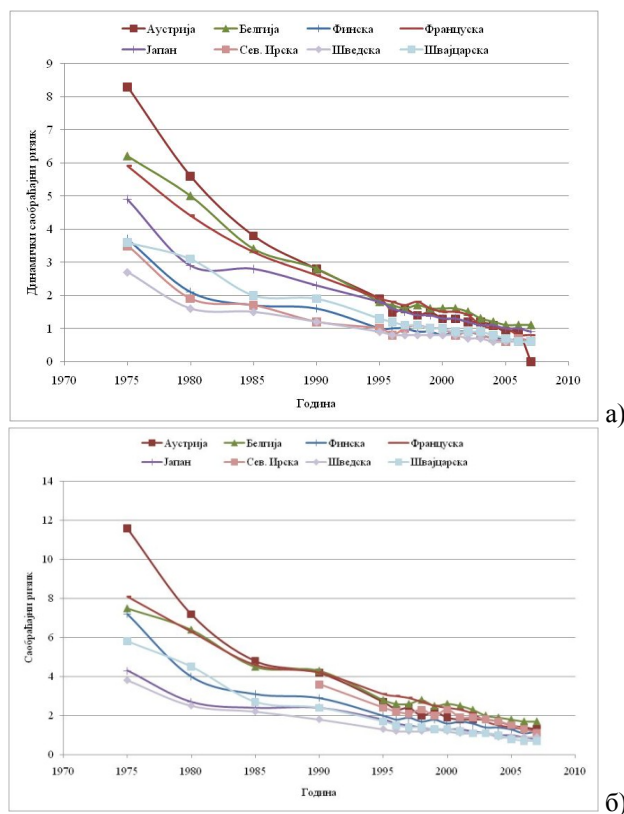
Могу се издвојити два периода јачина промена тренда саобраћајног ризика. Први период којег карактерише константан јак пад (велики нагиб) обухвата време од 1975. до 1985. године. Други период којег карактерише константан слаб пад (мали нагиб) обухвата период од 1985. до 2007. године (Слика 6.).



Слика 6: Јачина промена тренда саобраћајног ризика за одабране земље

3.2.3. Динамички саобраћајни ризик

Утврђивање обележја динамичког саобраћајног ризика је отежано због некомплетности података. Само за осам држава у анализираном временском периоду постоје потпуни подаци (Слика 7а. и Слика 7б.). Уочљиво је да су тенденције динамичког саобраћајног ризика доста сличне са обележјима тенденција саобраћајног ризика.



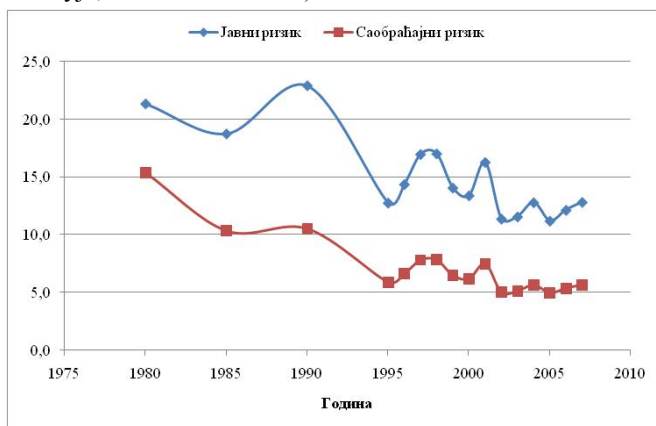
Слика 7: Динамички саобраћајни ризик (а) и саобраћајни ризик (б) у одабраним земљама

3.3. СТАЊЕ И ТЕНДЕНЦИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У СРБИЈИ

Стање безбедности саобраћаја у Србији, у односу на одабране земље, може се сагледати компаративном анализом јавног и саобраћајног ризика.

Величина јавног ризика на подручју Србије у 2007. години износи 12,8., док је величина саобраћајног ризика у истом периоду 5,7, што је далеко највећа вредност у односу на остале земље. Подаци о динамичком саобраћајном ризику за подручје Србије не постоје.

Трендови безбедности саобраћаја на подручју Србије су доста специфични у односу на остале приказане земље. Наиме, анализом основних обележја трендова (универзалност, временска сагласност и јачина промена) тешко се уочени трендови могу поистоветити са трендовима осталих земаља. Основна тешкоћа јесте у осцилацијама вредности оба ризика по годинама (час се смањује, а час се повећава).



Слика 8: Јавни и саобраћајни ризик у Србији, период 1980-2007.

4. ДИСКУСИЈА

Безбедност саобраћаја је један од најкомплекснијих проблема у људском друштву на који утичу многи други параметри као што су бруто национални доходак, мобилност, степен моторизације, едукација становништва, уређење саобраћаја, развој градова, проширење и побољшање путне мреже итд. Ипак могли би истаћи да посвећеност и рад у области безбедности саобраћаја представља основни параметар промена стања безбедности саобраћаја.

Праћење параметара безбедности саобраћаја није на потребном нивоу. Иако се последњих година унапредио рад у области евиденција података о саобраћајним незгодама и њиховим последицама и даље постоје проблеми, пре свега у утврђивању изложености у саобраћају. Овим се може објаснити чињеница да највећи проблем у утврђивању основних параметара безбедности саобраћаја представља динамички саобраћајни ризик.

Уважавајући напред наведено може се и протумачити да је ризик у саобраћају у већини земаља смањен у односу на почетни период истраживања. Почетни ниво стања безбедности саобраћаја (1975.) и достигнути ниво стања безбедности саобраћаја (2007.) се значајно разликује по државама. Ово се може објаснити разликама у погледу посвећености земаља решавању проблемама

безбедности саобраћаја и њиховом свешћу о значају безбедности саобраћаја. Временска неусаглашеност смањења ризика у саобраћају може се објаснити каснијем реаговању појединих држава, односно каснијем дефинисању безбедности саобраћаја као приоритета реаговања друштва. Степен промена нивоа безбедности саобраћаја може се сагледати са аспекта јачине и времена промена. Један број држава константно ради на унапређењу безбедности саобраћаја па је крива промена (оподања) релативно блага, али константна. Насупрот њима постоје државе где је степен промена изразито јачи, али се разликује по периодима смањења. То је карактеристично за државе где је више присутан кампањски рад у области безбедности саобраћаја. Већа ефикасност у раду на унапређењу безбедности саобраћаја (већа јачина промене) у почетном периоду може се објаснити лакшим почетним учинком мера безбедности саобраћаја, пошто је простор за даље унапређење релативно смањен. Стагнација ефикасности безбедности саобраћаја у већем броју земаља Европе (специфична за период око 1990. године) може се објаснити друштвено-политичким променама које су утицале на прераспodelу путовања, степен мобилности и степен моторизације.

Релативно лошије стање безбедности саобраћаја у односу на остале посматране земље може се објаснити латентним занемаривањем безбедности саобраћаја у претходном периоду. Безбедност саобраћаја још није заузела онај ниво у друштву који је неопходан да би се сматрао једним од приоритета рада на свим нивоима организовања друштва. Постоји тајкође низ других фактора организационе, технолошке, економске и друге природе који утичу на ову чињеницу, али то се може посматрати као посебан предмет неког другог рада.

5. ЗАКЉУЧАК

Перманентно утврђивање стања и тенденција безбедности саобраћаја представља први корак у процесу управљања безбедношћу саобраћаја. Само тачно познавање онога што јесте и шта је било у безбедности саобраћаја може на прави начин да омогући квалитетно доношење одлука како и на који начин унапредити безбедност саобраћаја.

Тенденције безбедности саобраћаја омогућавају утврђивање специфичности промена неке појаве, а спознајом тих околности могу да укажу на могуће узрочне факторе тих промена. Такође, тенденције нам пружају могућност прогнозе кретања појединих појава што значајно може утицати на процес дефинисања циљева безбедности саобраћаја.

Напред наведено указује на истински значај анализа стања и тенденција у области безбедности саобраћаја, па је стога неопходно на свим нивоима организовања друштва спроводити ове анализе.

6. ЛИТЕРАТУРА

- [1] Benchmarking Road Safety, THE 1999 REPORT The Australian Transport Safety Bureau Commonwealth of Australia, 2002.
- [2] International Road Safety Comparisons: The 2007 Report Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government, July 2009.

II Међународни научни симпозијум
 НОВИ ХОРИЗОНТИ САОБРАЋАЈА И КОМУНИКАЦИЈА 2009
 Добој, 20. – 21. новембар 2009. године

Табела 1. Јавни ризик у одабраним државама (број погинулих на 100.000 становника), период 1975-2007.

	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Аустралија	26,6	22,3	18,6	13,7	11,2	10,8	9,5	9,4	9,3	9,5	8,9	8,7	8,1	7,9	8	7,7	7,6
Аустрија	33,4	26,5	20,1	20,3	15,2	12,9	13,9	12,1	13,5	12,2	11,9	11,8	11,5	10,7	9,3	8,8	8,3
Белгија	24,0	24,3	18,3	19,9	14,3	13,4	13,4	14,7	13,7	14,4	14,5	13,1	11,7	11,2	10,4	10,2	10,1
Канада	26,7	22,7	17,3	14,9	11,4	10,4	10,2	9,7	9,7	9,5	8,9	9,3	8,7	8,5	9,1	9,1	-
Чешка	16,3	12,2	9,6	12,5	15,4	15,2	15,5	13,2	14,1	14,5	13	14	14,2	13,5	12,6	10,4	11,9
Данска	16,4	13,5	15,1	12,3	11,2	9,8	9,3	9,4	9,7	9,3	8,1	8,6	8	6,8	6,1	5,6	7,4
Финска	19,4	11,5	11,1	13	8,6	7,9	8,5	7,8	8,4	7,7	8,4	8	7,3	7,2	7,2	6,4	7,2
Француска	27,3	25,4	20,7	19,8	15,3	14,7	14,4	15,2	14,4	13,6	13,8	12,9	10,2	9,3	8,8	7,7	7,5
Немачка	22,0	19,3	13,0	14	11,6	10,7	10,4	9,5	9,5	9,1	8,5	8,3	8	7,1	6,5	6,2	6
Вел. Британија	11,9	11,1	9,4	9,4	6,4	6,4	6,4	6	6	6	6	6	6,1	5,5	5,5	5,4	5
Грчка	13,8	15,0	20,2	20,2	23,1	20,6	20	20,7	20,1	18,7	17,2	14,9	14,6	15,1	15	14,9	-
Мађарска	16,0	15,2	16,5	23,4	15,5	13,4	13,7	13,5	12,9	11,9	12,1	14	13,1	12,8	12,7	12,9	12,2
Исланд	-	11,0	10,0	9,4	9	3,7	5,6	9,9	7,6	11,5	8,5	10,1	8	7,9	6,5	10,3	4,9
Ирска	18,4	16,6	11,6	13,6	12,1	12,5	12,9	12,4	11	11	10,7	9,6	8,4	8,8	9,7	8,6	7,8
Италија	18,6	16,4	13,5	12,4	12,3	11,7	11,7	11,9	11,6	12,2	12,3	12,2	11,4	10,6	10	9,6	8,7
Јапан	12,5	9,7	9,9	11,8	10,1	9,3	8,9	8,5	8,2	8,2	7,9	7,5	7	6,7	6,2	5,7	5,2
Луксембург	-	27,0	21,6	18,8	17	17,2	14,4	13,4	13,5	17,5	15,9	14	11,8	11	10,2	7,7	9
Холандија	17,1	14,2	9,9	9,2	8,6	7,6	7,5	6,8	6,9	6,8	6,2	6,1	6,3	4,9	4,6	4,5	4,3
Нови Зеланд	20,3	18,9	22,7	21,4	15,9	13,8	14,4	13,2	13,4	12,1	11,8	10,3	11,5	10,7	9,9	9,5	10
Сев. Ирска				11,6	8,7	8,5	8,6	9,5	8,3	10,2	8,8	8,8	8,8	8,6	7,8	7,2	6,4
Норвешка	13,5	8,9	9,7	7,8	7	5,8	6,9	8	6,8	7,6	6,1	6,9	6,2	5,6	4,8	5,2	5
Пољска	16,5	16,8	12,6	19,2	17,9	16,5	18,9	18,3	17,4	16,3	14,3	15,2	14,8	15	14,3	13,8	14,6
Португал	39,5	31,5	25,2	28,2	25,2	25,4	23,4	22,4	21	18,1	16,2	16,1	14,8	12,3	11,8	9,2	9,2
Словачка				-	12,3	11,5	14,6	15,2	12	11,6	11,4	11,3	12	11,2	10,4	10,7	11,6
Словенија				25,9	20,9	19,5	18	15,6	16,9	15,8	13,9	13,5	12,1	13,7	12,9	13,1	14,6
Јужна Кореја	12,6	17,2	21,4	33,1	26,3	32	29	22,5	23,1	21,8	17,1	15,2	15,1	13,7	13,2	13,1	12,7
Шпанија	16,6	17,6	16,6	23,2	14,7	14	14,3	15,1	14,5	14,5	13,8	12,9	12,8	11	10,2	9,3	8,6
Шведска	14,3	10,2	9,7	9,1	6,5	6,1	6,1	6	6,6	6,7	6,2	6	5,9	5,3	4,9	4,9	5,2
Швајцарска	19,0	19,2	13,6	13,9	9,9	8,7	8,3	8,4	8,2	8,3	7,6	7,1	7,5	6,9	5,5	5	5,1
САД	20,7	22,5	18,4	17,9	15,9	15,9	15,7	15,4	15,3	15,2	14,8	14,9	14,7	14,6	14,7	14,2	13,6

Табела 2. Саобраћајни ризик у одабраним државама (број погинулих на 10.000 регистрованих моторних возила), период 1975-2007.

	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Аустралија	5,8	4,3	3,2	2,3	1,8	1,7	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1
Аустрија	11,6	7,2	4,8	4,2	2,7	2,3	2,4	2	2,2	1,9	1,8	1,8	1,8	1,7	1,5	1,4	1,3
Белгија	7,5	6,4	4,5	4,3	2,8	2,6	2,6	2,8	2,5	2,6	2,5	2,3	2	1,9	1,8	1,7	1,7
Канада	5,3	4,0	3,0	2,3	2	1,8	1,7	1,6	1,7	1,6	1,5	1,6	1,5	1,4	1,5	1,5	-
Чешка	-	4,8	3,4	4	4,2	4	3,9	3,1	3,3	3,4	3,1	3,3	3,2	3	2,7	2,1	2,3
Данска	5,0	3,7	4,1	3,1	2,7	2,3	2,2	2,1	2,2	2,1	1,8	1,9	1,7	1,5	1,3	1,2	1,5
Финска	7,2	4,0	3,1	2,9	2	1,8	1,9	1,7	1,8	1,6	1,7	1,6	1,4	1,4	1,3	1,1	1,2
Француска	8,1	6,3	4,6	4,2	3,1	3	2,9	2,7	2,5	2,4	2,3	2,1	1,7	1,5	1,4	1,3	1,2
Немачка	7,2	4,9	2,9	2,6	2	1,8	1,7	1,6	1,5	1,5	1,3	1,3	1,2	1,1	1	0,9	0,9
Вел. Британија	3,9	3,4	2,5	2,1	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1	1	1	0,9
Грчка	17,0	10,6	9,9	7,4	6,7	5,7	5,2	5	4,5	4	3,5	2,9	2,7	2,6	2,5	2,4	-
Мађарска	12,6	9,0	9,0	11,2	6	5	5	4,9	4,9	4,4	4,4	4,8	4,2	3,9	3,8	3,8	3,5
Исланд	-	2,8	2,1	1,7	1,8	0,7	1,1	1,8	1,3	1,8	1,3	1,5	1,1	1,1	0,9	1,3	0,6
Ирска	8,6	6,2	4,5	4,5	3,5	3,4	3,3	3	2,6	2,5	2,3	2	1,7	1,8	1,9	1,6	1,4
Италија	6,0	4,7	3,1	2,3	1,9	1,8	1,8	1,8	1,7	1,8	1,7	1,7	1,5	1,4	-	-	-
Јапан	4,3	2,7	2,4	2,4	1,8	1,6	1,5	1,4	1,3	1,3	1,3	1,2	1,1	1	1	0,9	0,8
Луксембург	11,7	6,4	4,0	3,3	2,5	2,5	2,1	1,9	1,9	2,4	2,1	1,8	1,5	1,4	1,3	1	1,1
Холандија	6,3	4,3	2,8	2,3	2	1,7	1,7	1,5	1,5	1,4	1,2	1,2	1,2	0,9	0,9	0,8	0,8
Нови Зеланд	4,3	3,5	3,9	3,3	2,5	2,2	2,3	2,1	2	1,8	1,7	1,5	1,6	1,5	1,3	1,3	1,3
Сев. Ирска	-	-	-	3,6	2,4	2,2	2,1	2,3	2	2,3	1,9	1,9	1,8	1,7	1,5	1,3	1,1
Норвешка	-	2,4	2,2	1,5	1,3	1,1	1,3	1,4	1,2	1,3	1	1,1	1	0,9	0,8	0,8	0,7
Пољска	14,4	10,9	6,6	8,1	6,2	5,4	5,9	5,6	5,1	4,5	3,8	3,8	3,5	3,4	3,2	2,9	2,9
Португал	26,1	15,2	9,2	12,1	6,9	6,5	5,6	5,1	4,4	3,9	3,4	3,3	3	2,4	2,3	-	-
Словачка	-	-	-	-	4,5	4	5,1	5,2	4,2	4,1	3,9	3,3	-	-	-	-	-
Словенија	-	-	-	6,9	5,1	4,6	4	3,3	3,4	3,1	2,7	2,6	2,3	2,5	2,2	2,3	-
Јужна Кореја	238,8	95,4	54,5	28,9	10,8	11,8	9,9	7,1	7,2	6,9	5,1	4,4	4,1	3,6	3,4	3,3	3,2
Шпанија	9,0	6,4	5,4	5,8	3,1	2,8	2,8	2,8	2,6	2,5	2,3	2,1	2,1	1,8	1,6	1,4	-
Шведска	3,8	2,5	2,2	1,8	1,3	1,2	1,2	1,2	1,3	1,2	1,1	1,1	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9
Швајцарска	5,8	4,5	2,7	2,4	1,7	1,5	1,4	1,4	1,3	1,3	1,2	1,1	1,1	1	0,8	0,7	0,7
САД	3,2	3,2	2,6	2,4	2,1	2,1	2,1	2	2	1,9	1,9	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	-

Табела 3. Динамички саобраћајни ризик у одабраним државама (број погинулих на 100.000 мил. воз-км), период 1975-2007.

	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Аустралија	3,6	3,2	2,1	-	1,2	-	-	1	1	1	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7
Аустрија	8,3	5,6	3,8	2,8	1,9	1,5	1,6	1,4	1,5	1,3	1,3	1,2	1,2	1,1	0,9	0,9	-
Белгија	6,2	5,0	3,4	2,8	1,8	1,7	1,6	1,7	1,6	1,6	1,6	1,5	1,3	1,2	1,1	1,1	1,1
Канада	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	-
Чешка	-	5,9	4,5	4,8	4,7	4,5	4,4	3,5	3,6	3,7	3,2	3,3	3,2	2,9	2,6	2,1	-
Данска	3,1	2,5	2,6	1,7	1,4	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	0,9	1	-	0,8	-	0,6	0,8
Финска	3,7	2,1	1,7	1,6	1	1	1	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,6	0,7
Француска	5,9	4,4	3,3	2,6	1,9	1,8	1,7	1,8	1,6	1,5	1,5	1,4	1,1	1	1	0,8	0,8
Немачка	-	3,7	2,4	2	1,5	1,4	1,3	1,2	1,2	1,1	1	1	1	0,8	0,8	0,7	0,7
Вел. Британија	-	-	-	1,3	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6
Грчка	-	-	-	-	3,5	3	2,7	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Мађарска	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Исланд	-	2,1	1,8	1,4	1,3	0,5	0,8	1,4	1	1,6	-	-	-	-	-	1,1	0,5
Ирска	-	2,8	-	1,9	1,4	1,3	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-
Италија	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Јапан	4,9	2,9	2,8	2,3	1,8	1,6	1,5	1,4	1,4	1,3	1,3	1,2	1,1	1,1	1	1	0,9
Луксембург	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Холандија	-	2,7	1,8	1,4	1,2	1,1	1	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	-	-	-	-
Нови Зеланд	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,3	1,1	1,2	1,1	1	1	1
Сев. Ирска	3,5	1,9	1,7	1,2	1	0,8	1	1,1	1	1	0,8	0,9	0,8	0,7	0,6	0,7	0,6
Норвешка	-	-	-	-	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Пољска	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Португал	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Словачка	-	-	-	6,6	6,1	-	-	-	-	4,7	-	-	-	-	-	-	-
Словенија	-	-	-	6,5	4,4	3,8	3,3	2,8	2,9	2,7	2,3	2,2	1,7	1,8	1,7	1,6	-
Јужна Кореја	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,9	3,3	2,8	2,6	2,3	1,8	1,9	-
Шпанија	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Шведска	2,7	1,6	1,5	1,2	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6
Швајцарска	3,6	3,1	2,0	1,9	1,3	1,2	1,1	1,1	1	1	0,9	0,9	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6
САД	2,1	2,1	-	1,3	1,1	1,1	1	1	1	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8