

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ОПШТИНА ШИД \***



## УВОД

Праћење апсолутних показатеља безбедности саобраћаја (број и последице саобраћајних незгода) представља један од најчешће коришћених елемената за праћење стања безбедности саобраћаја на одређеном подручју, планирање мера и активности и праћење ефеката примењених мера. У складу са тим Агенција је извршила анализу стања безбедности саобраћаја за сваку локалну самоуправу (општину и град) појединачно и израдила Извештај са најважнијим чињеницама за сваку локалну самоуправу. Анализе су извршене на основу података о саобраћајним незгодама које су се догодиле у периоду од 2015. до 2019. године и резултата истраживања индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији 2019. године.

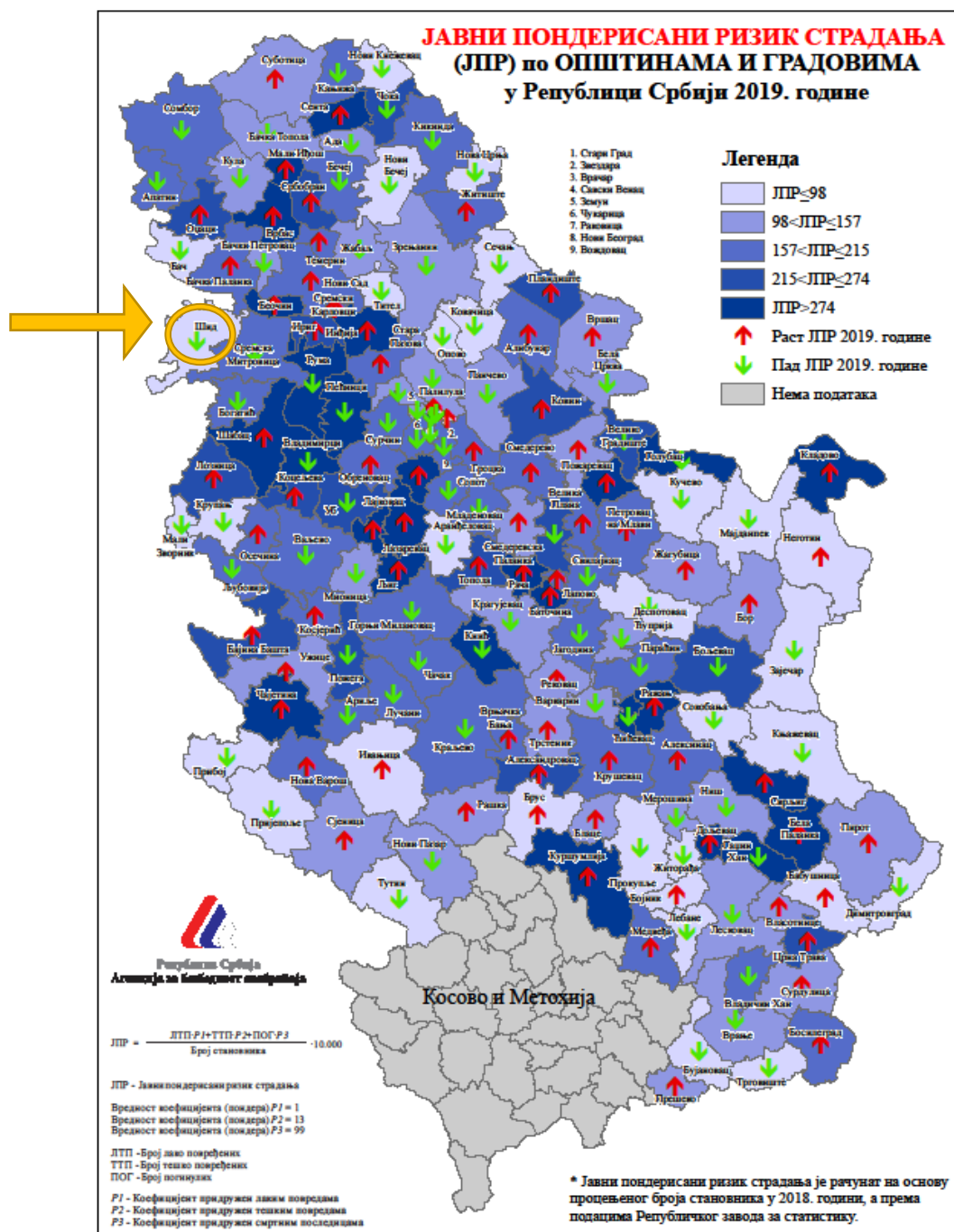
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Шид. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ) лица у саобраћајним незгодама на територији општине Шид. Извршена је анализа стања безбедности саобраћаја за различите категорије учесника у саобраћају, у односу на својство учесника, категорију возила у којој су се налазили и старост учесника. За сваку од посматраних категорија учесника у саобраћају су приказани основни подаци о стању безбедности саобраћаја и околностима настанка саобраћајних незгода у којима су учествовали. У Извештају су приказане и вредности основних индикатора безбедности саобраћаја на територији општине Шид.

Осим горе поменутих анализа, Извештај садржи и податке о тренутном стању безбедности саобраћаја на територији општине Шид, у односу на циљеве дефинисане Националном стратегијом безбедности саобраћаја (за период 2015-2020. година).

Најважније чињенице и закључци произашли из ових анализа би требало да буду смернице за идентификацију проблема страдања становништва у саобраћајним незгодама, за планирање других детаљнијих истраживања и будућих активности свих субјеката на територији општине, у циљу унапређења безбедности саобраћаја.

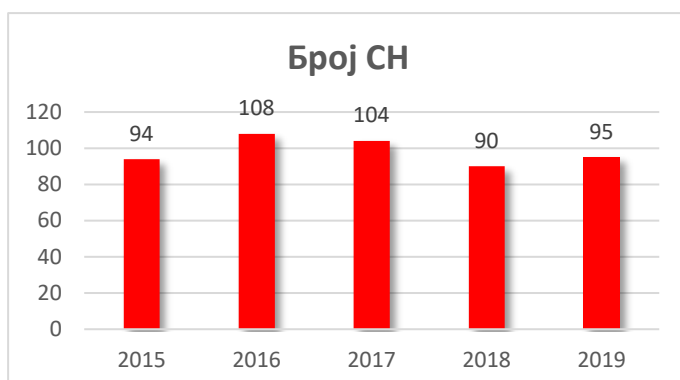
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖЈИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka> или директно преко линка <http://195.222.99.60/ibbsPublic/>. Апликација је намењена свим субјектима, институцијама, предузећима и појединцима који су заинтересовани за податке о обележјима безбедности саобраћаја у Србији. Треба напоменути да апликација даје могућност за анализу података по локалним самоуправама (општинама и градовима), што може бити посебно значајно за рад локалних тела за координацију послова безбедности саобраћаја (савети и сл.).

## 1. КАРТА ЈАВНОГ ПОНДЕРИСАНОГ РИЗИКА СТРАДАЊА ПО ОПШТИНАМА И ГРАДОВИМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ 2019. ГОДИНЕ

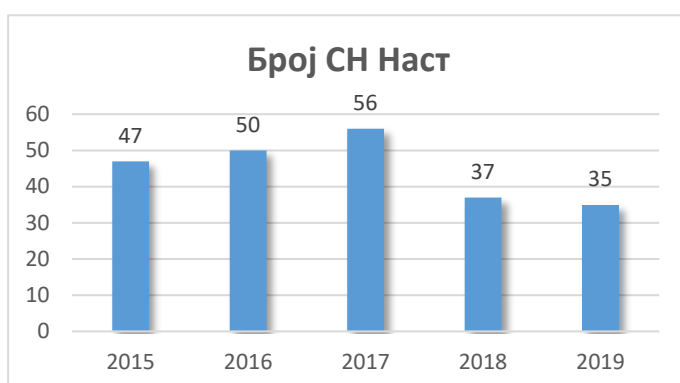


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (погинули, тешко повређени и лако повређени) током 2019. године и броја становника за сваку локалну самоуправу. Вредности јавног пондерисаног ризика су подељене у 5 класа. Јавни пондерисани ризик за општину Шид припада класи **веома ниске вредности ризика**, при чему је у 2019. години дошло до **смањења** јавног пондерисаног ризика у односу на 2018. годину.

## 2. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЉИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА



- Укупан број регистрованих саобраћајних незгода, у периоду 2015-2019. године, је: **491.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **225.**



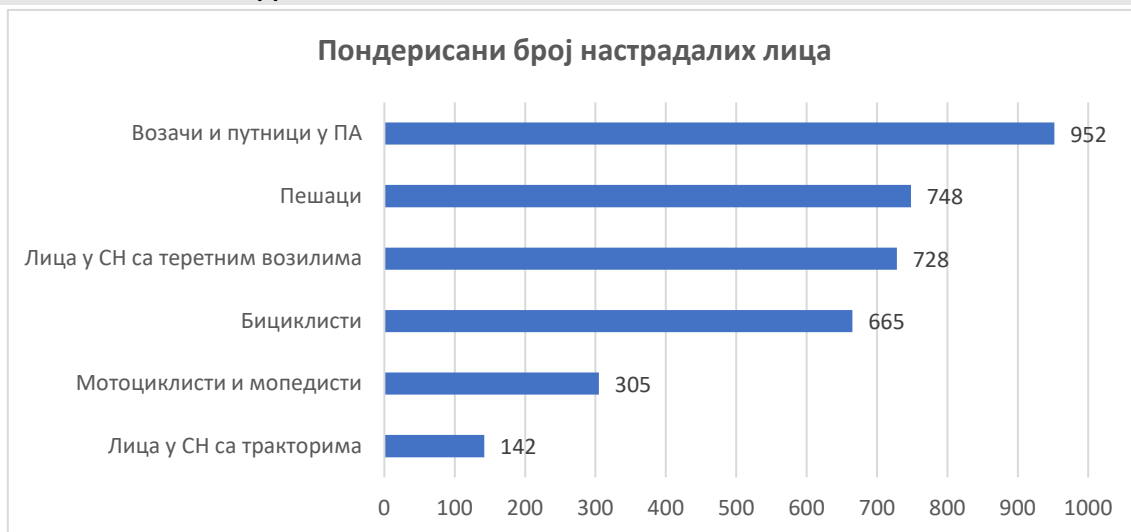
- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **19.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **279.**

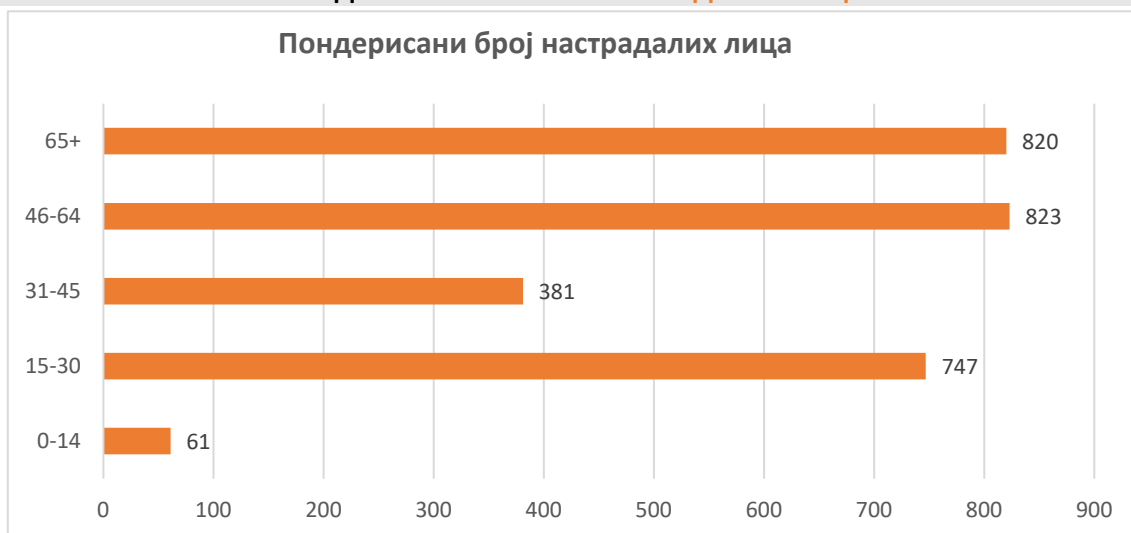
### 3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

#### ПОНДЕРИСАНИ БРОЈ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, У ОДНОСУ НА КАТЕГОРИЈУ ВОЗИЛА И СВОЈСТВО УЧЕШЋА



Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да, у односу на категорију возила и својство учешћа настрадалих у саобраћајним незгодама, највише страдају **возачи и путници у ПА**.

#### ПОНДЕРИСАНИ БРОЈ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, У ОДНОСУ НА СТАРОСТ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА

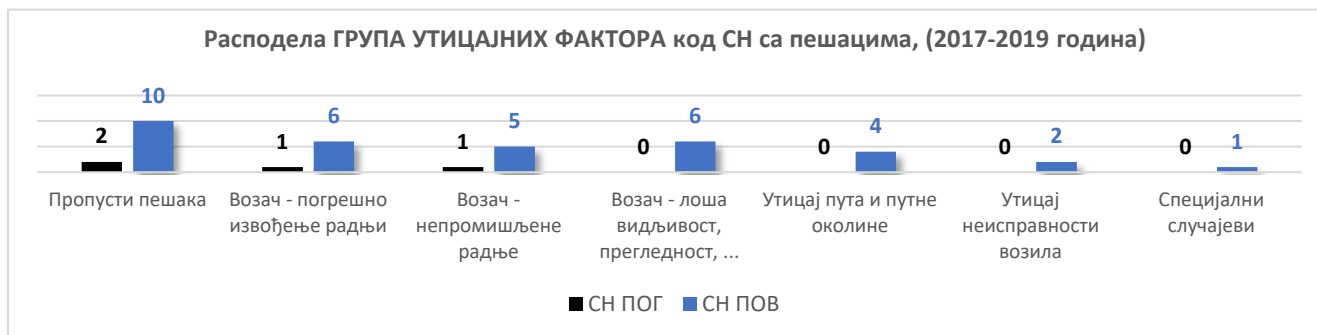
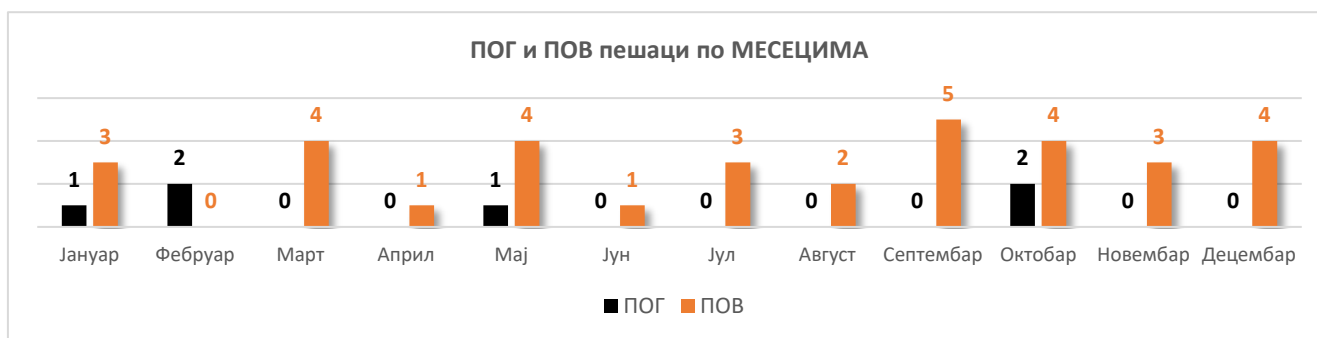
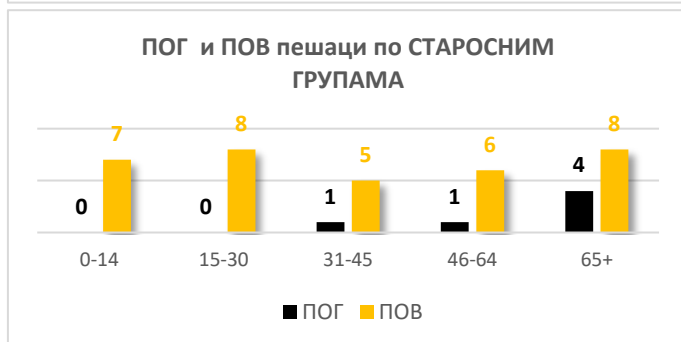


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

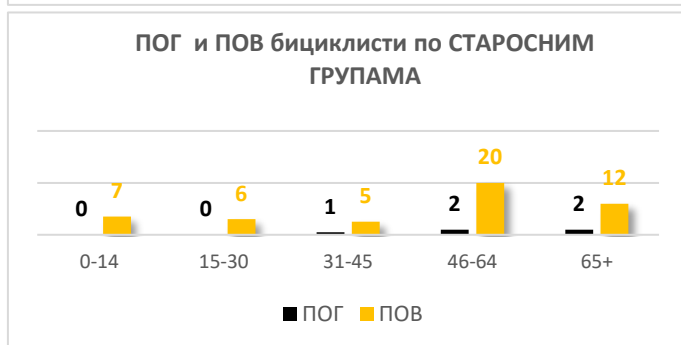
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



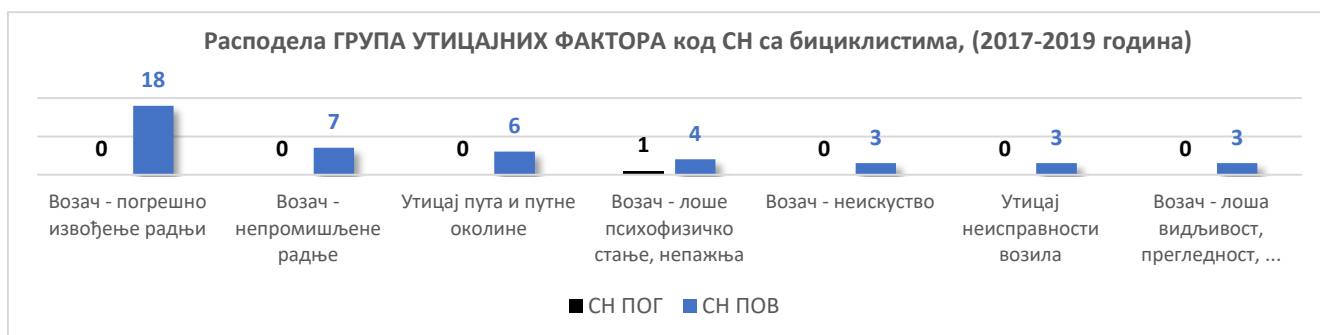
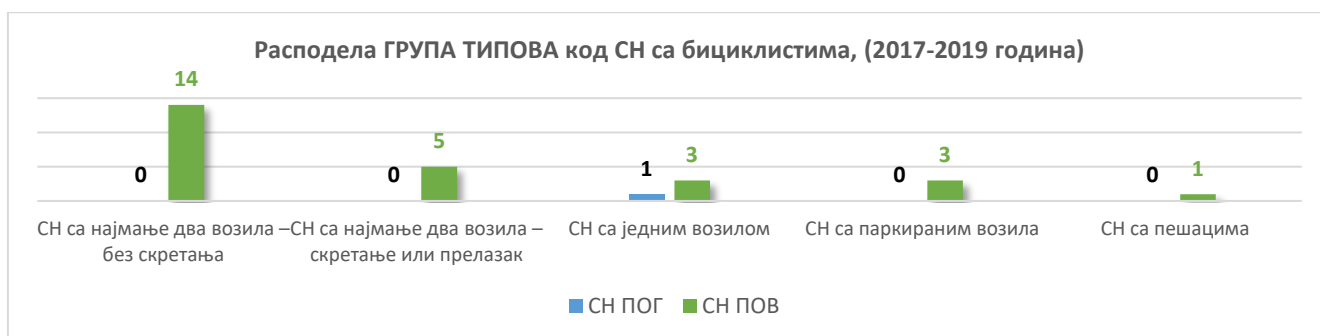
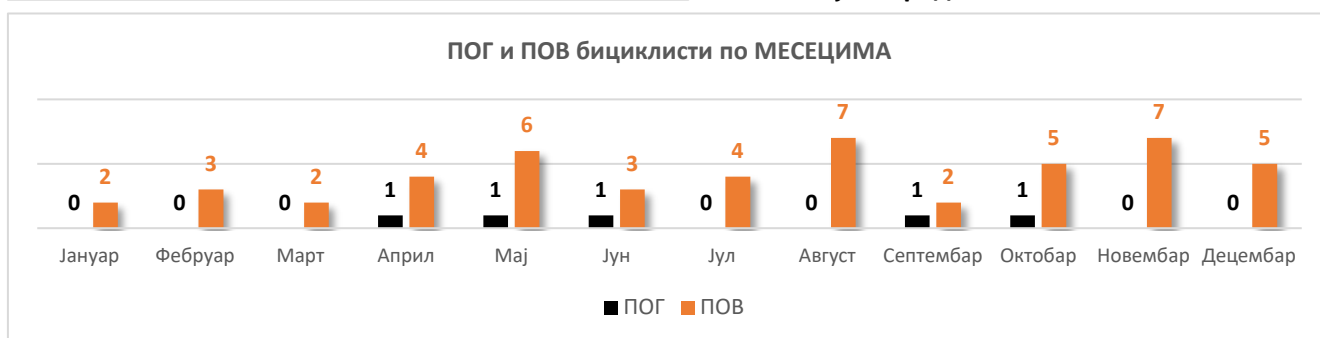
- Број погинулих пешака је 6, што чини 32% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 34, што чини 12% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **65+ година**.
- Пешаци највише страдају у **октобру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Пропусти пешака**.



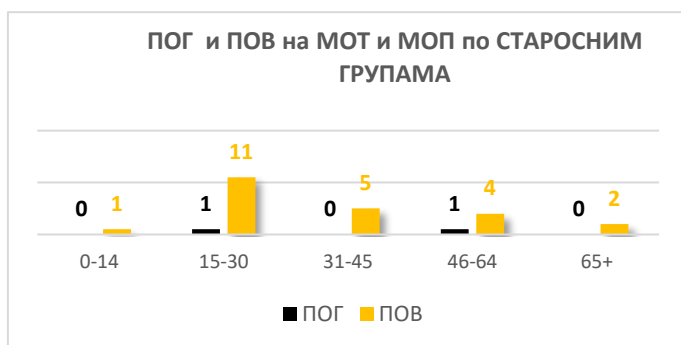
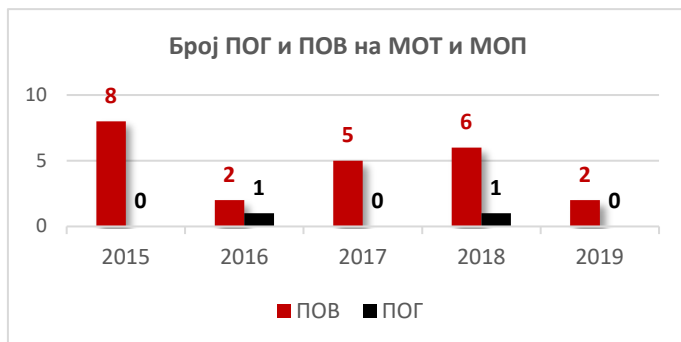
## 5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



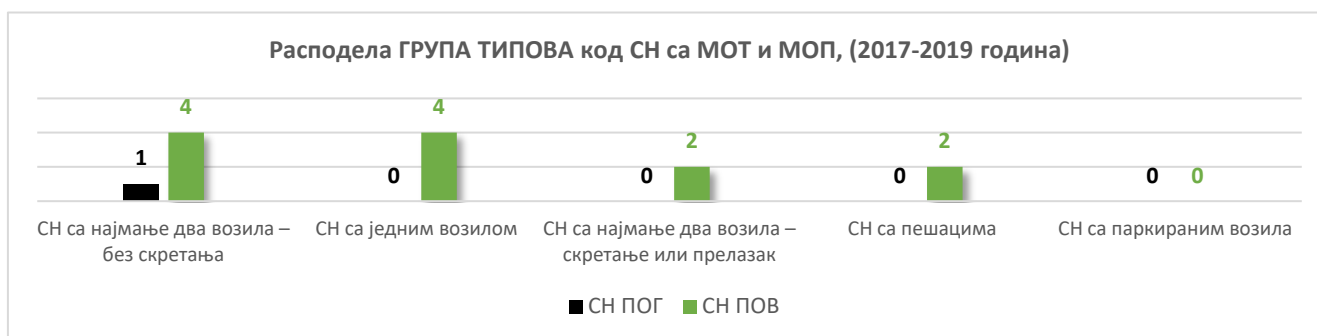
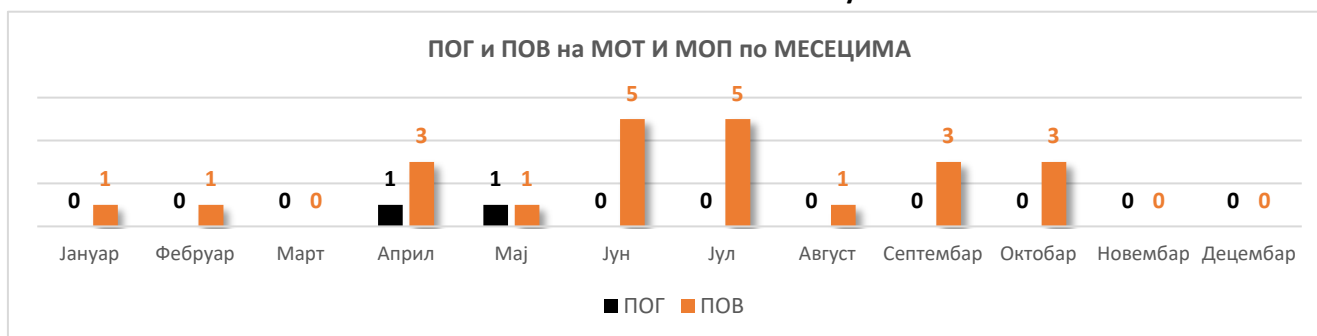
- Број погинулих бициклиста је 5, што чини 26% погинулих лица у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 50, што чини 18% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости **46-64 година**.
- Бициклисти највише страдају у **мају, августу, новембру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са учешћем **бициклиста** најчешће је одабрана **група типова СН са најмање два возила – без скретања**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим бициклистима је **Возач - погрешно извођење радњи**.



## 6. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)

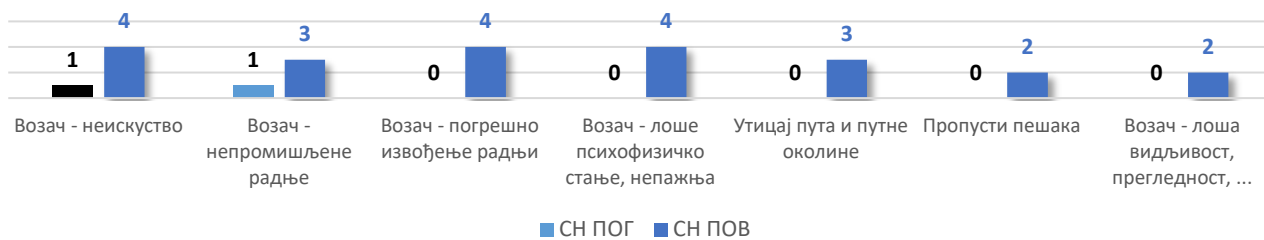


- Број погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима је 2, што чини 11% погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 23, што чини 8% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на моторизованим двоточкашима је међу лицима старости 15-30 година.
- Лица на моторизованим двоточкашима највише страдају у јуну и јулу.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са моторизованим двоточкашима најчешће је одабрана група типова СН са најмање два возила – без скретања.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим лицима на моторизованим двоточкашима је Возач - неискуство.

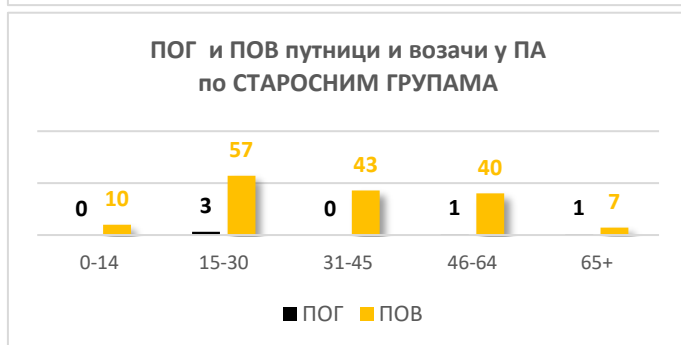




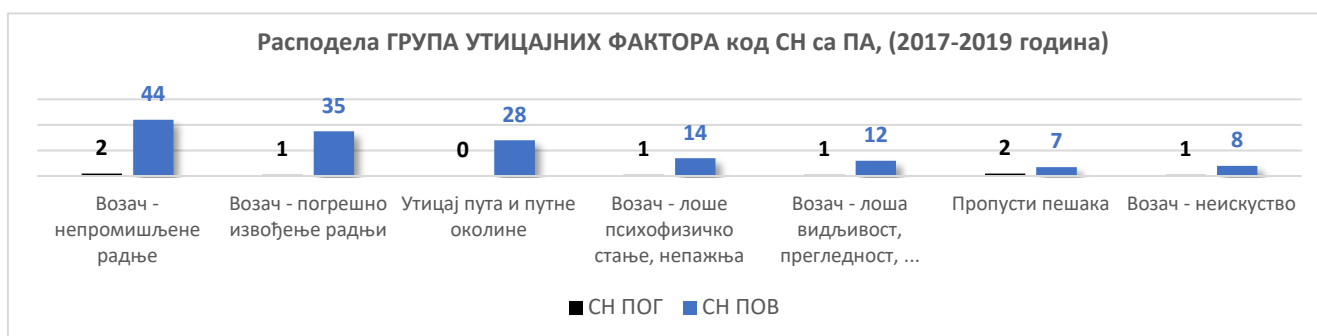
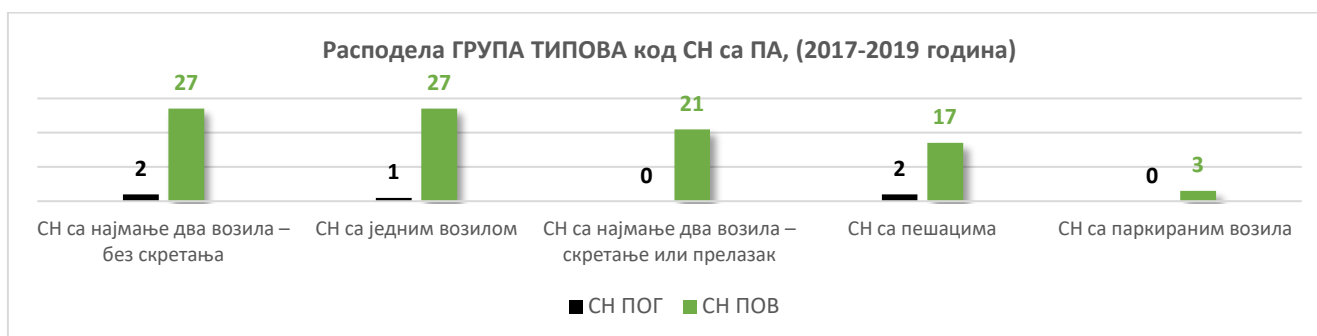
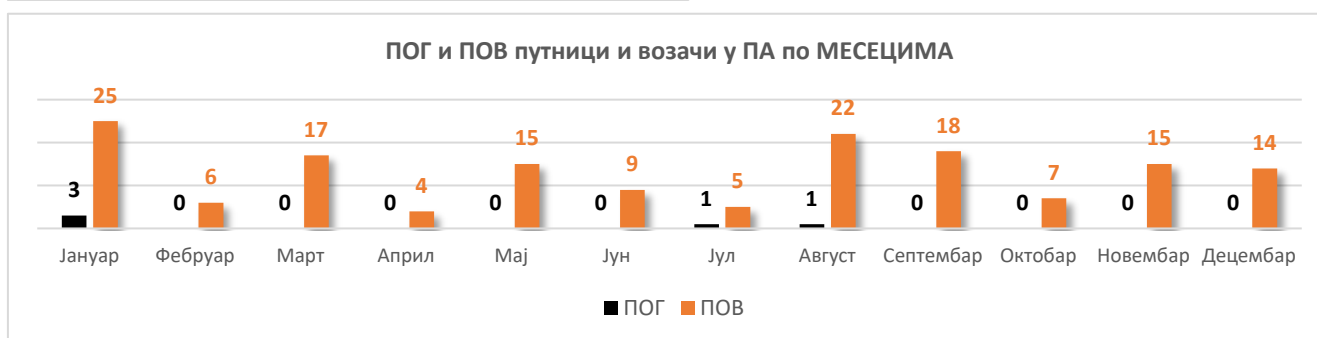
Расподела ГРУПА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА код СН са МОТ и МОП, (2017-2019 година)



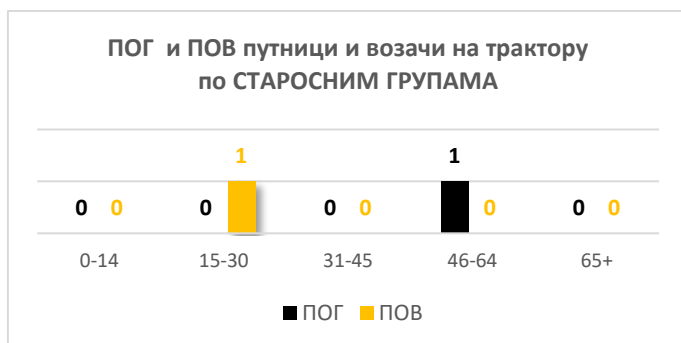
## 7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



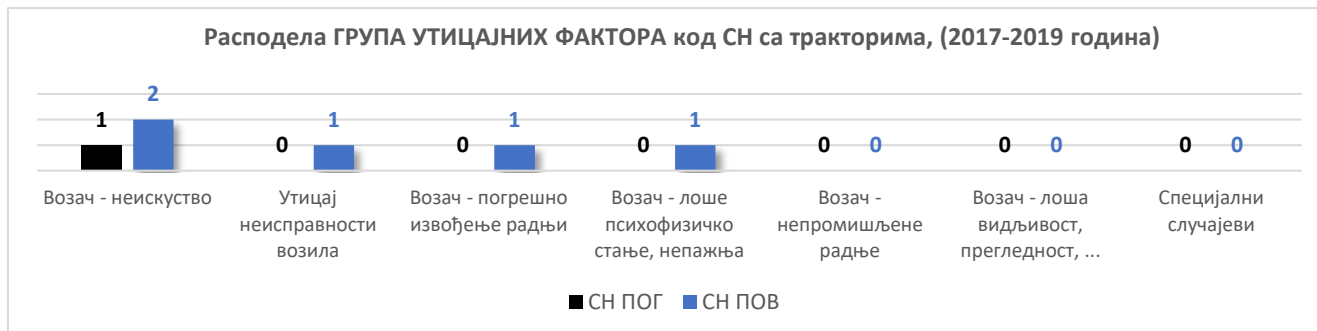
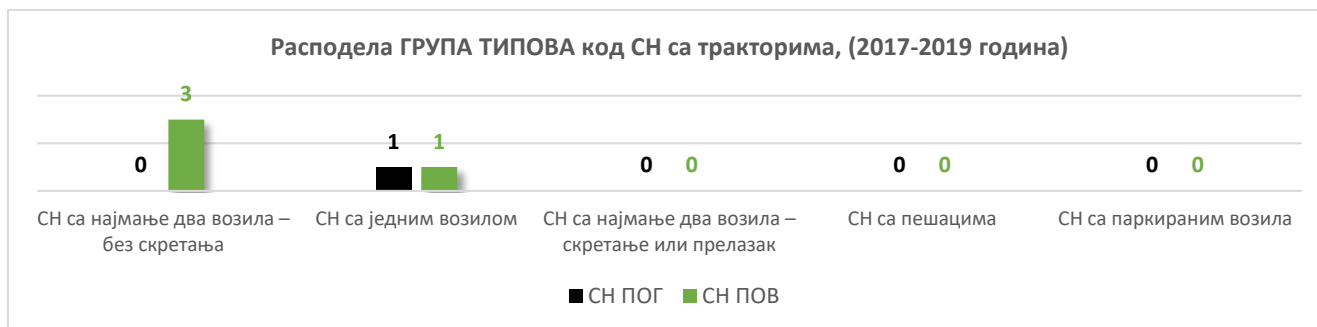
- Број погинулих возача и путника у ПА је 5, што чини 26% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 157, што чини 56% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 15-30 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у јануару.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са ПА најчешће је одабрана група типова СН са најмање два возила – без скретања.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим возачима и путницима у ПА је **Возач - непромишљене радње**.



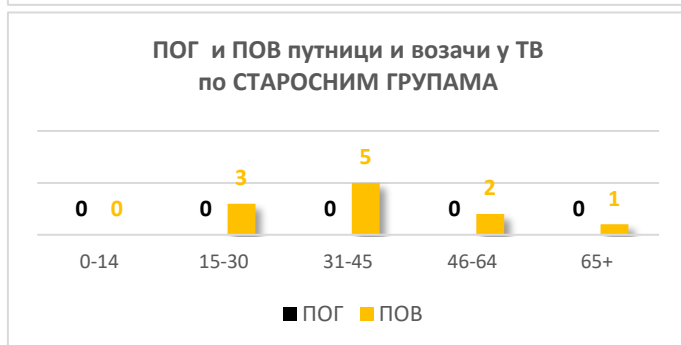
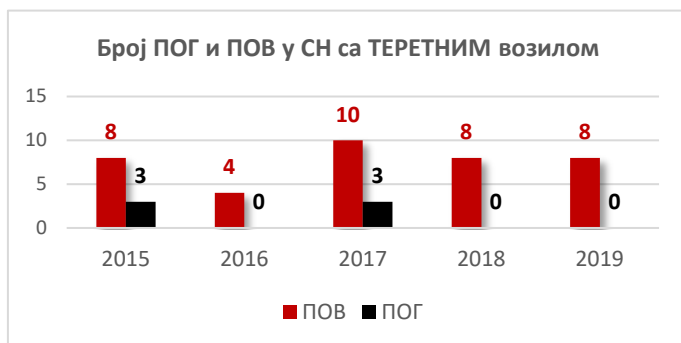
## 8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



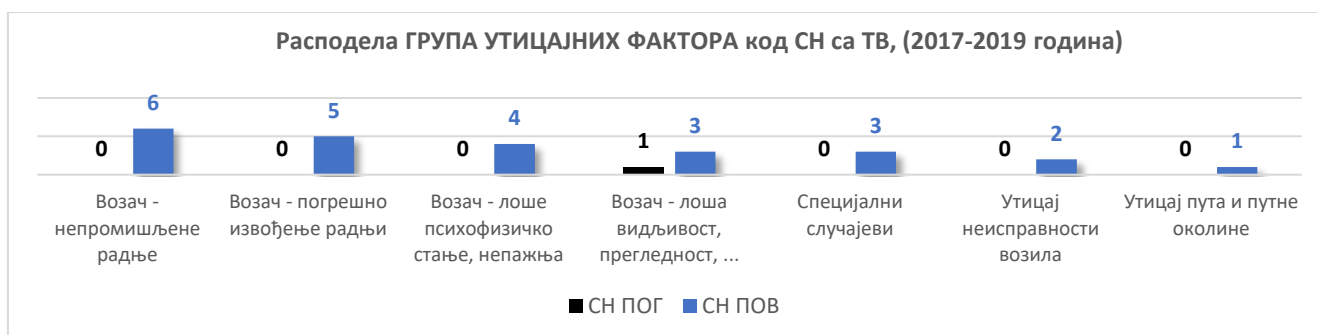
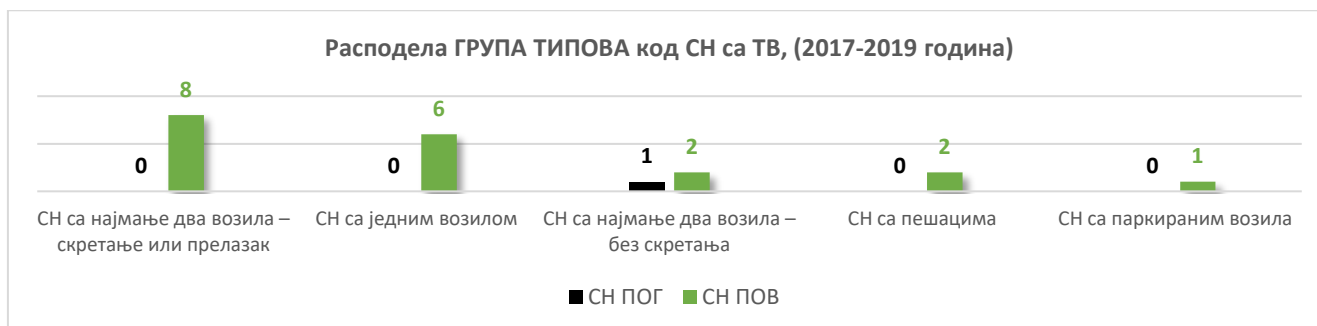
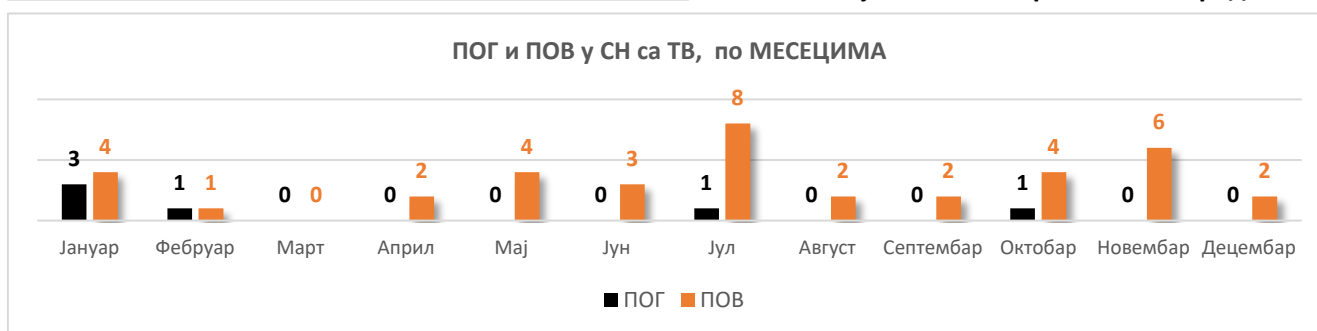
- Број погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора је једно, што чини **5% погинулих лица** у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине **3% повређених** лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Настрадали возачи и/или путници на тракторима су међу лицима старости **15-30 и 46-64 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **августу и октобру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са тракторима најчешће је одабрана **група типова СН са најмање два возила – без скретања**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем трактора је **Возач - неискуство**.



## 9. БЕЗБЕДНОСТ ТЕРЕТНИХ ВОЗИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)

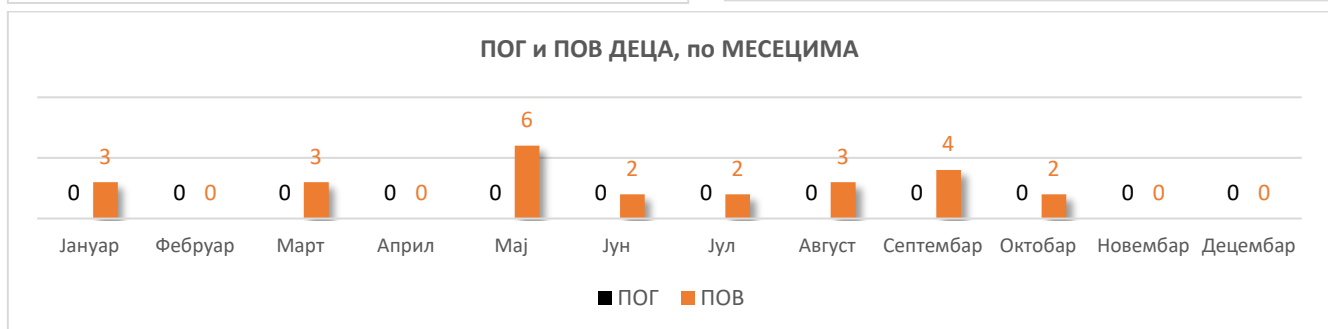
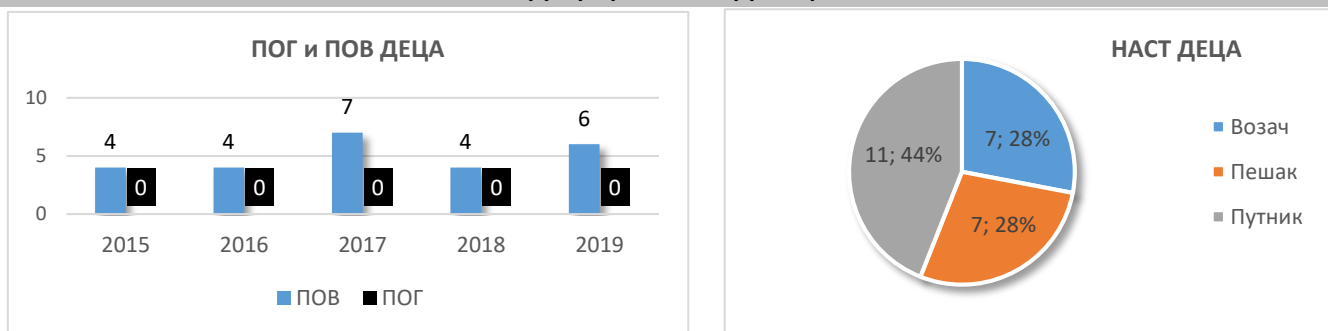


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 6, што чини 32% погинулих лица у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 14% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 31-45 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у јулу.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са ТВ најчешће је одабрана група типова СН са најмање два возила – скретање или прелазак.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група утицајних фактора настанка СН са настрадалим лицима са учешћем теретних возила је Возач - непромишљене радње.



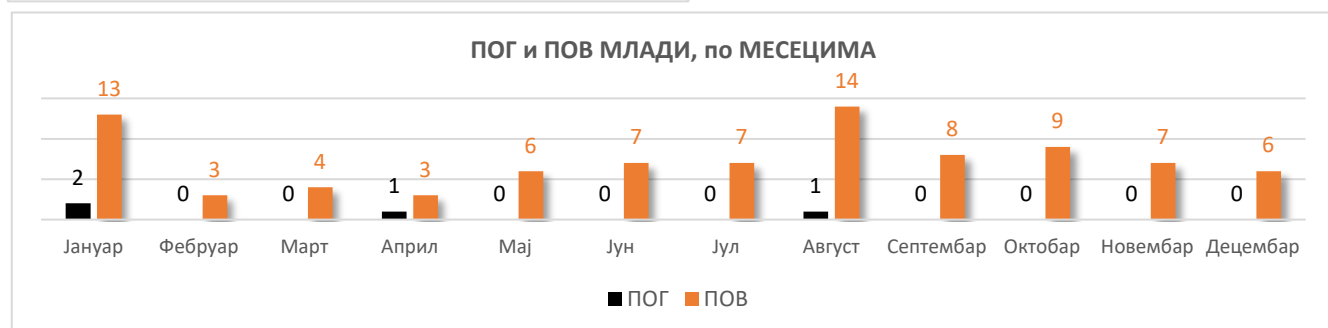
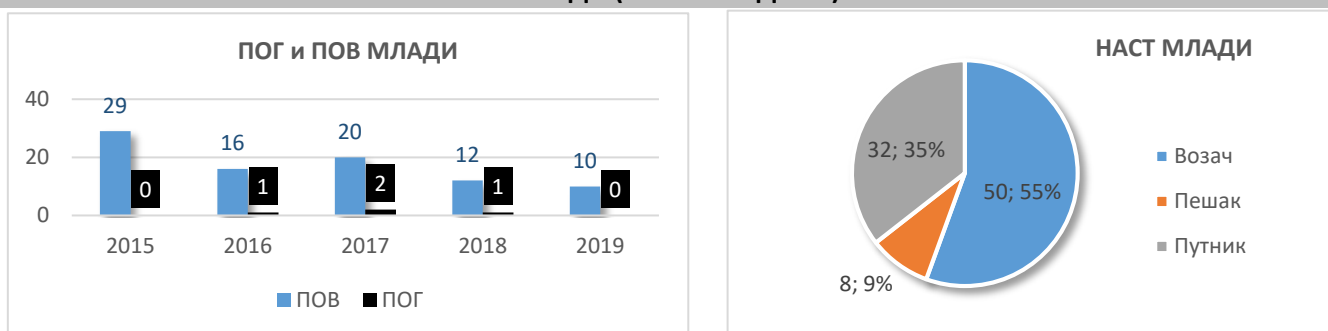
## 10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



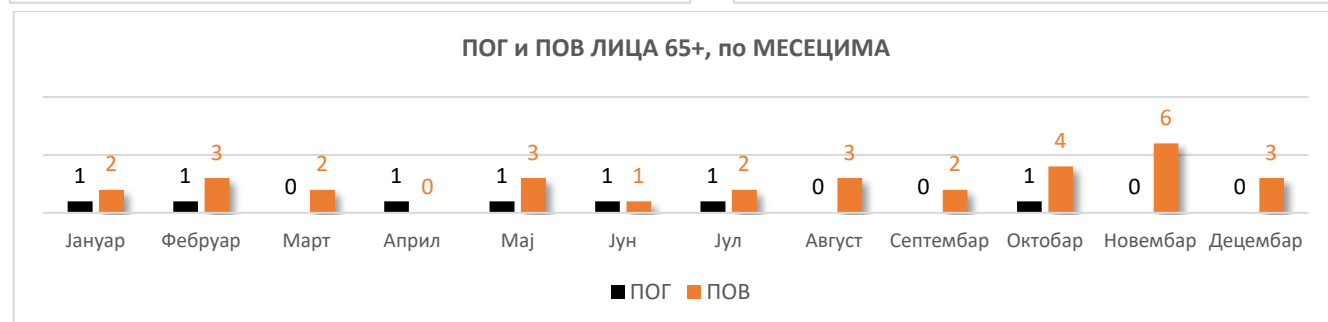
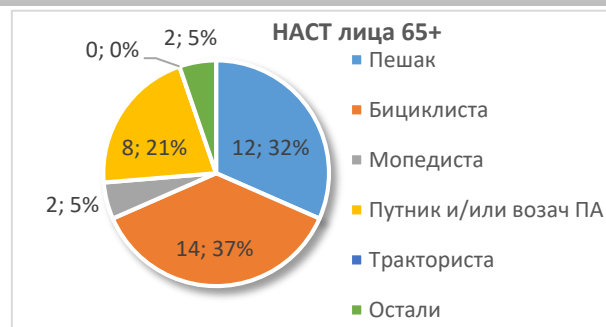
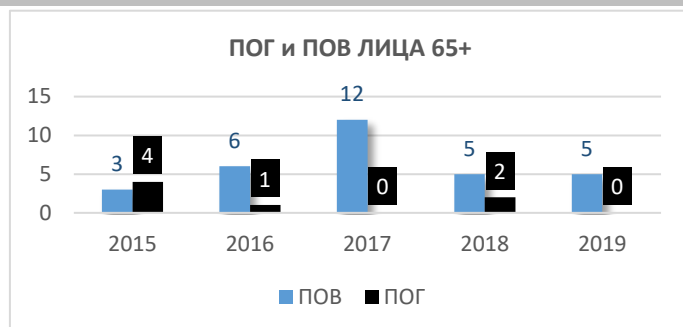
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 25, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 44%, деца пешаци 28%, а деца возачи 28% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у мају.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло младих лица: 4, што чини 21% укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих: 87, што чини 31% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (55%).
- Млади највише страдају у јануару и августу.

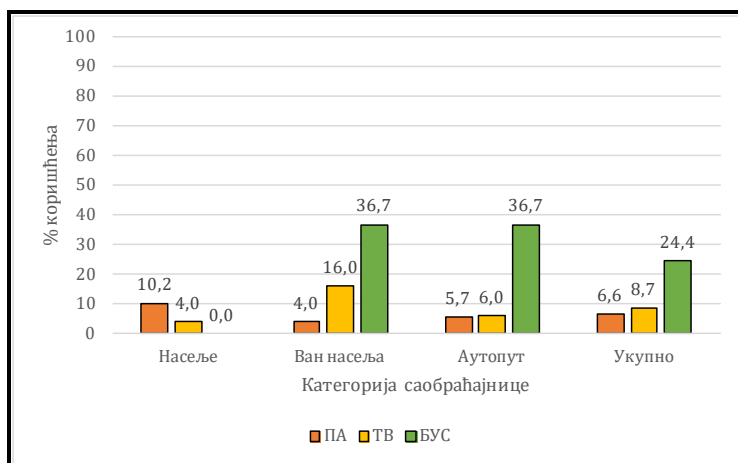
### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



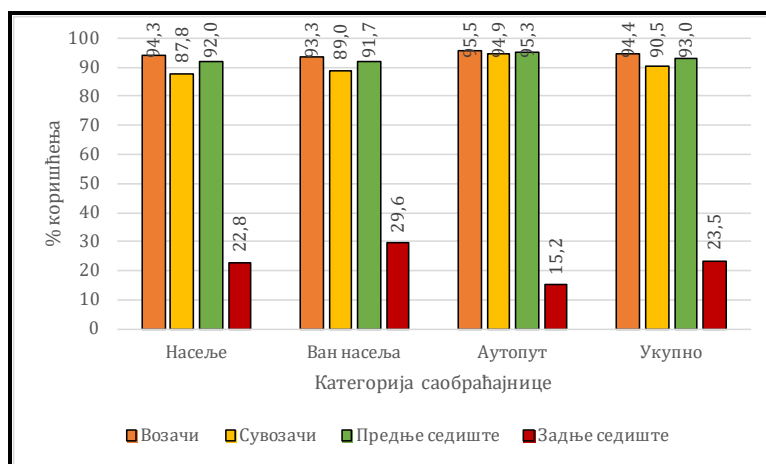
- Укупно је **погинуло старијих лица: 7**, што чини **37%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених старијих лица: 31**, што чини **11%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **бициклисте (37%)**.
- Старији највише страдају у **новембру**.

## 11. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУ ЗА ОПШТИНУ ШИД

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Шид, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача аутобуса (24,4%). Возачи аутобуса најчешће користе мобилни телефон током вожње на аутопуту и ван насеља (36,7%). Возачи путничких аутомобила најчешће користе мобилни телефон у насељу (10,2%), а просечно 6,6%. Возачи теретних возила најчешће користе мобилни телефон ван насеља (16,0%), а просечно 8,7%, Дијаграм бр. 11.1.

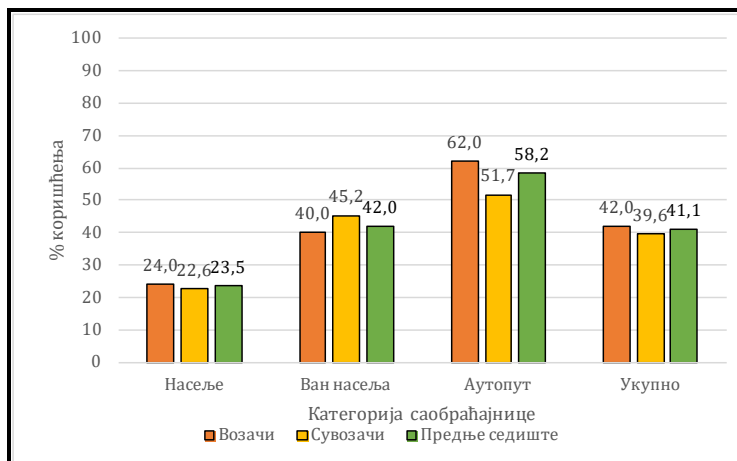


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Шид



Дијаграм бр. 11.2. Употреба појаса у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5т у општини Шид

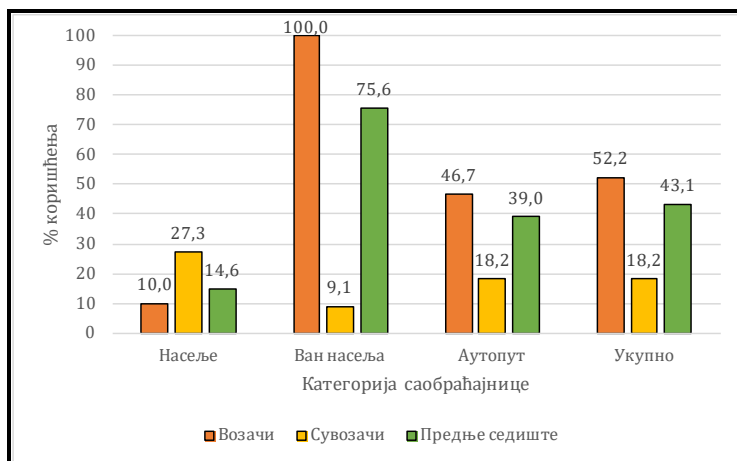
Коришћење сигурносног појаса у општини Шид слично је код возача и сувозача. Код возача, ове вредности се крећу од 93,3% ван насеља до 95,5% на аутопуту. Код сувозача, највећа употреба сигурносног појаса бележи се на аутопуту (94,9%), а најмања у насељу (87,8%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 23,4%. Највећи ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочена је ван насеља (29,6%) а најмањи на аутопуту (15,2%), Дијаграм бр. 11.2.



Дијаграм бр. 11.3. Употреба појаса у возилима преко 3,5t у општини Шид

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Шид износи 42,0% код возача и 39,6% код сувозача. Највећи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је на аутопуту (62,0%), односно код сувозача (51,7%). Са друге стране, најмањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила у насељу (24,0%), односно, код сувозача (22,6%), Дијаграм бр. 11.3.

Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Шид већа је код возача у односу на сувозаче. Код возача аутобуса овај проценат износи 10,0% у насељу, 100,0% ван насеља и 46,7 на аутопуту, што у просеку чини 52,2%. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 18,2% и већа је у насељу (27,3%) и на аутопуту (18,2%), у односу на ван насеља (9,1%), Дијаграм бр. 11.4.



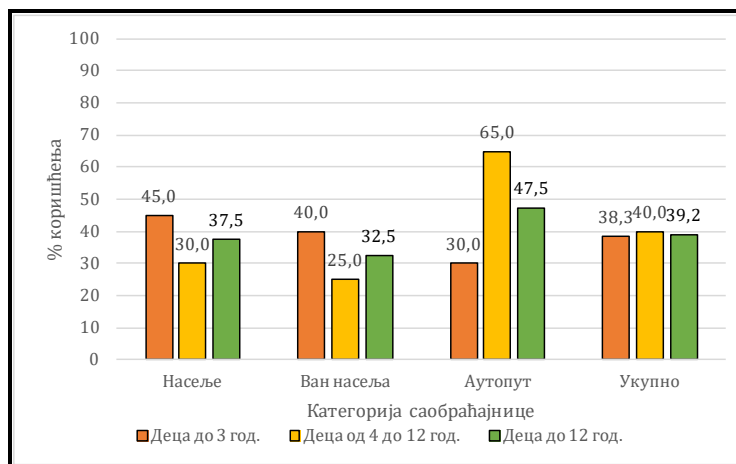
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Шид

Употреба заштитних система за децу у општини Шид износи 39,2%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 38,3%, а код старије деце од 4 до 12 година 40,0%. Употреба заштитних система за децу до 3 године највећа је у насељу (45,0%), а најмања на аутопуту (30,0%). Са друге стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година креће се од 25,0% ван насеља до 65,0% на аутопуту, Дијаграм бр. 11.5.

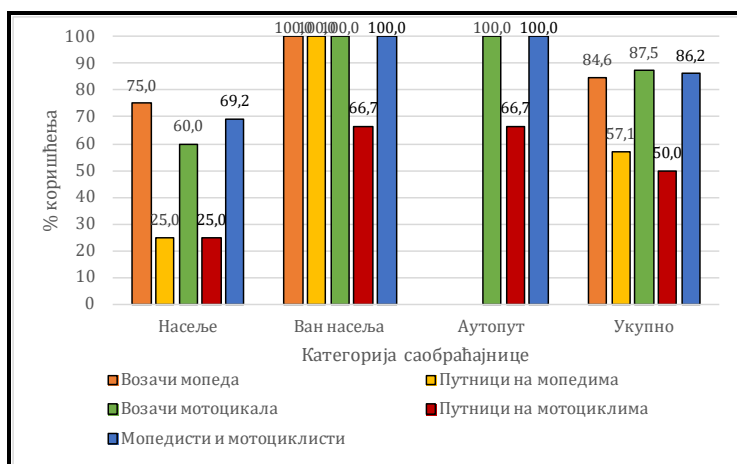
Употреба заштитних кацига у општини Шид код свих возача двоточкаша износи 86,2%. Сви возачи мотоцикала су користили заштитну кацигу на путу ван насеља и на аутопуту. Такође, сви возачи мопеда и путници на мопедима су користили заштитне кациге на путу ван насеља. Нарочито треба нагласити употребу



заштитних кацага код путника на мопедима у насељу (25,0%) и код путника на мотоциклима у насељу (25,0%), Дијаграм бр. 11.6.

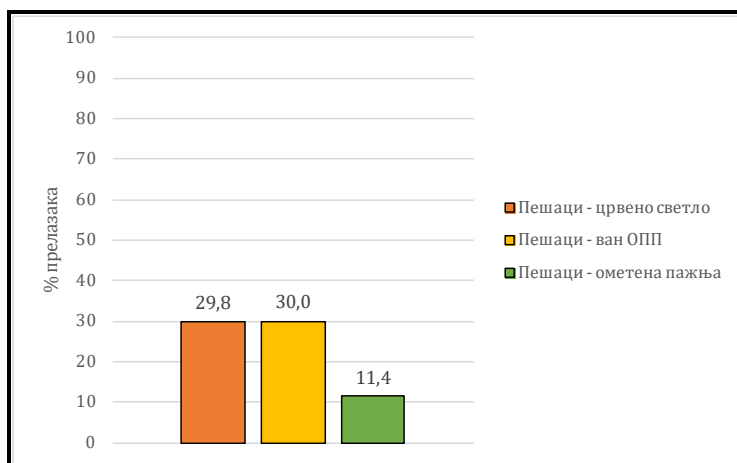


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Шид



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацага у општини Шид

Истраживања понашања пешака на подручју општине Шид показала су да 29,8% пешака прелази улицу када им је прелазак забрањен црвеним светлом. Сличан проценат пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза, њих 30,0%. Такође, 11,4% пешака имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Шид

Ове и остале карте индикатора безбедности саобраћаја по полицијским управама и општинама у РС можете преузети са сајта Агенције за безбедност саобраћаја (<http://www.abs.gov.rs/analize-i-istrazivanja/statistika-i-analize/karte-pokazatelja/indikatora>).

**Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Шид у складу са националном Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године**

		ПОГ	ТПП	ПОГ ДЕЦА	ТПП ДЕЦА
<b>РЕПЕРНО СТАЊЕ</b>	<b>2011. год.</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ТРЕНУТНО СТАЊЕ</b>	<b>2019. год.</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ЦИЉ</b>	<b>2020. год.</b>	<b>1</b>	<b>max 5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Најважније чињенице о стању безбедности саобраћаја на територији општине Шид, у периоду од 2015. до 2019. године**

- Догодило се **укупно 491 саобраћајних незгода**, од којих је **225 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 19 лица**, док је теже и лакше **повређено 279 лица**.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- **Погинуло је 6 пешака**, што чини **32%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуло је 5 бициклиста**, што чини **26%** укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуло је 2 возача и путника на мотоциклима и мопедима**, што чини **11%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуло је 5 возача и путника у ПА**, што чини **26%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника био трактор**, погинуло је **једно** лице, што чини **5%** од укупног броја **погинулих лица**.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника било теретно возило**, погинуло је **6 лица**, што чини **32%** од укупног броја **погинулих лица**.
- У посматраном периоду **повређено је 25-оро деце**, док **није било погинуле деце** у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству **путника (44%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 4 младих. Млади чине 21%** од укупног броја **погинулих лица** у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача (55%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 7 лица старости 65 и више година**, што чини **37%** од укупног броја **погинулих лица**. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **бициклисте (37%)**.
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода „СН са једним возилом“.
- Највише настрадалих лица у саобраћајним незгодама било је у **јануару**.

### Најзначајнији носиоци активности у безбедности саобраћаја у локалној самоуправи

- **Тело за координацију послова безбедности саобраћаја на локалном нивоу** (Савет, Комисија, и сл.). Координира пословима осталих субјеката у овој области и управља безбедношћу саобраћаја на територији локалне самоуправе.
- **Образовно-васпитне установе** (предшколске установе, основне и средње школе). Представљају један од најзначајнијих субјеката који доприноси унапређењу знања, ставова, вештина и понашања учесника у саобраћају.
- **Саобраћајна полиција**. Има значајну функцију у безбедности саобраћаја, пре свега као орган који врши непосредан надзор и принуду према учесницима у саобраћају, и који евидентира податке о саобраћајним незгодама.
- **Управљач пута на локалном нивоу**. Одговоран за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на путевима којима управља.
- **Орган надлежан за послове саобраћаја на локалном нивоу**. Надлежан за техничко регулисање саобраћаја.
- **Здравствене установе**. Учествују у сталном праћењу здравственог стања возача, врше збрињавање и лечење повређених у саобраћајним незгодама.
- **Медији**. Имају важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења.
- **Ауто школе**. Одговорне за квалитетну обуку нових возача за безбедно и правилно учешће у саобраћају,
- **Технички прегледи возила**. Одговорни за квалитет контроле техничке исправности возила.
- **и др.**