

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ОПШТИНА ЧОКА \***



## 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.

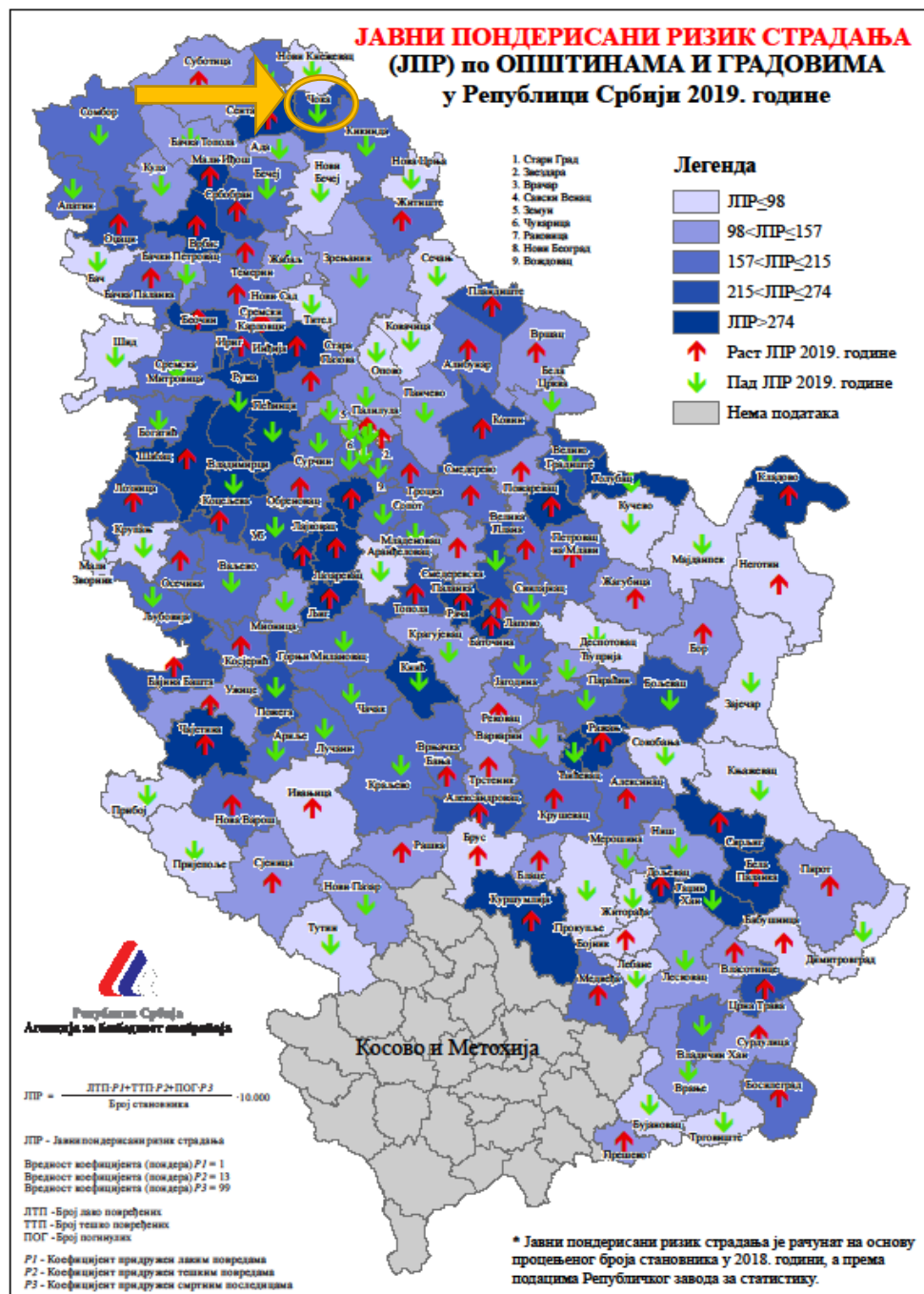
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Чока. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ) лица у саобраћајним незгодама на територији општине Чока. 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 за територију општине Чока.

Осим горе поменутих анализа, Извештај садржи и податке о тренутном стању безбедности саобраћаја на територији општине Чока, 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.

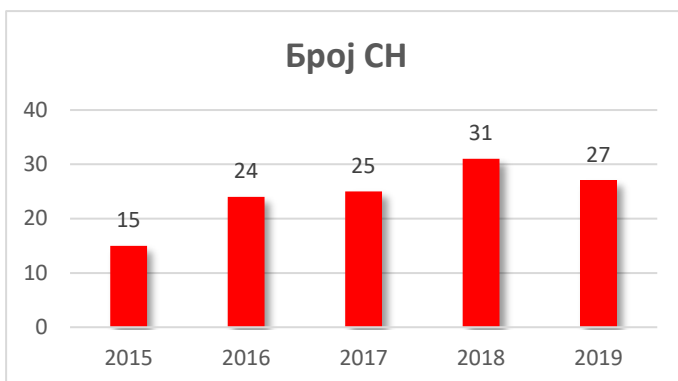
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖЈИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analize-i-istrazivanja/baza-podataka> 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

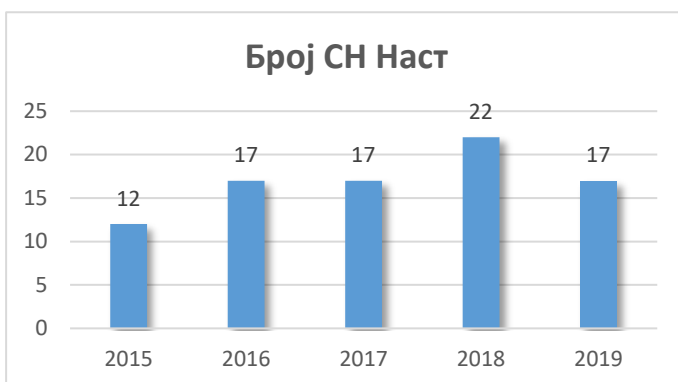


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Чока припада класи **високе 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 **122**.



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је **85**.



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је **7**.



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је **110**.

### 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 **лица у СН са теретним возилима**.

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

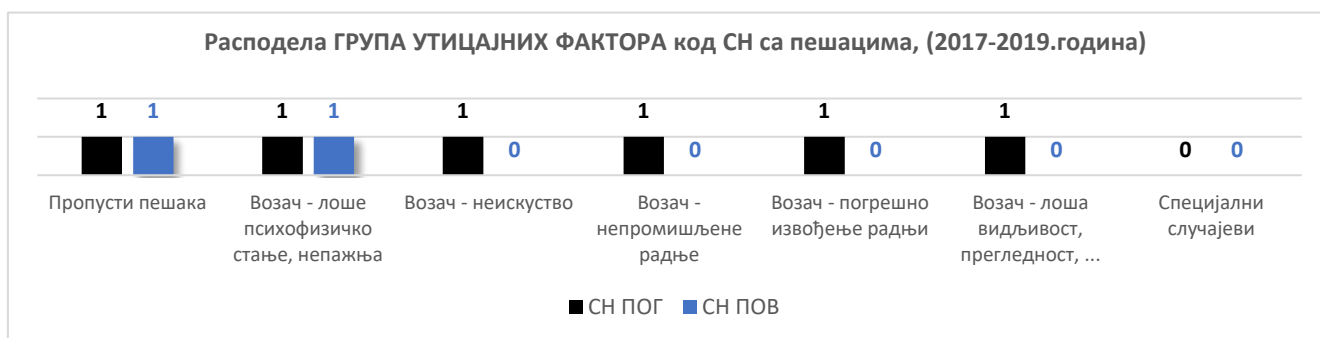
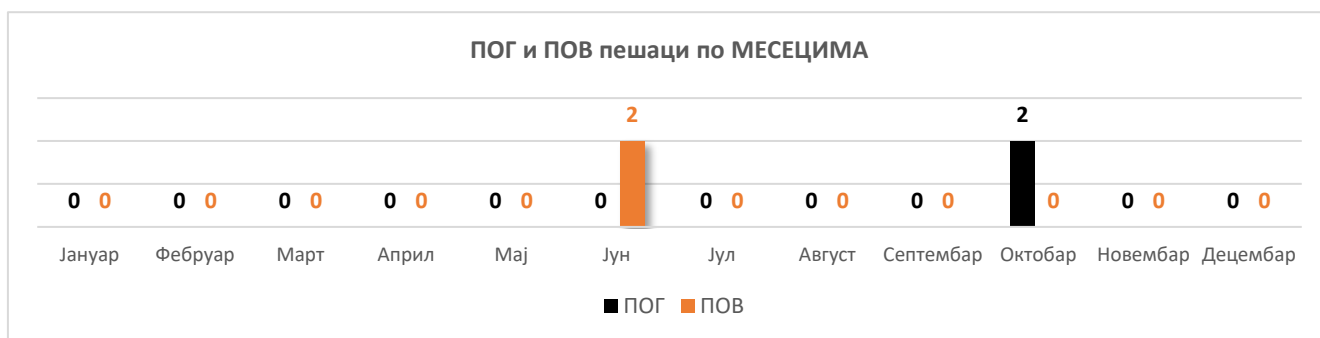
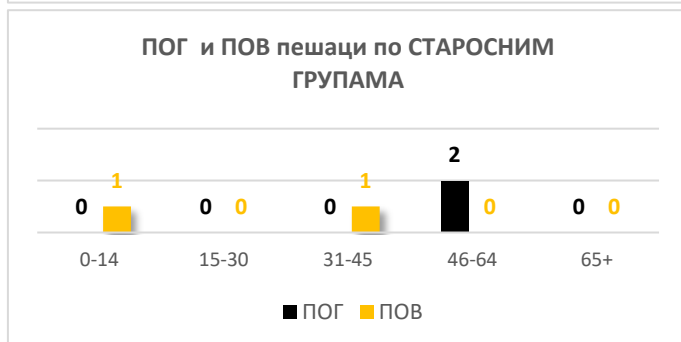


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

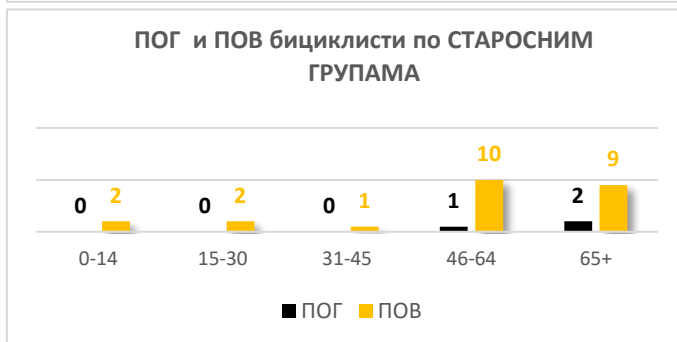
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



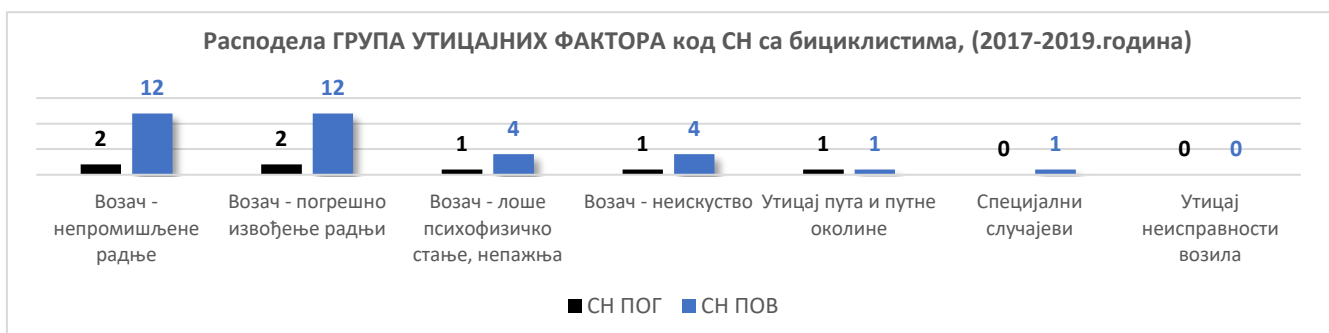
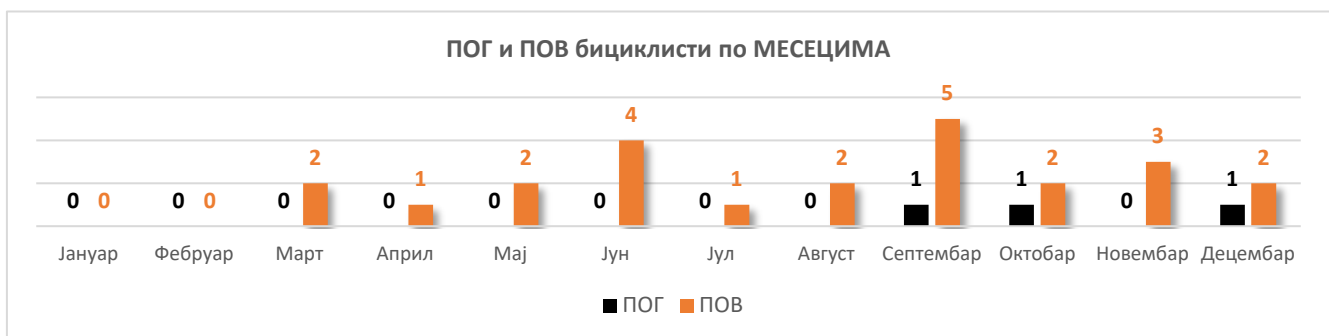
- Број погинулих пешака је 2, што чини 29% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 2, што чини 2% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **46-64 година**.
- Пешаци највише страдају у **јуну и октобру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешће групе **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима су **Пропусти пешака и Возач - лоше психофизичко стање, непажња**.



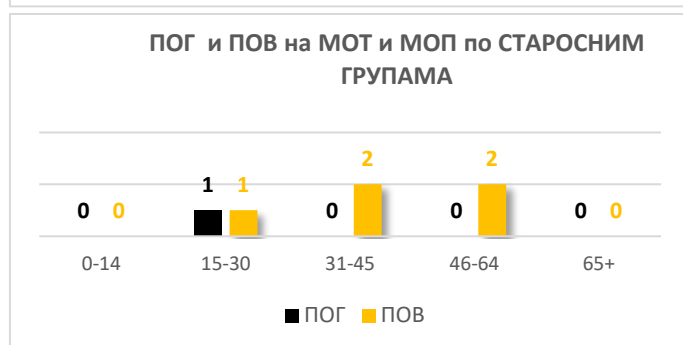
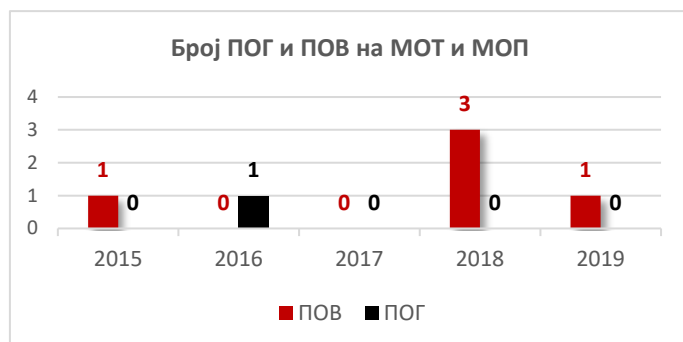
## 5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



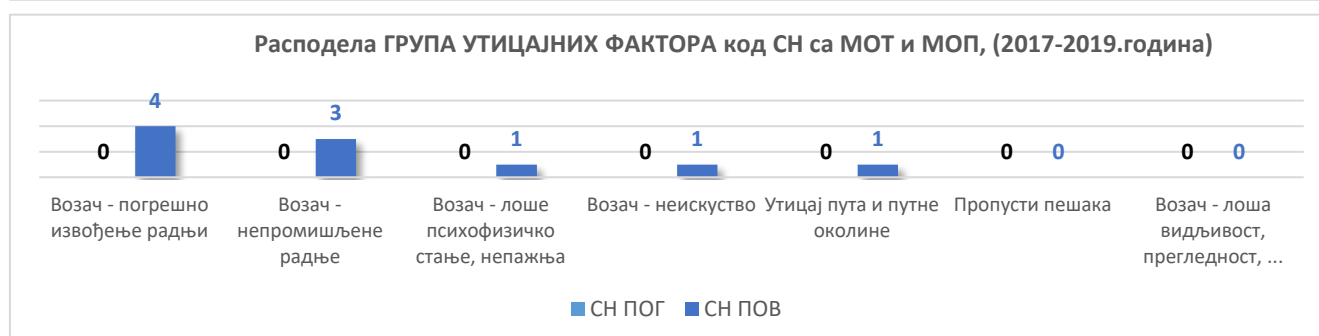
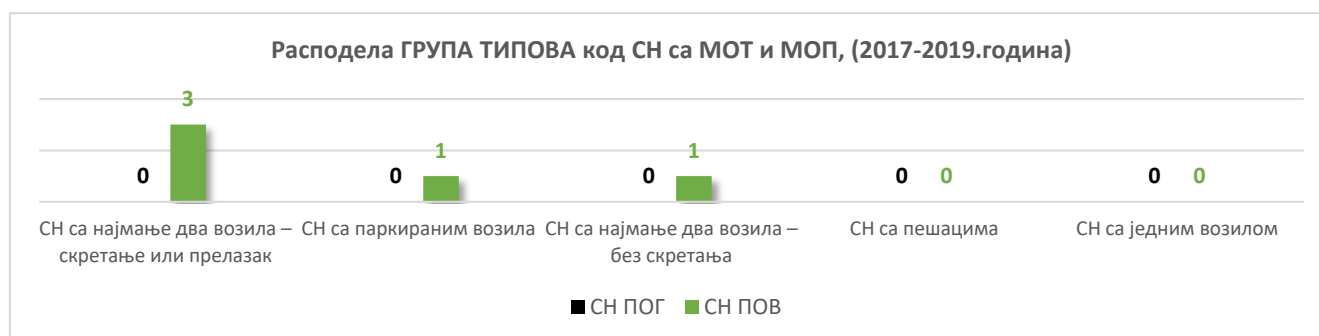
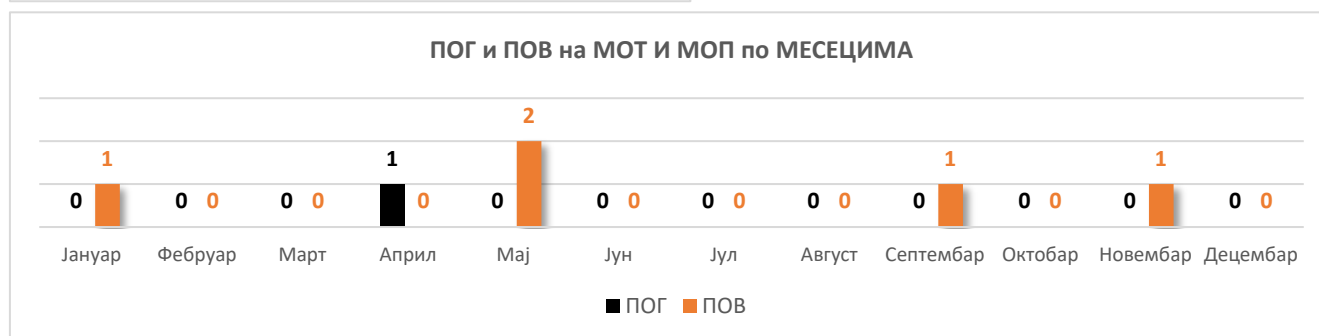
- Број погинулих бициклиста је 3, што чини 43% погинулих лица у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 24, што чини 22% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости 46-64 и 65+ година.
- Бициклисти највише страдају у септембру.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са учешћем бициклиста најчешће су одабране групе типова СН са најмање два возила – без скретања и СН са најмање два возила – скретање или прелазак.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешће групе утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим бициклистима су Возач - непромишљене радње и Возач - погрешно извођење радњи.



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

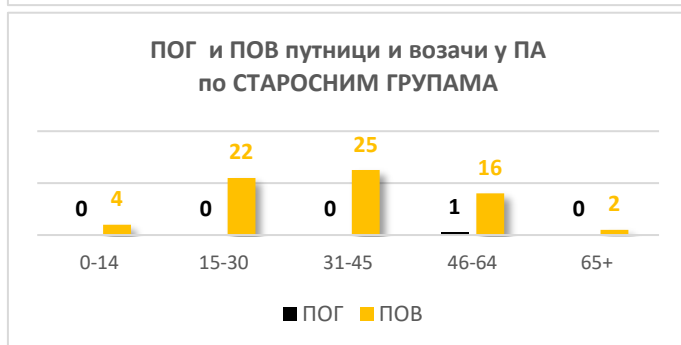


- Погинуо је један возач на мопеду, што чини **14%** погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених лица на моторизованим двоточкашима је **5**, што чини **5%** повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на **МОТ и МОП** је међу лицима старости **15-30, 31-45 и 46-64 година**.
- Лица на **МОТ и МОП** највише страдају у мају.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са **МОТ и МОП** 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 саобраћајних незгода са настрадалим лицима на МОТ и МОП је **Возач - погрешно извођење радњи**.

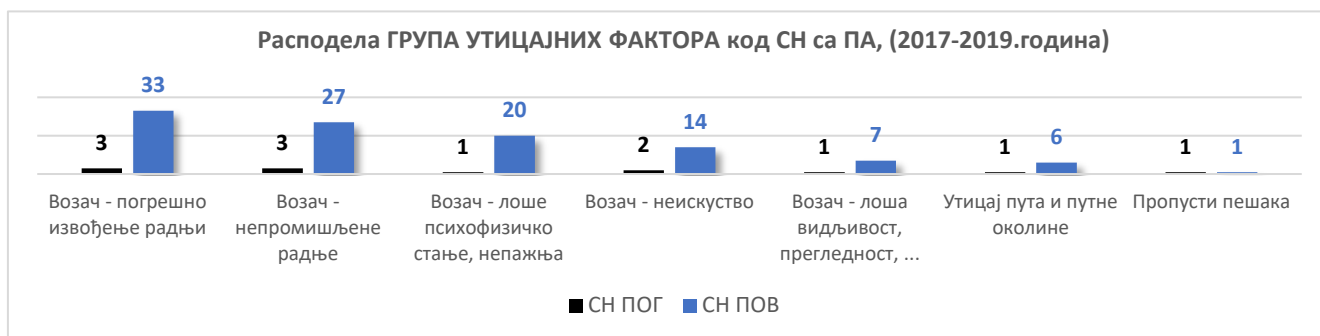
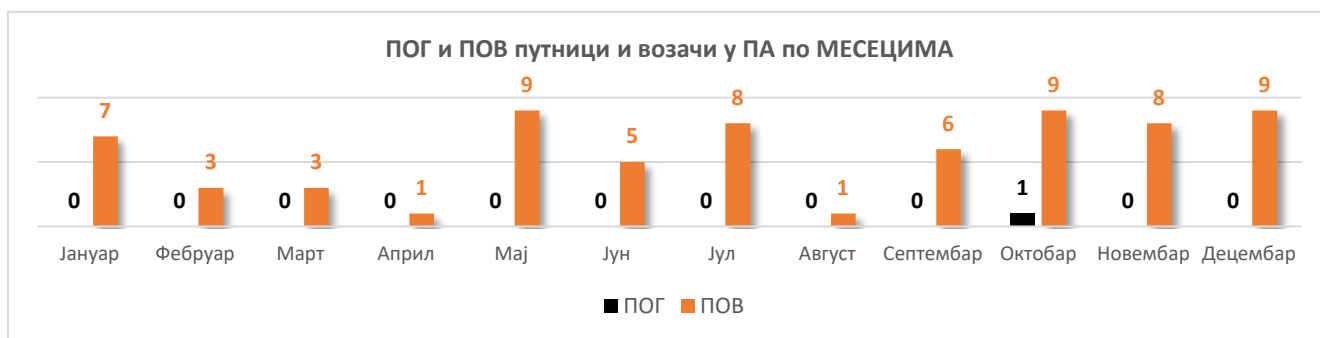




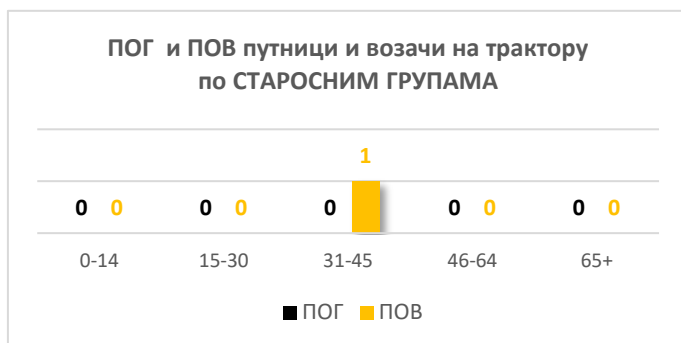
## 7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



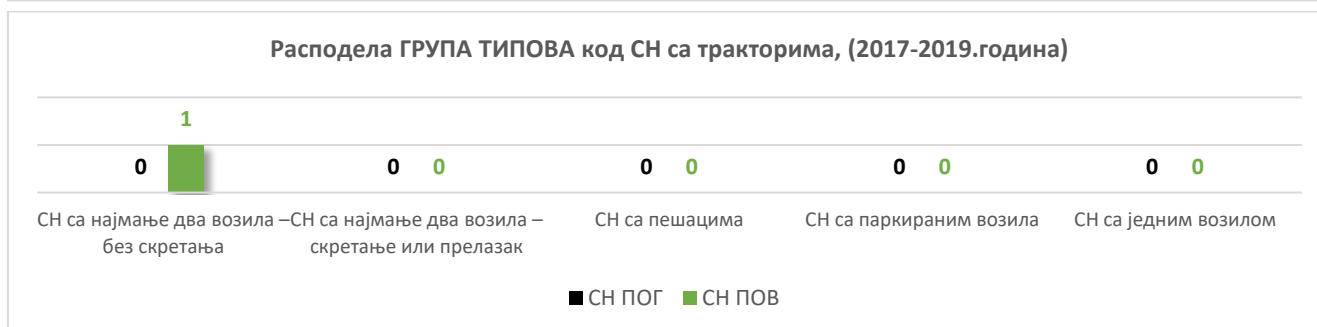
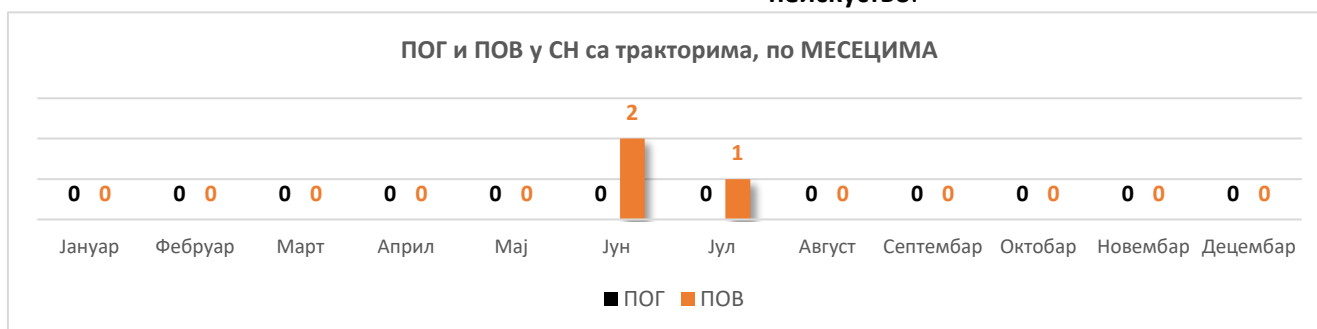
- Погинуо је један возач у ПА, што чини **14% погинулих лица** у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је **69**, што чини **63% повређених лица** у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости **31-45 година**.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у **октобру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са ПА 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 саобраћајних незгода са настрадалим возачима и путницима у ПА је **Возач - погрешно извођење радњи**.



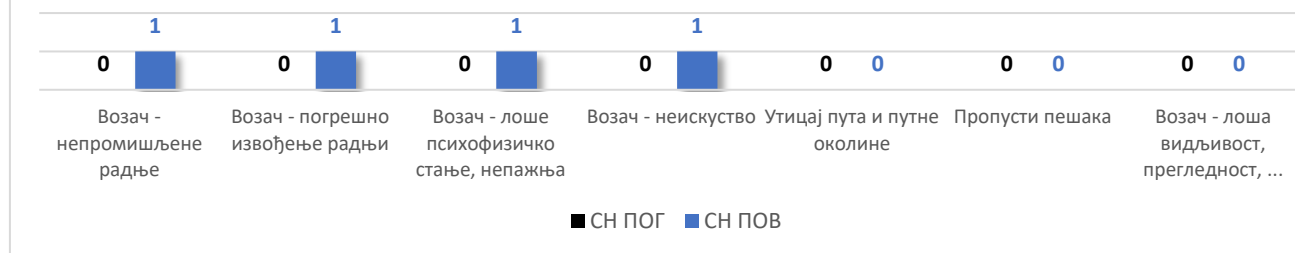
## 8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



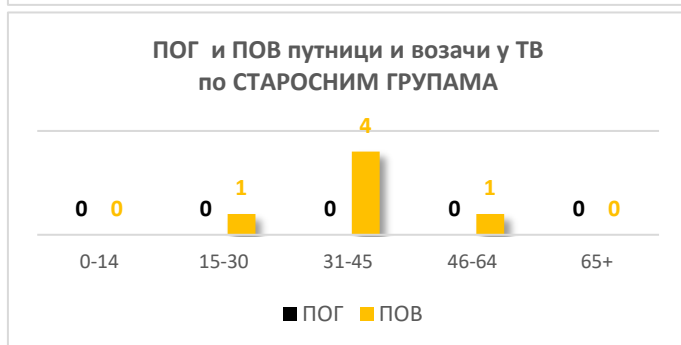
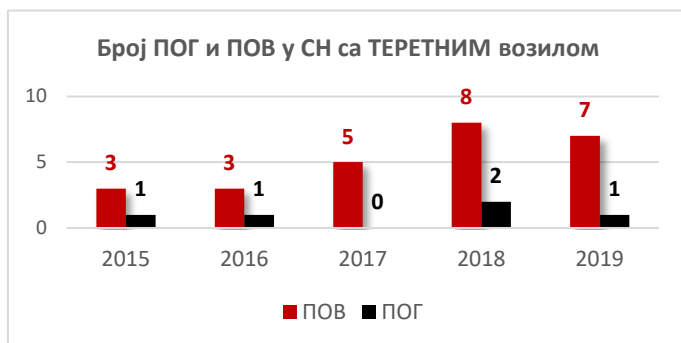
- Није погинуло ниједно лице у саобраћајним незгодама са учешћем трактора (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 3% повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **31-45 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **јуну**.
- 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 најчешће групе **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем трактора су **Возач - непромишљене радње, Возач - погрешно извођење радњи, Возач - лоше психофизичко стање, непажња и Возач - неискуство**.



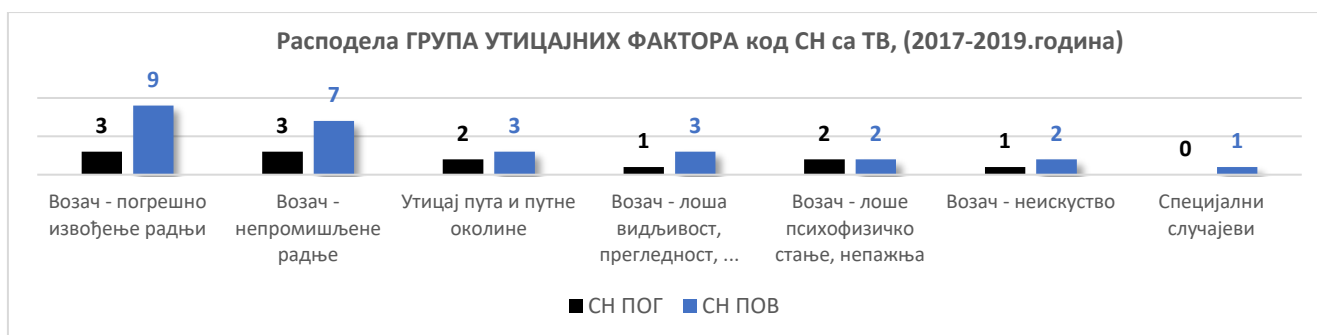
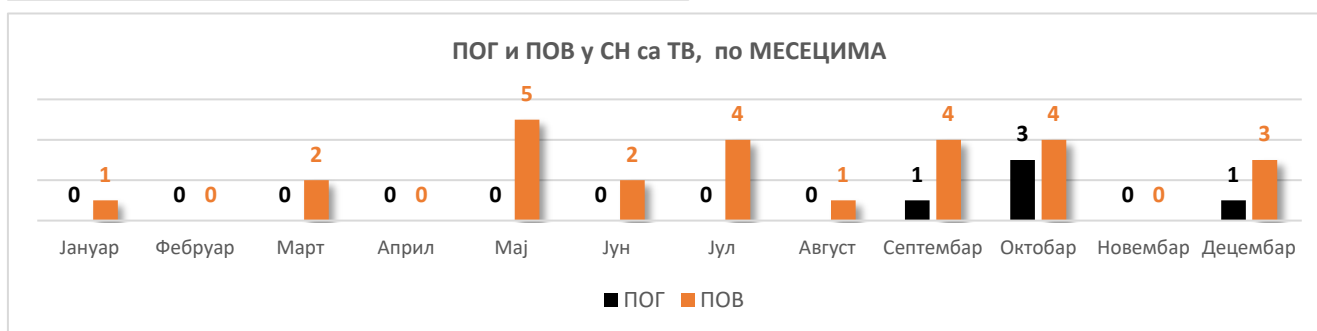
Расподела ГРУПА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА код СН са тракторима, (2017-2019.година)



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

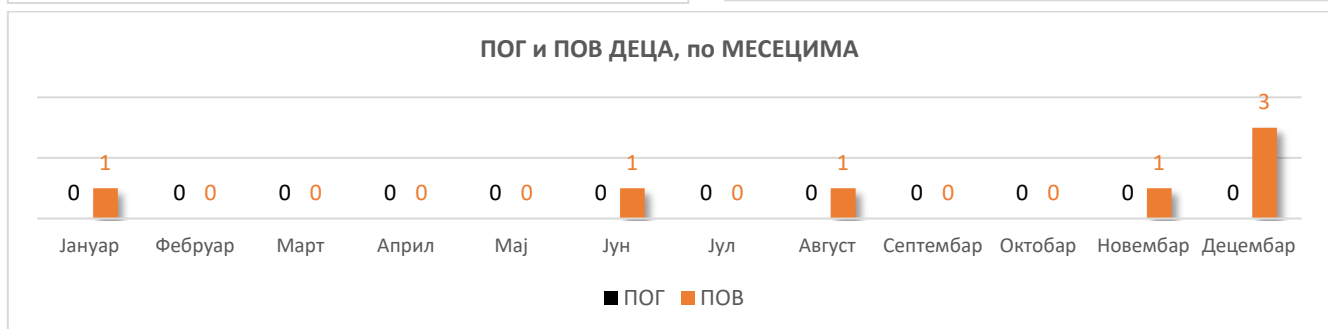
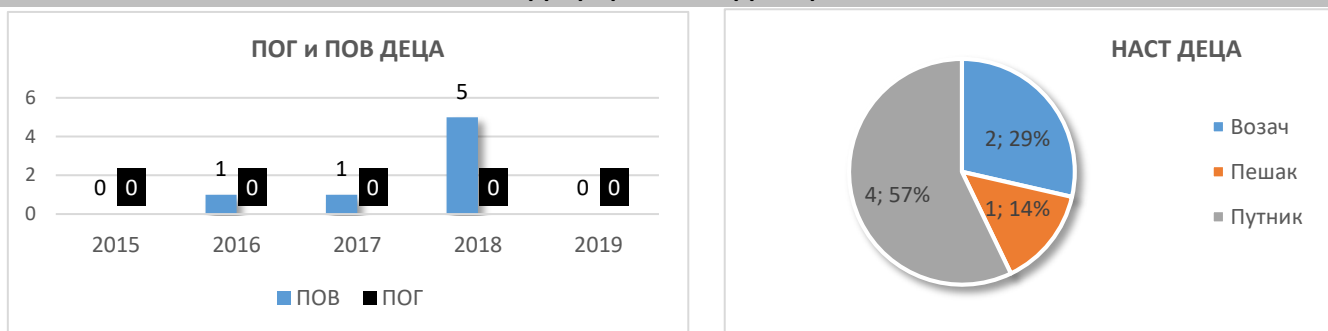


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 5, што чини 71% погинулих лица у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 24% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 31-45 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у октобру.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са ТВ 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 теретних возила је Возач - погрешно извођење радњи.



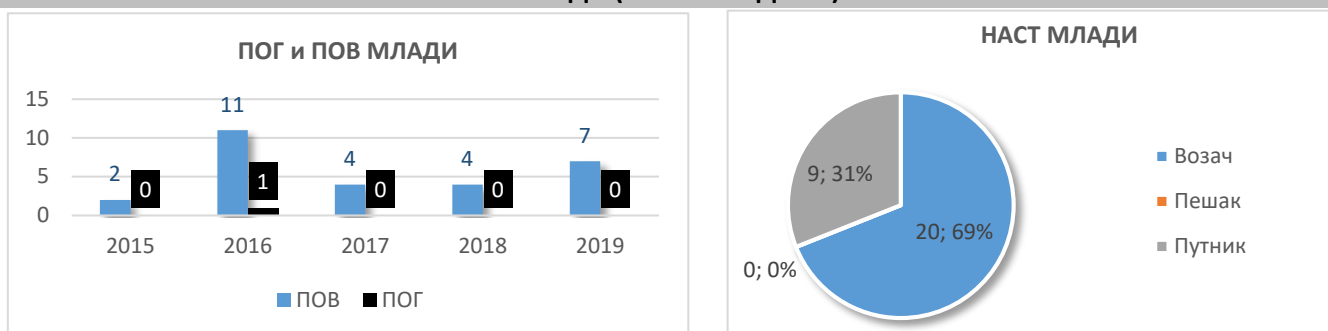
## 10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



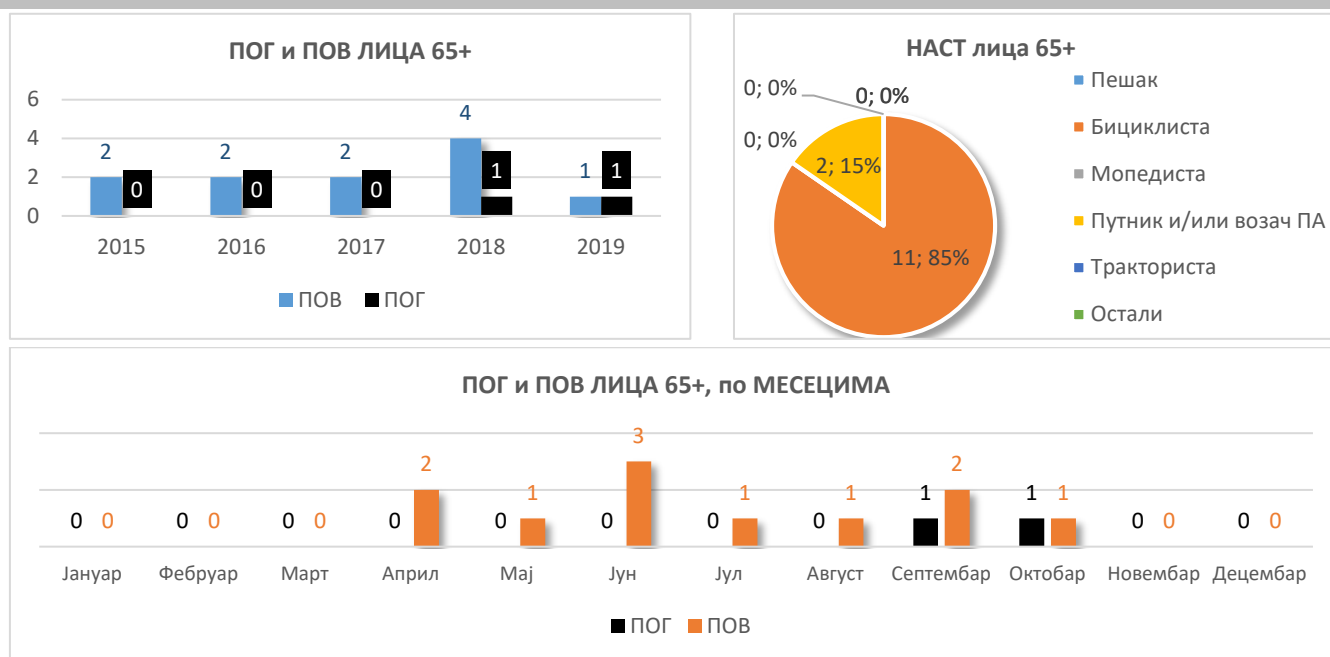
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је **7**, док **није било погинуле деце**.
- Деца путници чине 57%, деца пешаци 14%, а деца возачи 29% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у **децембру**.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је **погинуло једно младо лице**, што чини **14%** укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број **повређених младих 28**, што чини **25%** укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача** (69%).
- Млади највише страдају у **јулу**.

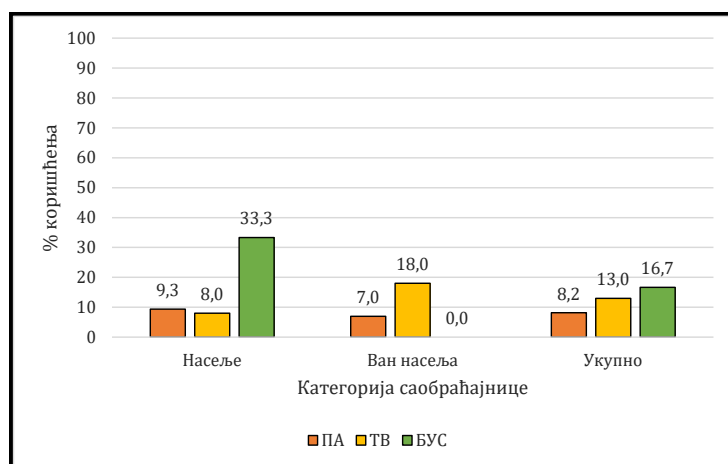
### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



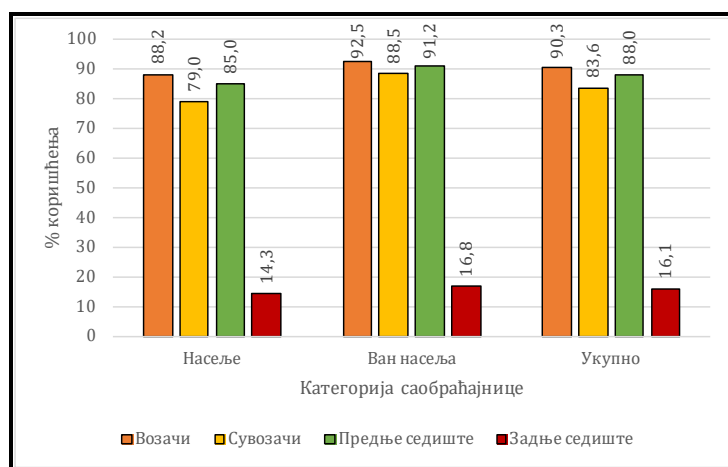
- Укупно су **погинула 2 старија лица**, што чини **29%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених** старијих лица **11**, што чини **10%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **бициклисте** (85%).
- Старији највише страдају у **јуну и септембру**.

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

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Чока, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача теретних возила (13,0%) и аутобуса (16,7%). Возачи теретних возила чешће користе мобилне телефоне током вожње ван насеља (18,0%), а возачи аутобуса у насељу (33,3%). Возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон у насељу (9,0%), а просечно 8,2%, Дијаграм бр. 11.1.

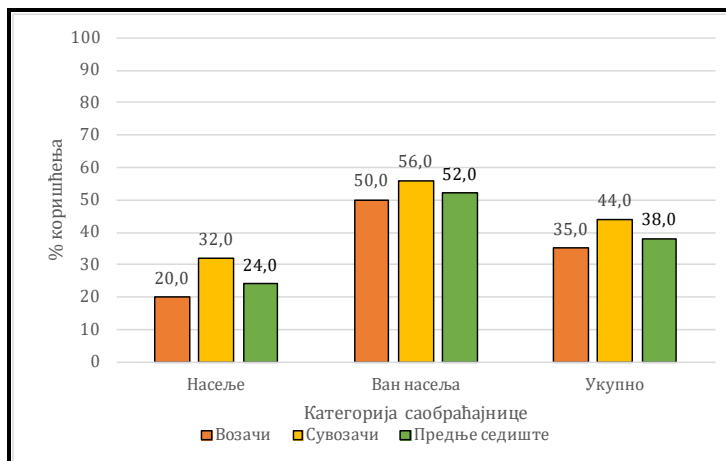


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Чока



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

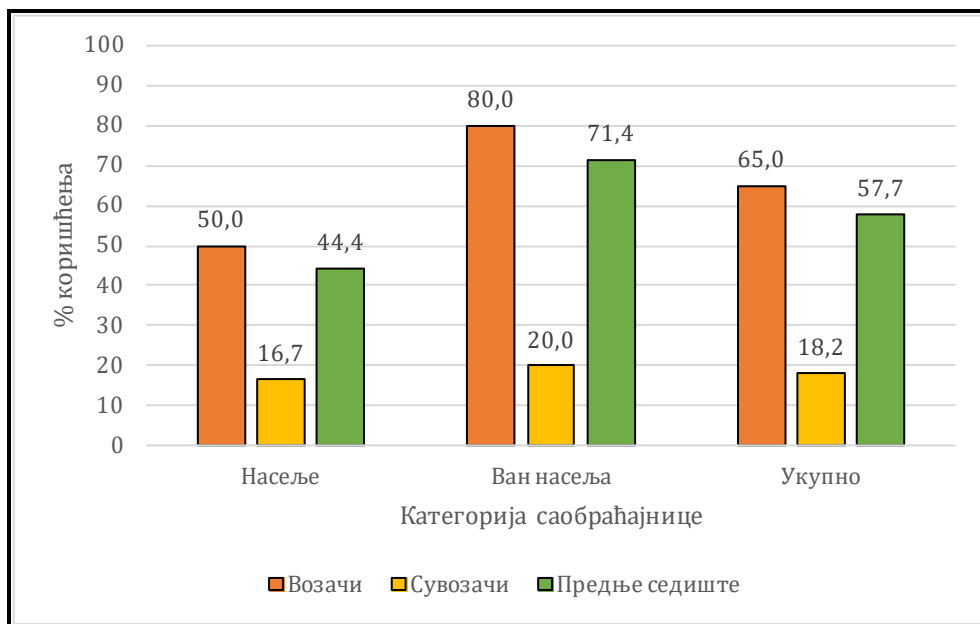
Коришћење сигурносног појаса у општини Чока веће је код возача у односу на сувозаче. Код возача, ове вредности износе 88,2% у насељу и 92,5% ван насеља. Са друге стране, код сувозача, већа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (88,5%), а мања у насељу (79,0%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 16,1%. Сличан ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочена је и у насељу (14,3%) и ван насеља (16,8%), Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Чока износи 35,0% код возача и 44,0% код сувозача. Већи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је ван насеља (50,0%), као и код сувозача (56,0%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила у насељу (20,0%), односно, код сувозача (32,0%), Дијаграм бр. 11.3.

Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Чока значајно се разликује код возача и сувозача. Код возача аутобуса овај проценат износи 50,0% у насељу и 80,0% ван насеља, а просечно 65,0%. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 18,2% и нешто је већа ван насеља (20,0%) у односу на насеље (16,7%), Дијаграм бр. 11.4.



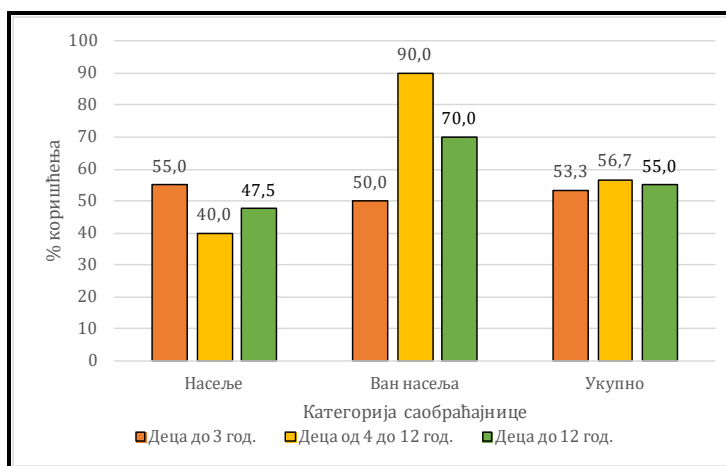
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Чока

Употреба заштитних система за децу у општини Чока износи 55,0%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 53,3%, а код старије деце од 4 до 12 година 56,7%. Употреба заштитних система за децу до 3 године је већа у насељу (55,0%) у односу на употребу у ван насеља (50,0%). Са друге

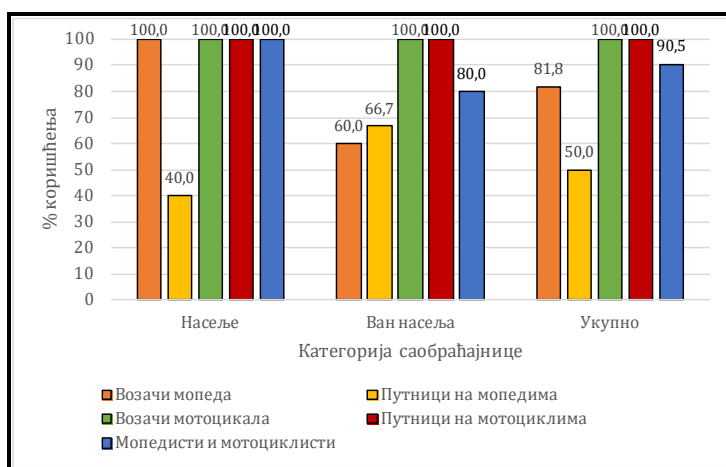


стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година износи 40,0% у насељу, а 90,0% ван насеља, Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у општини Чока код свих двоточкаша износи 90,5%. Сви возачи мотоцикала и путници на мотоциклима су користили заштитну кацигу и у насељу и ван насеља. Такође, сви возачи мопеда су користили заштитну кацигу на путу у насељу. Са друге стране, путници на мопедима мање су користили заштитне кациге. Нарочито треба нагласити употребу заштитних кацига у насељу код путника на мопедима (40,0%) и код возача мопеда ван насеља (60,0%), Дијаграм бр. 11.6.

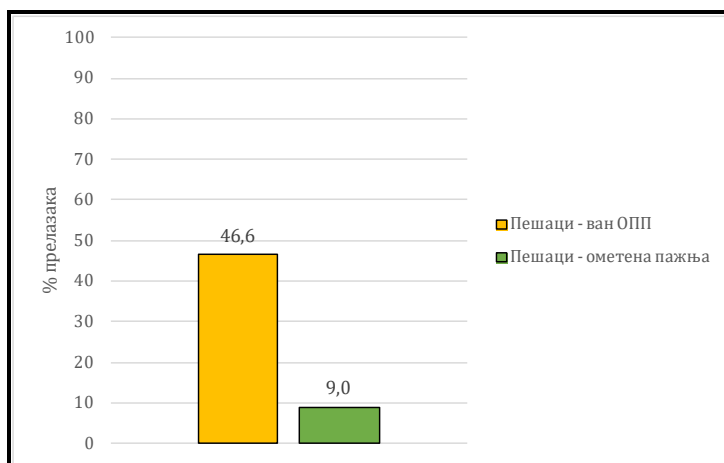


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Чока



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Чока

Истраживања понашања пешака на подручју општине Чока показала су да 46,6% пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза. Поред тога, 9,0% пешака имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Чока

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

		ПОГ	ТПП	ПОГ ДЕЦА	ТПП ДЕЦА
РЕПЕРНО СТАЊЕ	2011. год.	1	8	0	0
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	2	4	0	0
ЦИЉ	2020. год.	0	max 4	0	0

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

- Догодило се **укупно 122 саобраћајних незгода**, од којих је **85 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 7 лица**, док је теже и лакше **повређено 110 лица**.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- **Погинула су 2 пешака**, што чини **29%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуло је троје бициклиста**, што чини **43%** укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуо је један возач мопеда**, што чини **14%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуо је један возач у ПА**, што чини **14%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника био трактор**, није било погинулих лица у СН.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника било теретно возило**, погинуло је **5 лица**, што чини **71%** од укупног броја **погинулих лица**.
- У посматраном периоду **повређено је 7-оро деце**, док **није било погинуле деце** у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству **путника (57%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је једно младо лице**. Млади чине **14%** од укупног броја **погинулих лица** у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача (69%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинула су 2 лица старости 65 и више година**, што чини **29%** од укупног броја **погинулих лица**. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **бициклисте (85%)**.
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода „СН са најмање два возила – скретање или прелазак“.
- Највише настрадалих лица у саобраћајним незгодама било је у **октобру**.

### 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.**