

ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

*** ГРАД ЧАЧАК ***



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.

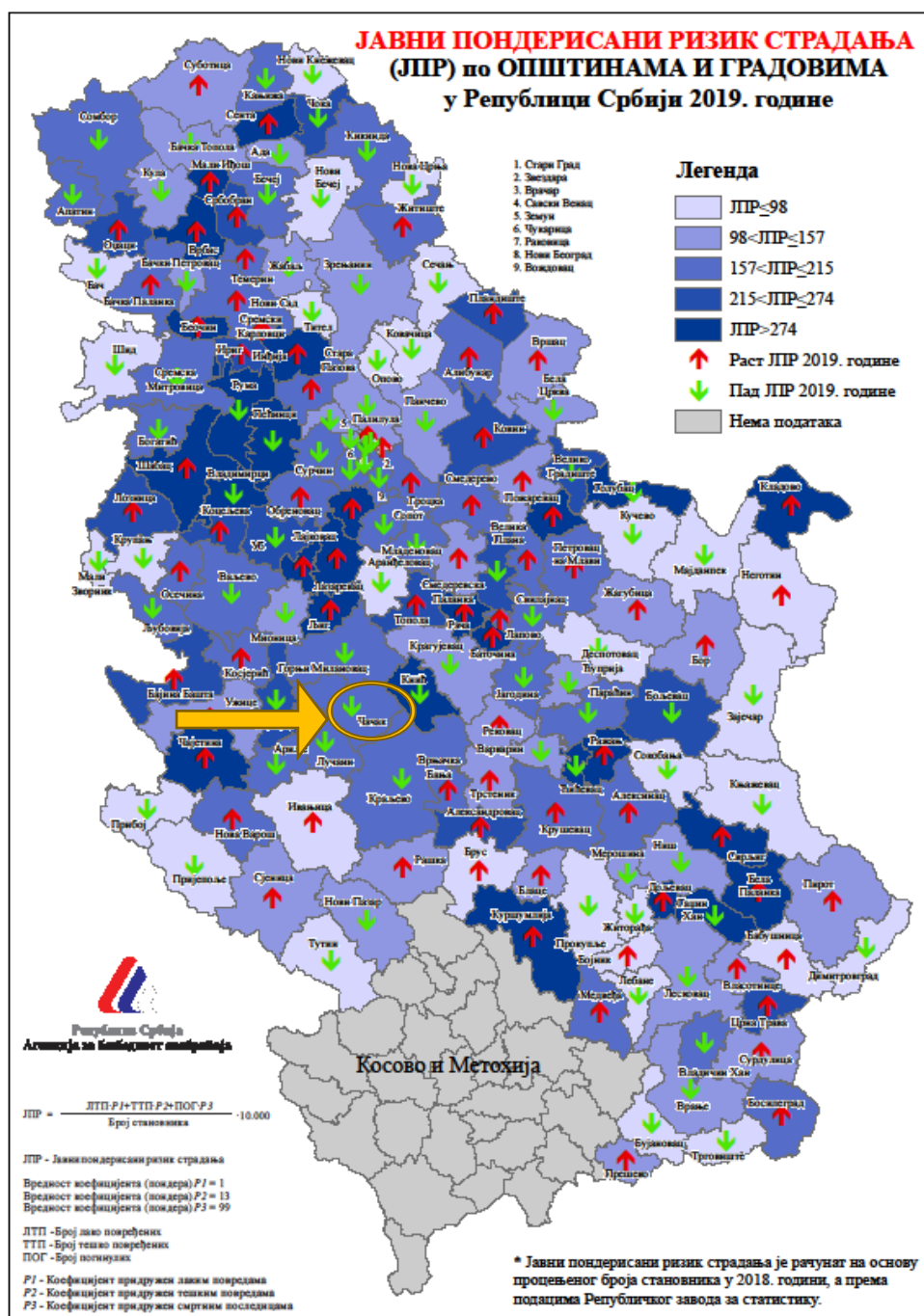
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији града Чачка. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ) лица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

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

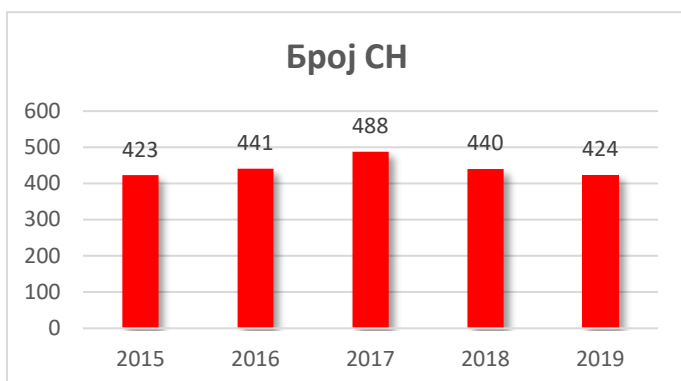
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖЈИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analize-i-istrazivanja/baza-podataka>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

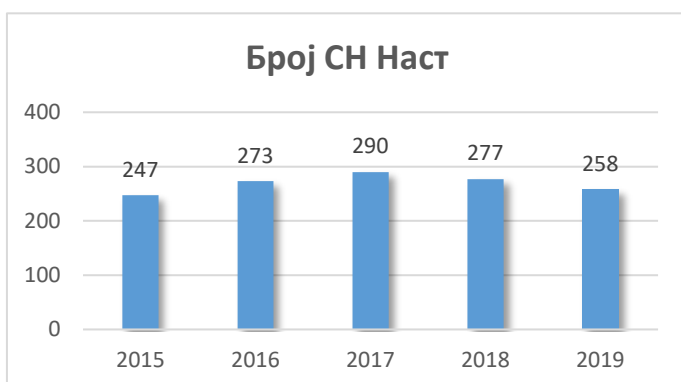


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 град Чачак припада класи **средње 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 **2216**.



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је **1345**.



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је **54**.



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је **2046**.

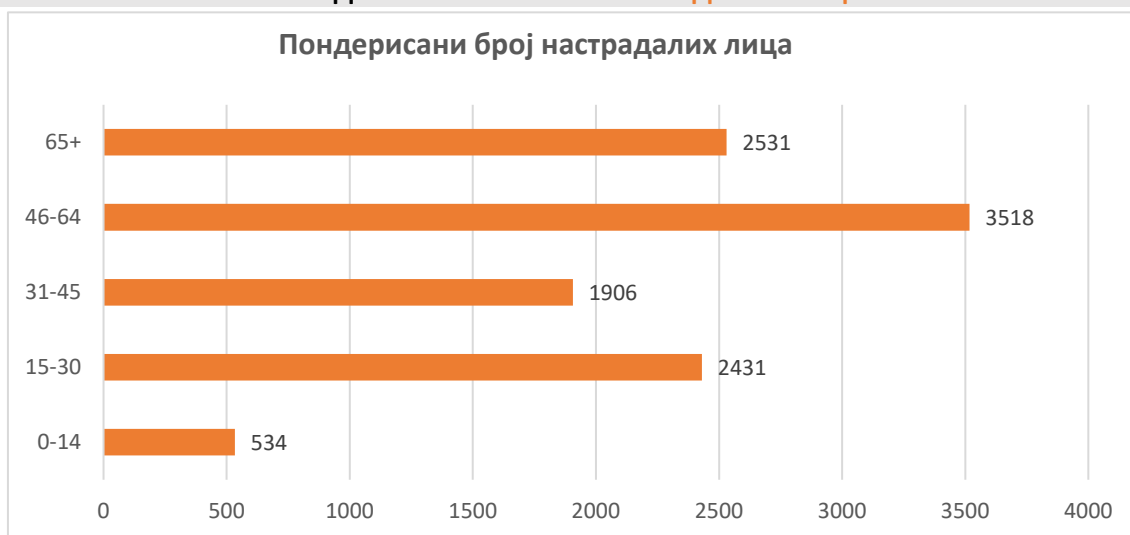
3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

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



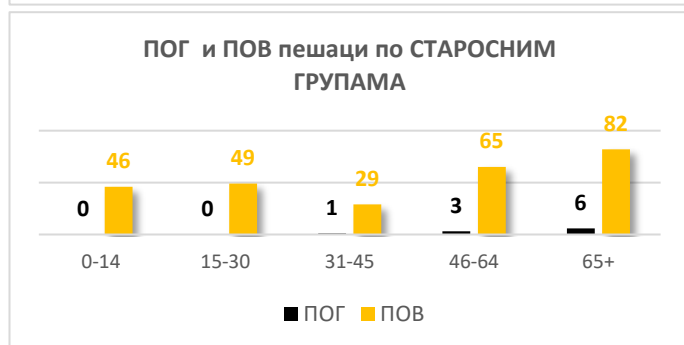
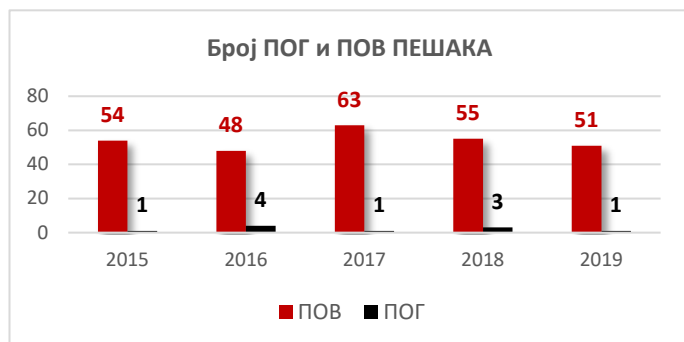
Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да, у односу на категорију возила и својство учешћа настрадалих у саобраћајним незгодама, највише страдају **возачи и путници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

ПОНДЕРИСАНИ БРОЈ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, У ОДНОСУ НА СТАРОСТ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА

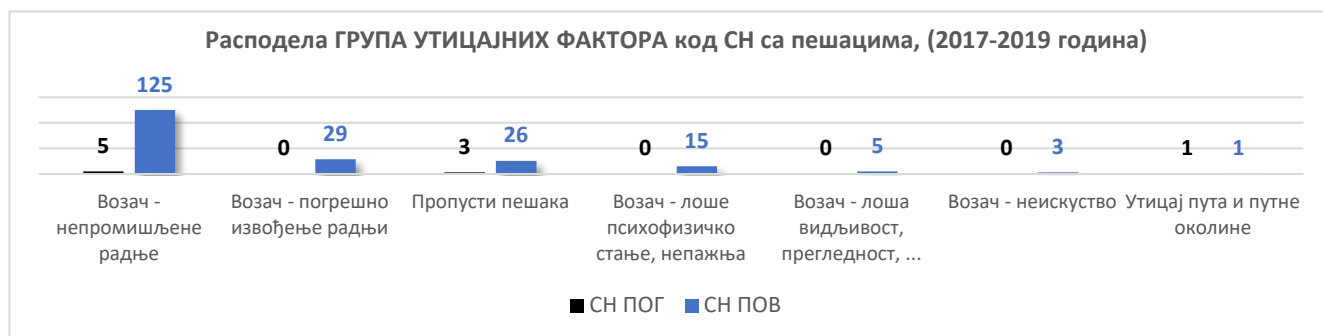
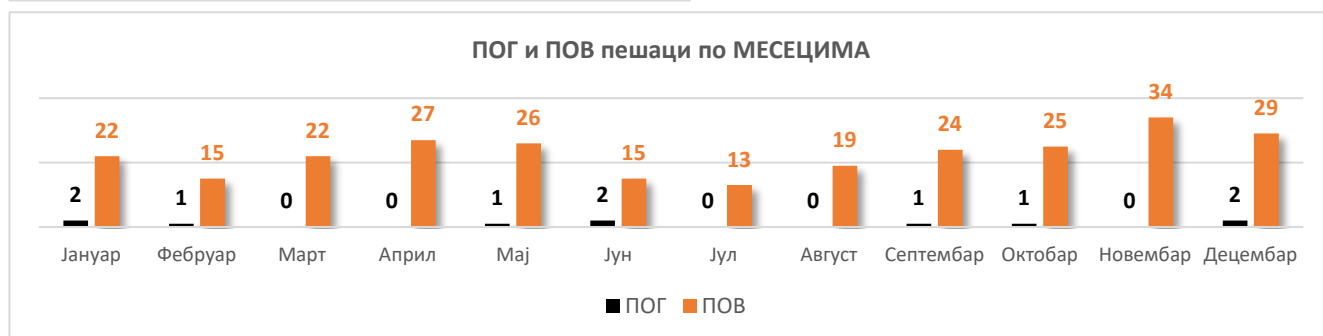


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

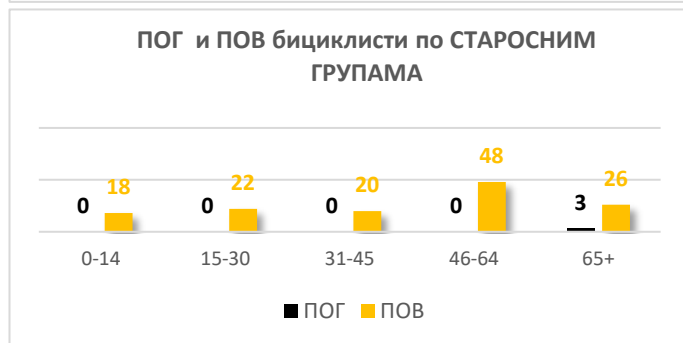
4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



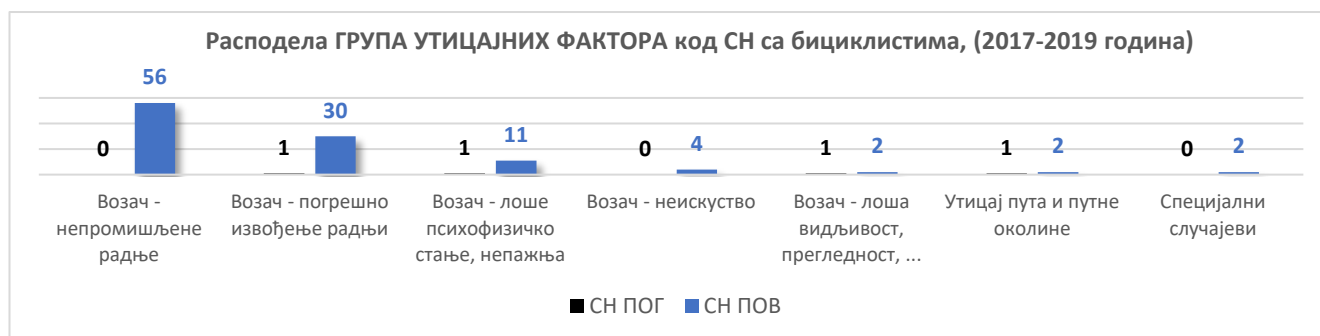
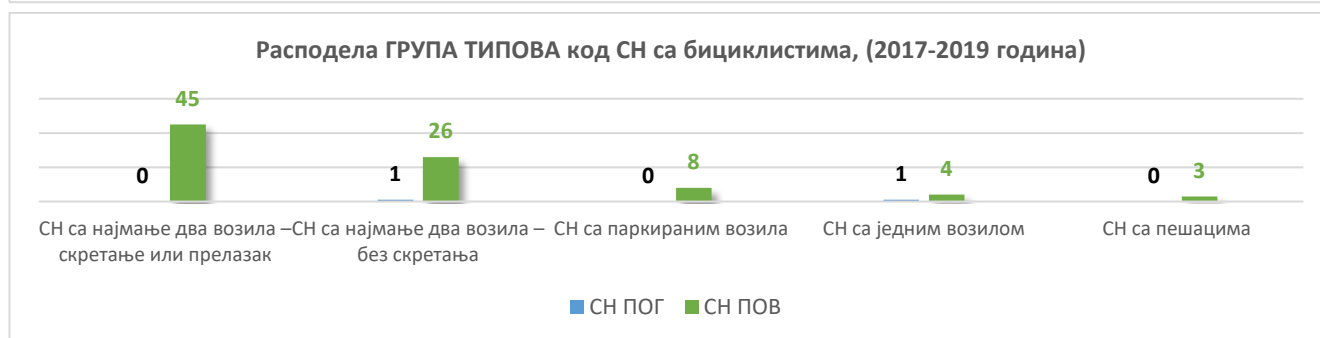
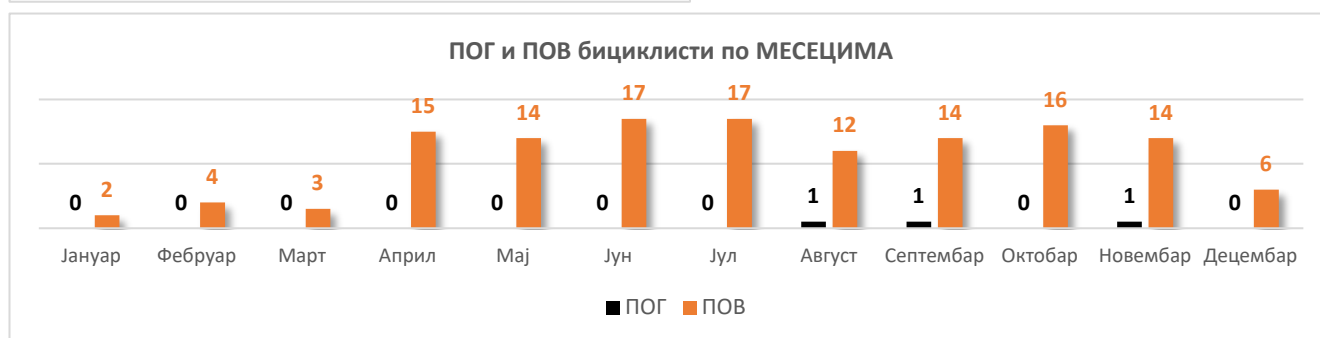
- Број погинулих пешака је 10, што чини 19% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 271, што чини 13% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости 65+ година.
- Пешаци највише страдају у новембру.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - непромишљене радње**.



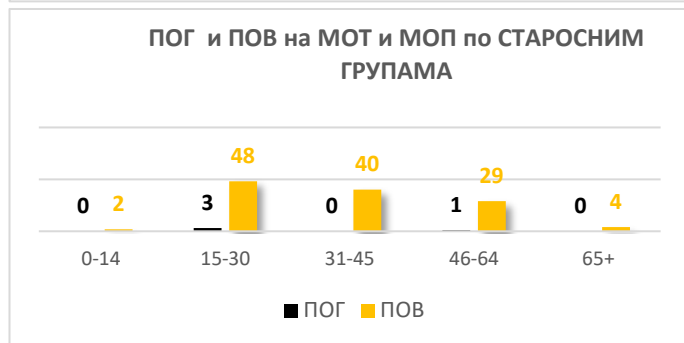
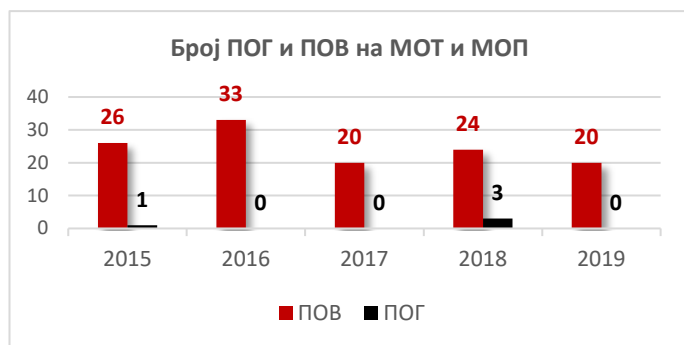
5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



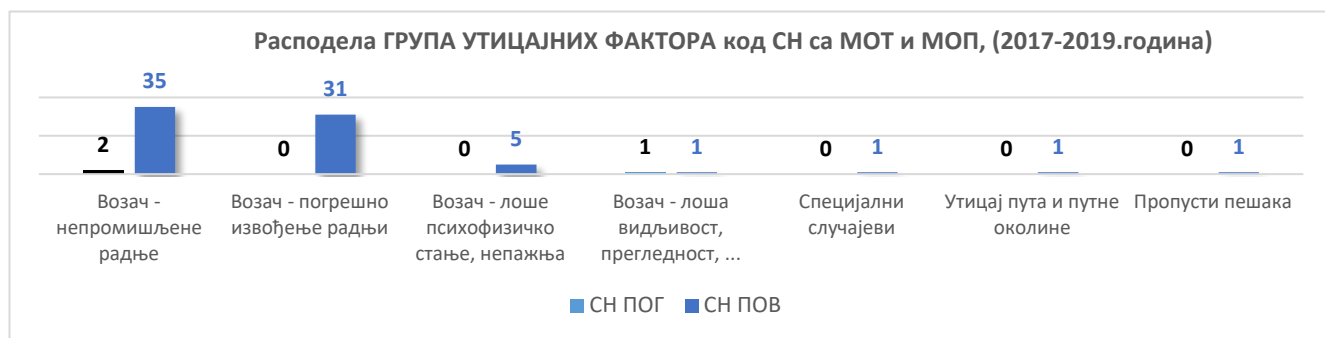
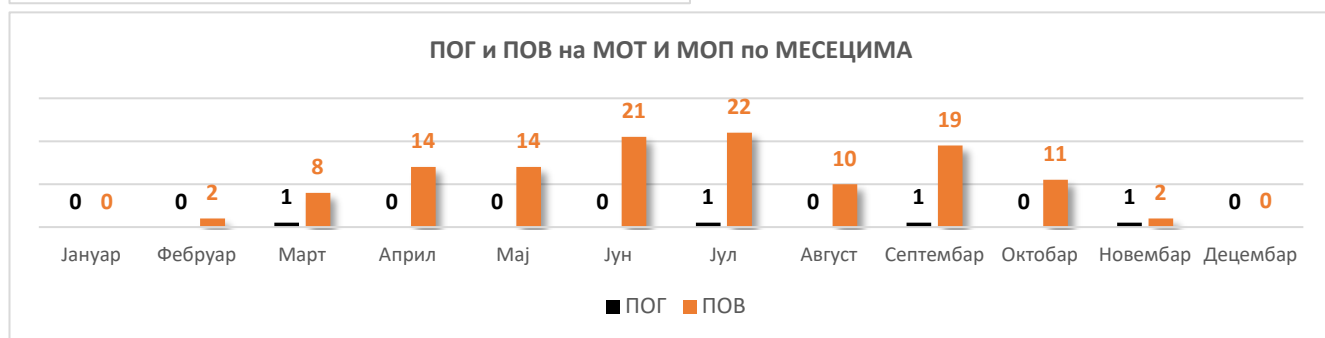
- Број погинулих бициклиста је 3, што чини 6% погинулих лица у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 134, што чини 7% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости 46-64 година.
- Бициклисти највише страдају у јуну и јулу.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са учешћем бициклиста 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 бициклистима је Возач - непромишљене радње.



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



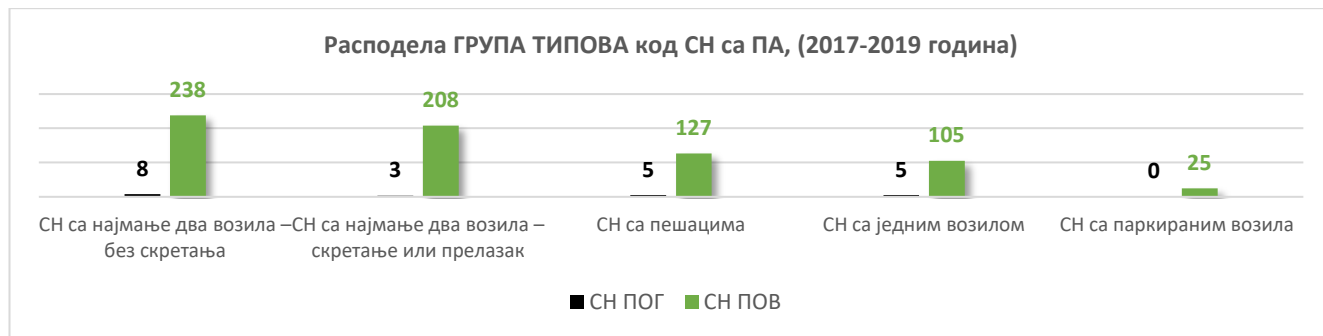
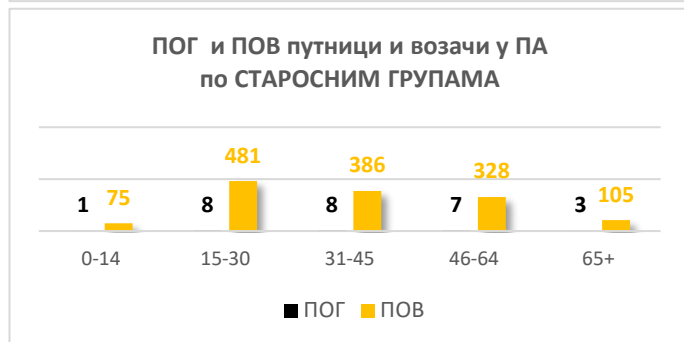
- Број погинулих моторизованих двоточкаша је **4**, што чини **7%** погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених моторизованих двоточкаша је **123**, што чини **6%** повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на **МОТ и МОП** је међу лицима старости **15-30 година**.
- Лица на **МОТ и МОП** највише страдају у **јулу**.
- 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 - непромишљене радње**.



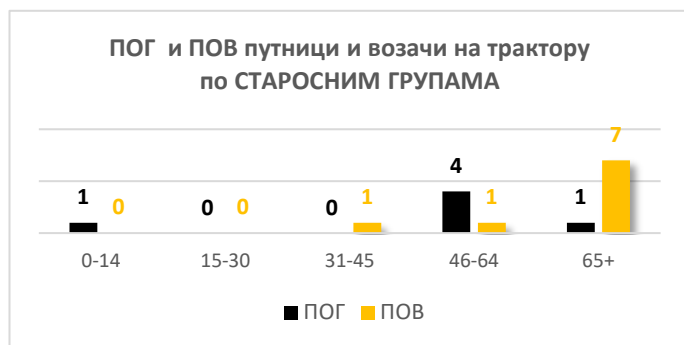
7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



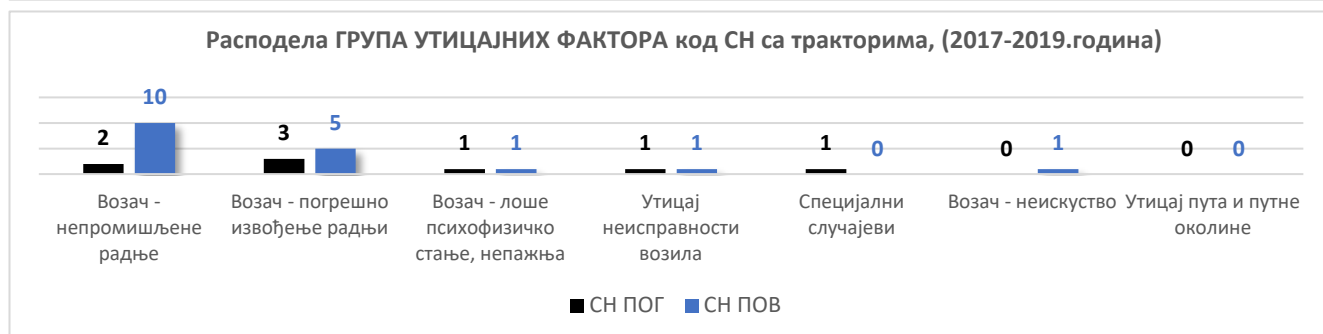
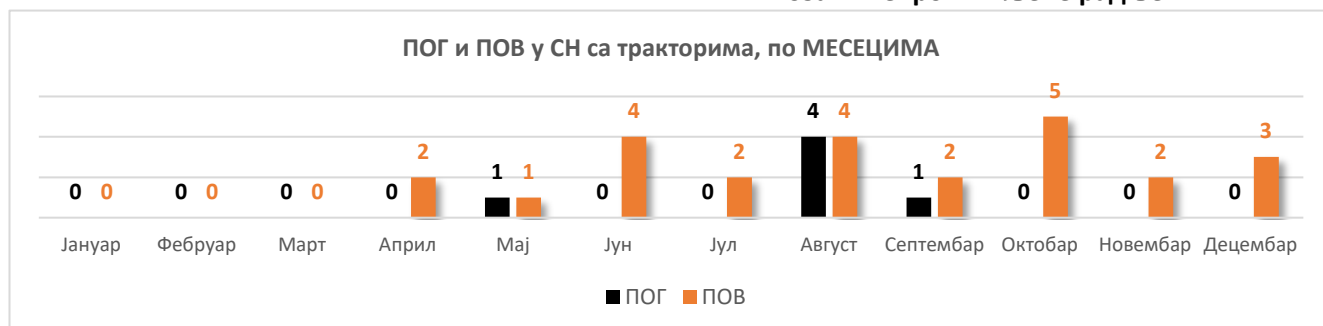
- Број погинулих возача и путника у ПА је 27, што чини 50% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 1375, што чини 67% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 15-30 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у децембру.
- 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**.



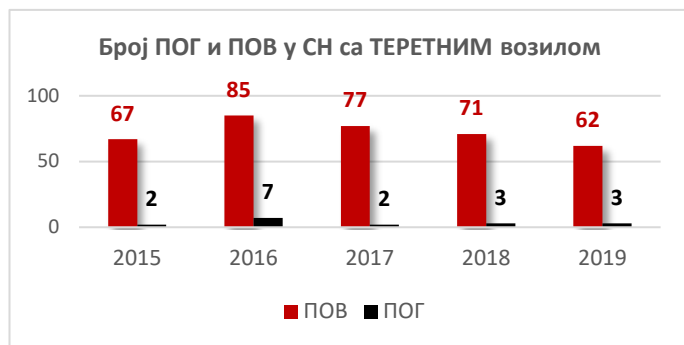
8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



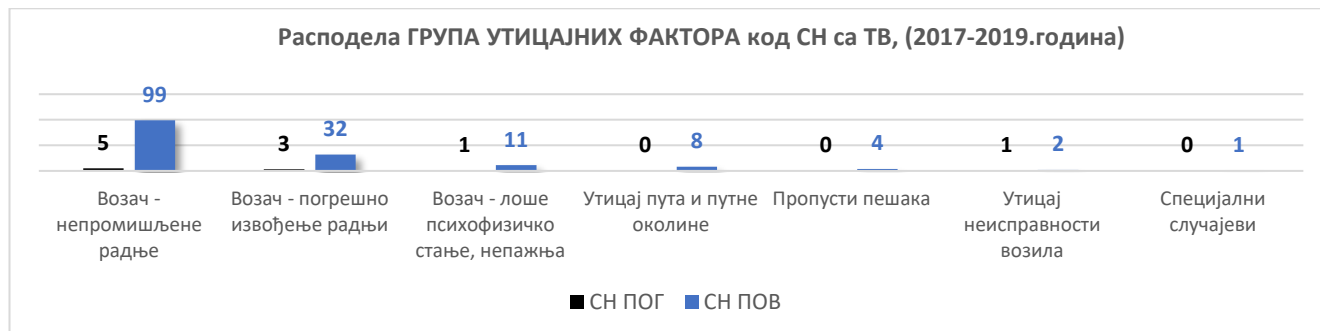
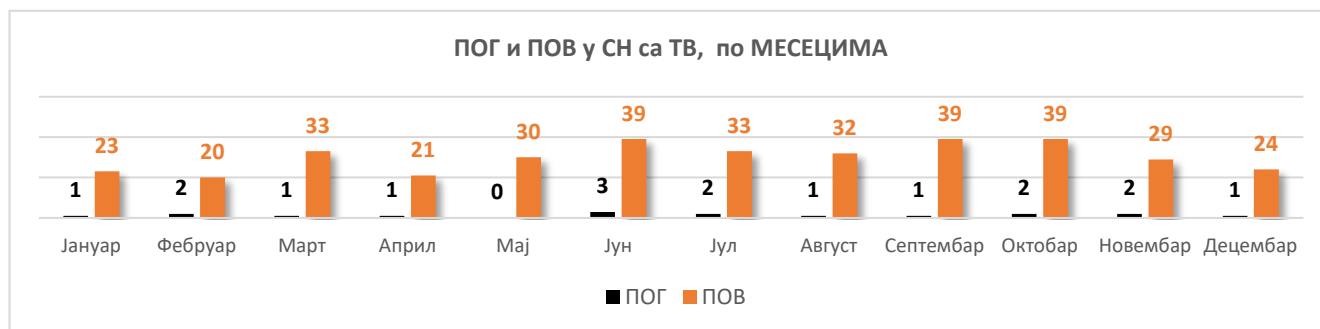
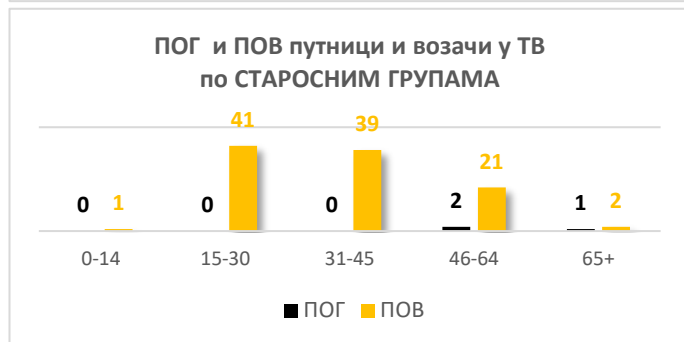
- Број погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора је 6, што чини 11% погинулих лица у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 1% повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости 65+ година.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у августу.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са тракторима најчешће су одабране групе типова СН са једним возилом и 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 - непромишљене радње**.



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

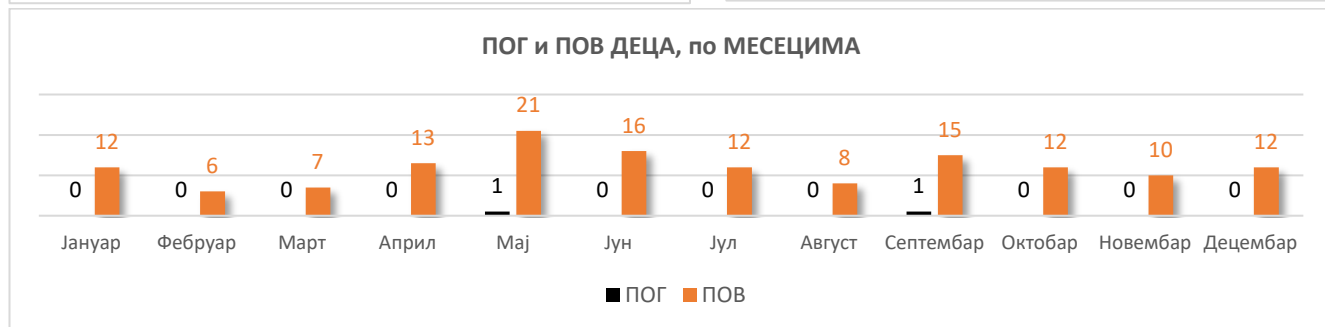
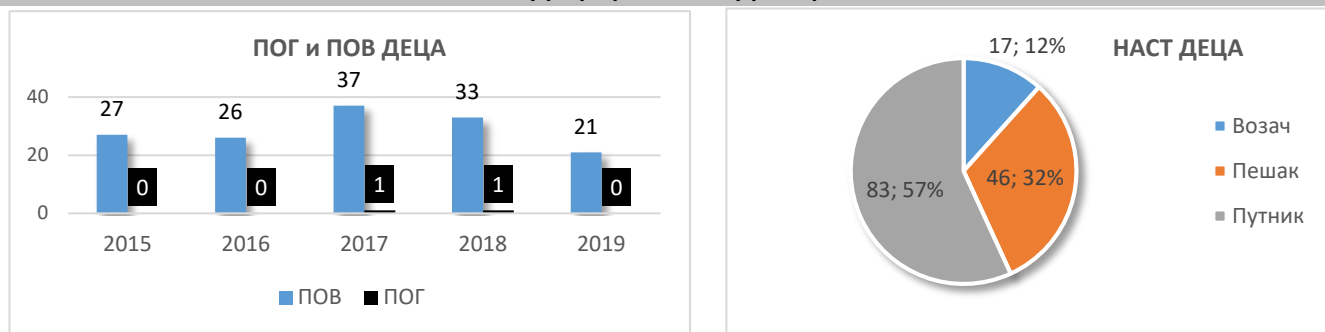


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 17, што чини 31% погинулих лица у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 18% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 15-30 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у јуну.
- 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 - непромишљене радње.



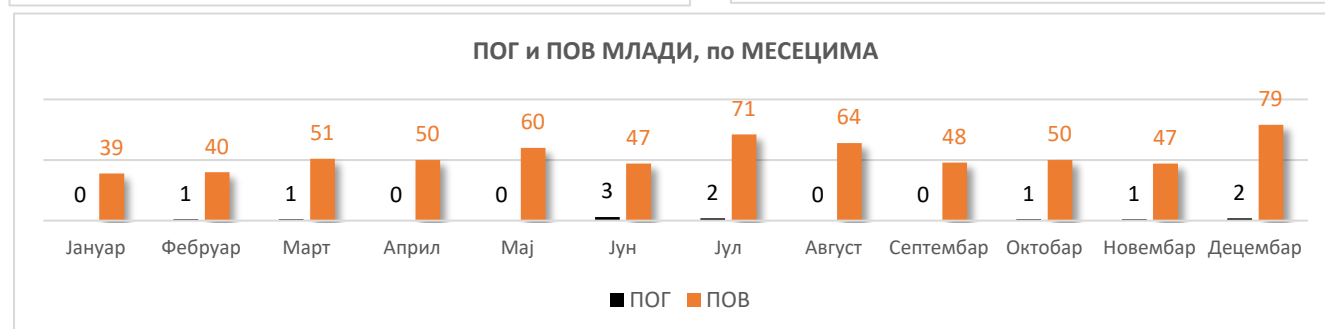
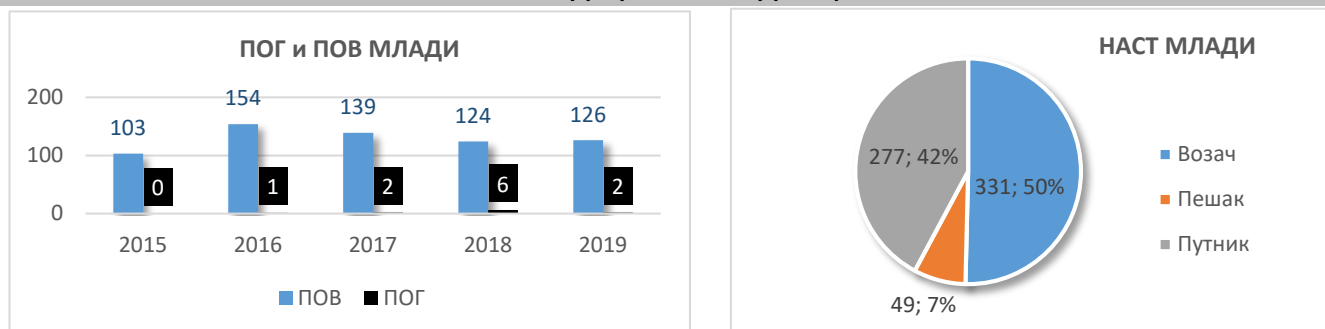
10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



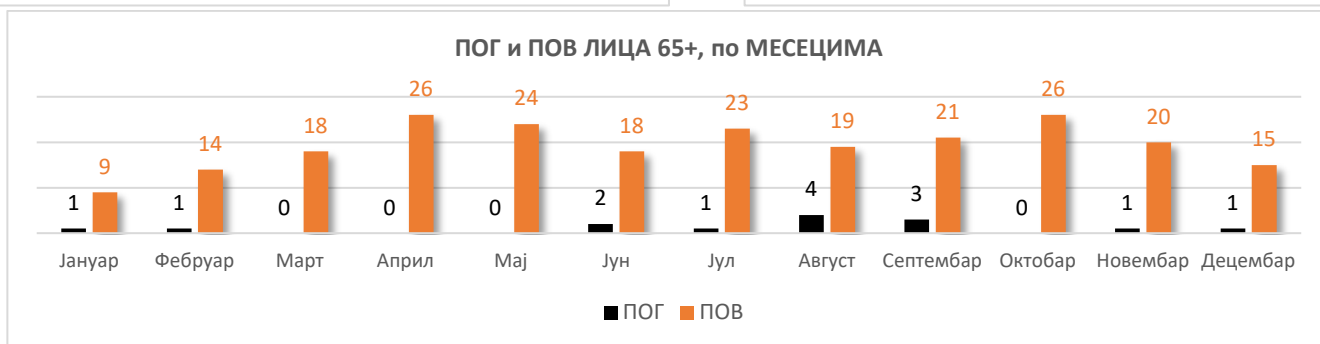
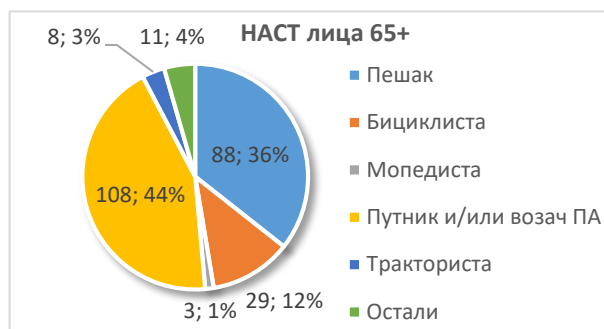
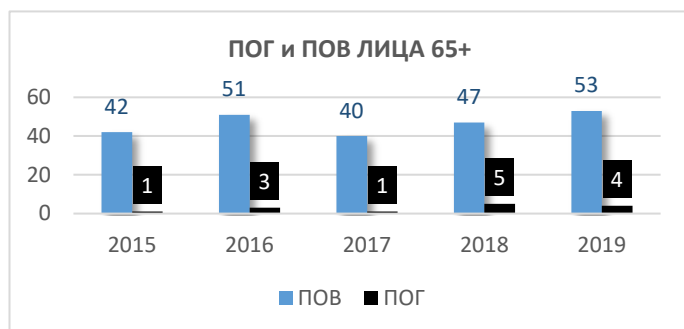
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је **144**, док је двоје деце погинуло.
- Деца путници чине 57%, деца пешаци 32%, а деца возачи 12% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у **мају**.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло **11** младих лица, што чини **20%** укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих **646**, што чини **32%** укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача** (50%).
- Млади највише страдају у **децембру**.

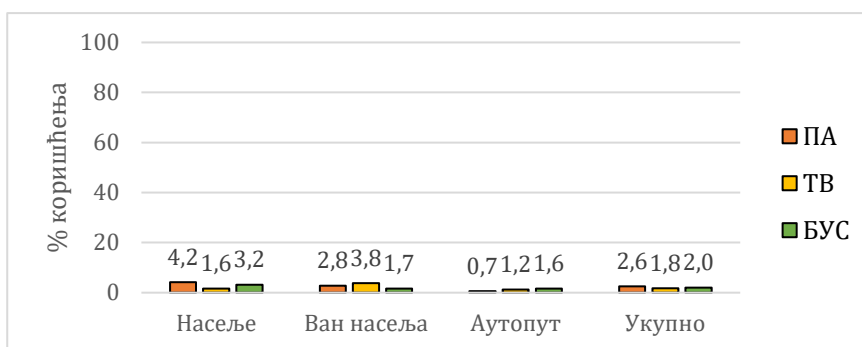
ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



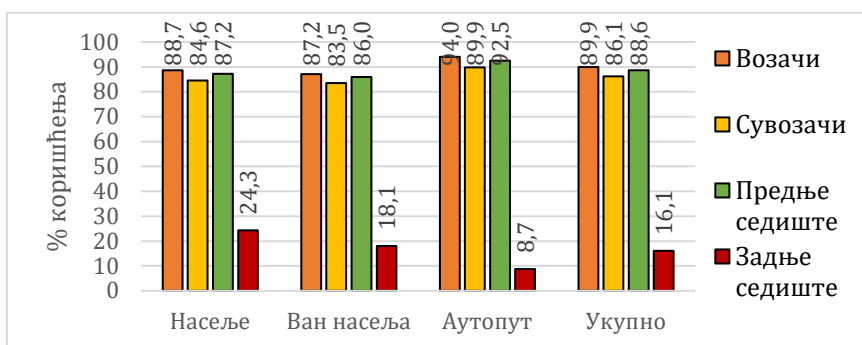
- Укупно је **погинуло 14 старијих лица**, што чини **26%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених старијих лица 233**, што чини **11%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА** (44%).
- Старији највише страдају у **априлу и октобру**.

11. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУ ЗА ГРАД ЧАЧАК

Мобилни телефон у насељу, на територији града Чачка, најчешће користе возачи путничких аутомобила (4,2%), затим следе возачи аутобуса (3,2%) и возачи теретних возила (1,6%). Ван насеља, мобилни телефон најчешће користе возачи теретних возила (3,8%), затим возачи путничких аутомобила (2,8%), а најређе возачи аутобуса (1,7%). Коришћење мобилног телефона на аутопуту у Чачку евидентирано је код 1,6% возача аутобуса; 1,2% возача теретних возила и 0,7% возача аутомобила, Дијаграм бр. 11.1.

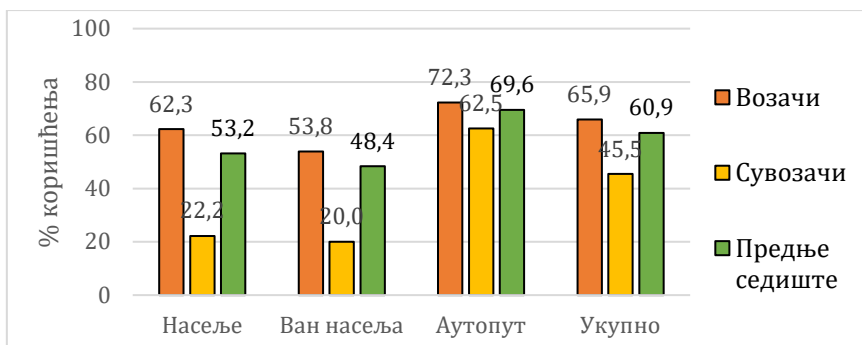


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у граду Чачку



Дијаграм бр. 11.2. Употреба појаса у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у граду Чачку

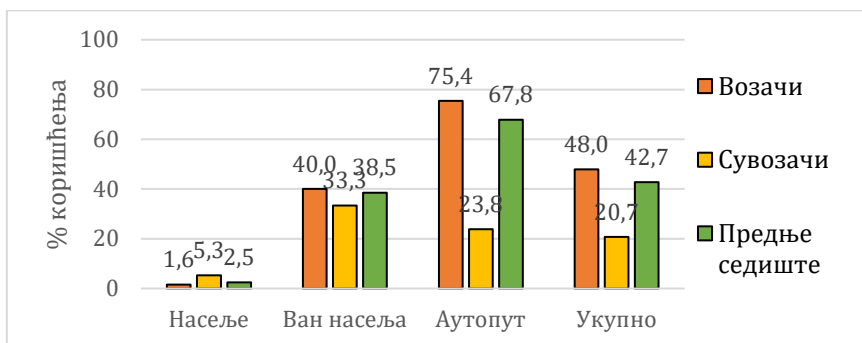
Током истраживања на територији града Чачка, уочено је да на свакој категорији саобраћајнице већи проценат возача користи сигурносни појас у односу на сувозаче. Разлике у вредности индикатора нису значајне између категорија саобраћајница. Просечно 89,9% возача и 86,1% сувозача у Чачку користи сигурносни појас, за све три категорије саобраћајница. На задњем седишту, највећа вредност индикатора евидентирана је у насељу (24,3%), следе саобраћајнице ван насеља (18,1%) и насеље (8,7%), Дијаграм бр. 11.2.



Дијаграм бр. 11.3. Употреба појаса у возилима преко 3,5т у граду Чачку

Употреба сигурносног појаса на предњем седишту у теретним возилима у Чачку највећа је на аутопуту (69,6%), следе саобраћајнице у насељу (53,2%) и ван насеља (48,4). Око 20% сувозача у теретним возилима користи сигурносни појас у насељу и ван насеља, док је вредност индикатора за возаче значајно већа. На аутопуту 72,3% возача и 62,5% сувозача користи сигурносни појас, Дијаграм бр. 11.3.

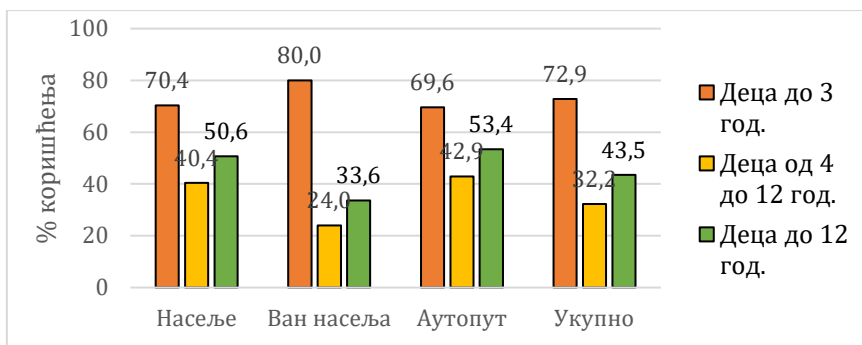
Употреба сигурносног појаса у аутобусима у граду Чачку највећа је на аутопуту, где за возаче износи 75,4%, а за сувозаче 23,8. Следе саобраћајнице ван насеља где око 38,5% возача или сувозача користи сигурносни појас. У насељу, употреба појаса на предњем седишту износи 2,5%, Дијаграм бр. 11.4.



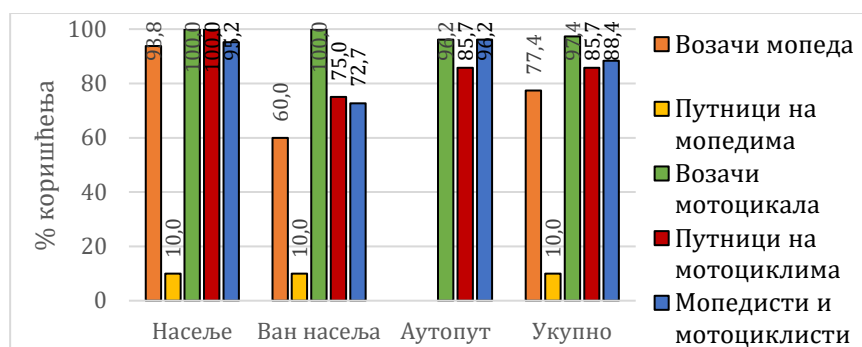
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у граду Чачку

Употреба заштитних система за децу до 3 године у граду Чачку има веће вредности у односу на вредност индикатора за децу од 4 до 12 година. За децу до 3 године највећа вредност индикатора евидентирана је ван насеља (80%), следе саобраћајнице у насељу (70,4%) и аутопут (69,6%). Просечно 32,2% деце од 4 до 12 година се правилно превози на територији града Чачка, при чему је највећа вредност евидентирана у насељу и на аутопуту, док је најмања вредност индикатора на саобраћајницама ван насеља, Дијаграм бр. 11.5.

Возачи мотоцикала и путницима на мотоциклима на територији града Чачка чешће користе заштитну кацигу у односу на мопедисте и путнике на мопедима. У насељу и ван насеља евидентирани возачи мотоцикала су користили заштитну кацигу. Употреба кациге путника на мотоциклима на две наведене категорије саобраћајница износи респективно 100% и 75,9%. На аутопуту у Чачку, коришћење заштитне кациге евидентирано је код 96,2% мотоциклиста и 85,7% путника на мотоциклима. Већи проценат коришћења заштитне кациге мопедиста евидентиран је на саобраћајницама у насељу (93,8%), у односу на саобраћајнице ван насеља (60%). Коришћење заштитне кациге евидентирано је код свега 10% путника на мопедима, Дијаграм бр. 11.6.

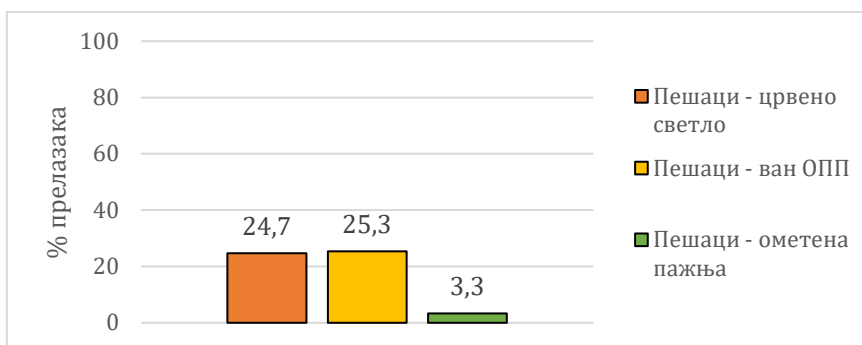


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у граду Чачку



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у граду Чачку

Истраживања понашања пешака на територији града Чачка показала су приближно сваки четврти пешак прелази улицу ван пешачког прелаза и на црвено светло. Употреба телекомуникационих уређаја током преласка коловоза на пешачком прелазу, евидентирано је код 3,3% пешака у Чачку, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у граду Чачку

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-istrazivanja/statistika-i-analize/karte-pokazatelja/indikatora>).

Основни циљеви безбедности саобраћаја града Чачка 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.	18	71	1	8
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	11	51	0	4
ЦИЉ	2020. год.	max 9	max 35	0	max 4

Најважније чињенице о стању безбедности саобраћаја на територији града Чачка, у периоду од 2015. до 2019. године

- Догодило се **укупно 2216 саобраћајних незгода**, од којих је **1345 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 54 лица**, док је теже и лакше **повређено 2046 лица**.
- **Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.**
- **Погинуло је 10 пешака**, што чини **19%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуло је 3 бициклиста**, што чини **6%** укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинула су 4 лица на моторизованим двоточкашима**, што чини **7%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуло је 27 возача и путника у ПА**, што чини **50%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника био трактор**, погинуло је **6 лица**, што чини **11%** од укупног броја **погинулих лица**.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника било теретно возило**, погинуло је **17 лица**, што чини **31%** од укупног броја **погинулих лица**.
- У посматраном периоду **повређено је 144-оро деце**, док је **двоје деце погинуло** у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству **путника (57%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 11 младих**. **Млади чине 20%** од укупног броја **погинулих лица** у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача (50%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 14 лица старости 65 и више година**, што чини **26%** од укупног броја **погинулих лица**. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА (44%)**.
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода **„СН са најмање два возила – без скретања“**.
- Највише настрадалих лица у саобраћајним незгодама било је у **мају**.

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.**