

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ОПШТИНА ЦРНА ТРАВА \***



## 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.

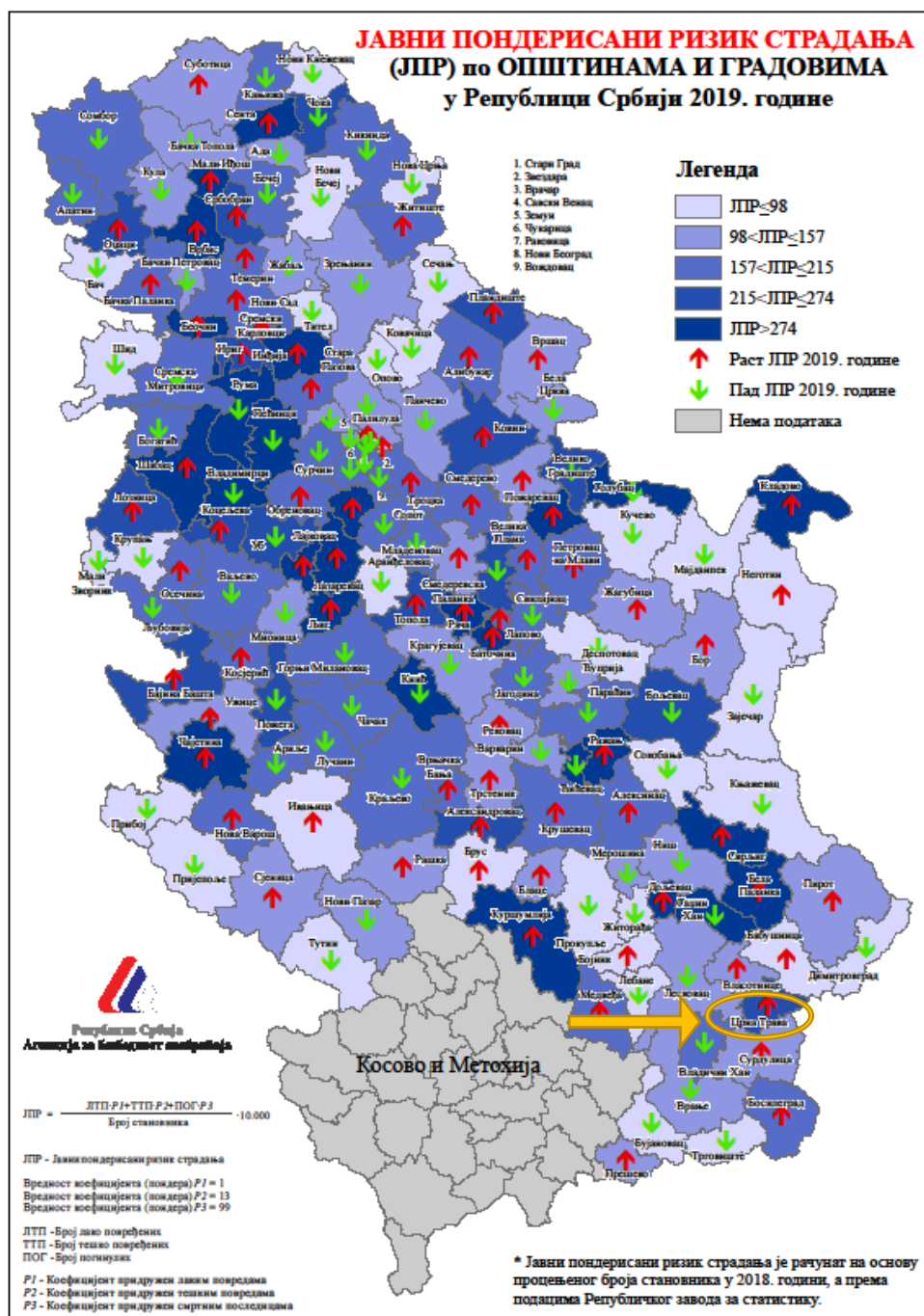
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Црна Трава. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ) лица у саобраћајним незгодама на територији општине Црна Трава. Извршена је анализа стања безбедности саобраћаја за различите категорије учесника у саобраћају, у односу на својство учешћа, 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 Црна Трава.

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

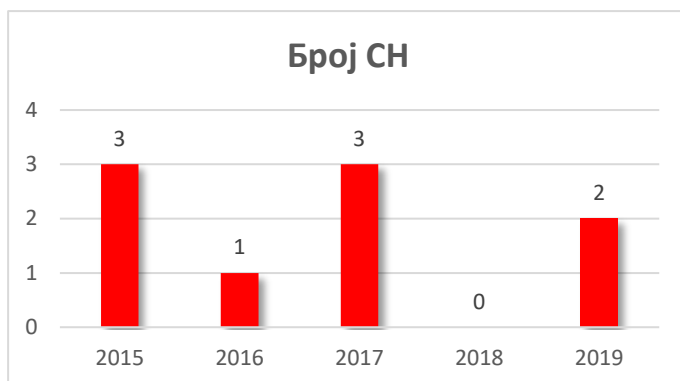
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖЈИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

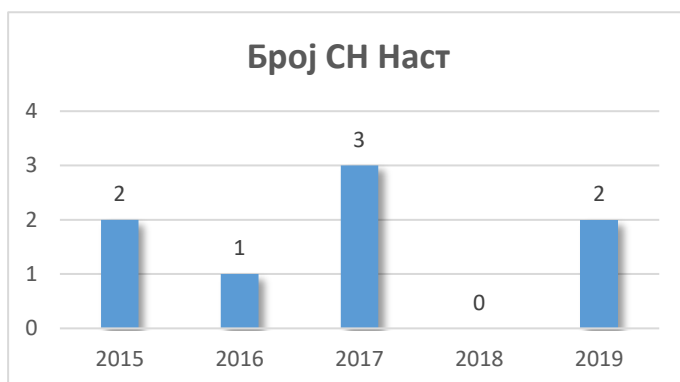


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Црна Трава припада класи **веома високе вредности ризика**, при чему је у 2019. години дошло до **раста** 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: 9.**



- **Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: 8.**



- **Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: 17.**

- **Погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године није било.**

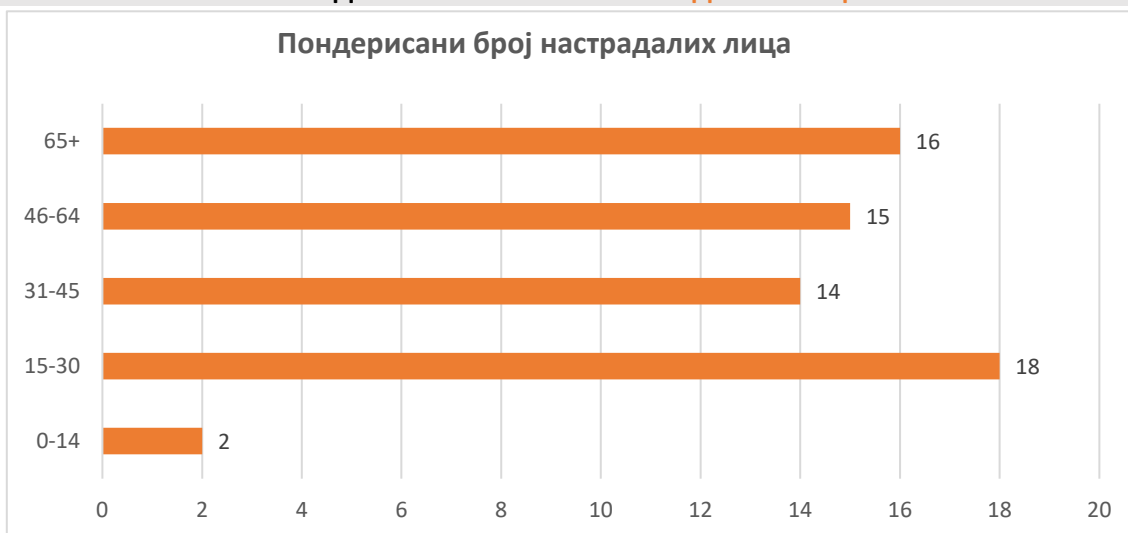
### 3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

#### 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 15-30 година**.

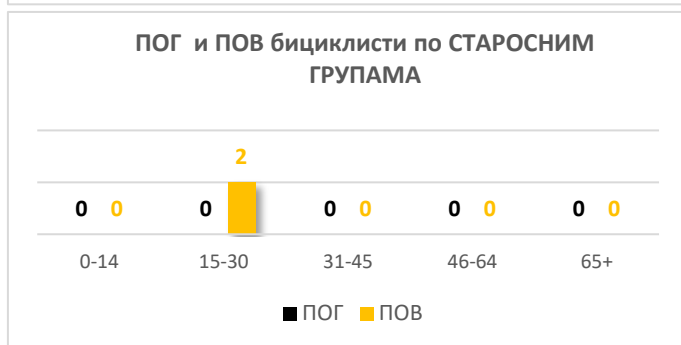
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)

- Погинулих пешака није било у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Повређених пешака није било у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).

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



- Погинулих бициклиста није било у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Двоје бициклиста је повређено, што чини 12% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Настрадали бициклисти су међу лицима старости 15-30 година.
- Бициклисти су страдали у јуну и јулу.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са учешћем бициклиста евидентирана је СН из групе типова СН са једним возилом.
- У периоду од 2017. до 2019. године групе утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим бициклистима су Возач - погрешно извођење радњи и утицај пута и путне околине.

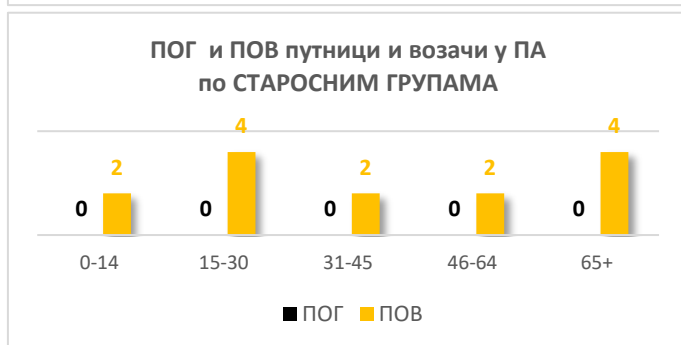




## 6. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)

- **Погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима није било у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).**
- **Повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима није било у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).**

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

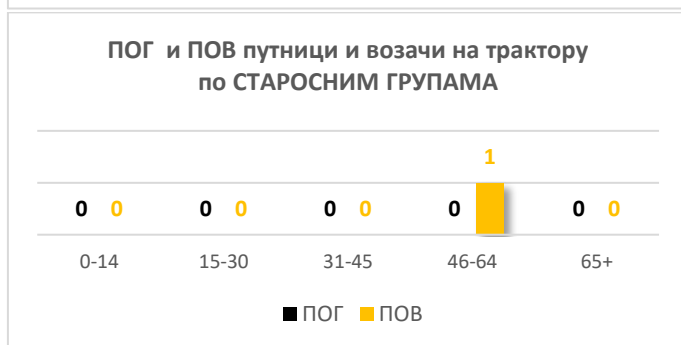


- **Погинулих возача и путника у ПА није било у СН** (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- **Повређених возача и путника у ПА је 14**, што чини **82% повређених** лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих **возача и путника у ПА** је међу лицима старости **15-30 и 65+ година**.
- **Возачи и путници у ПА** највише страдају у **јулу**.
- 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 најчешће групе **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим возачима и путницима у ПА су **Возач - непромишљене радње и Возач - лоше психофизичко стање, непажња**.





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

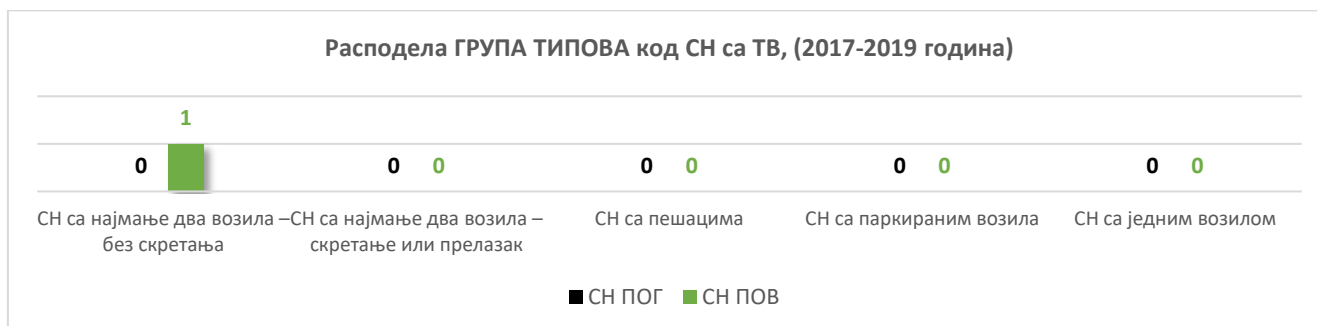
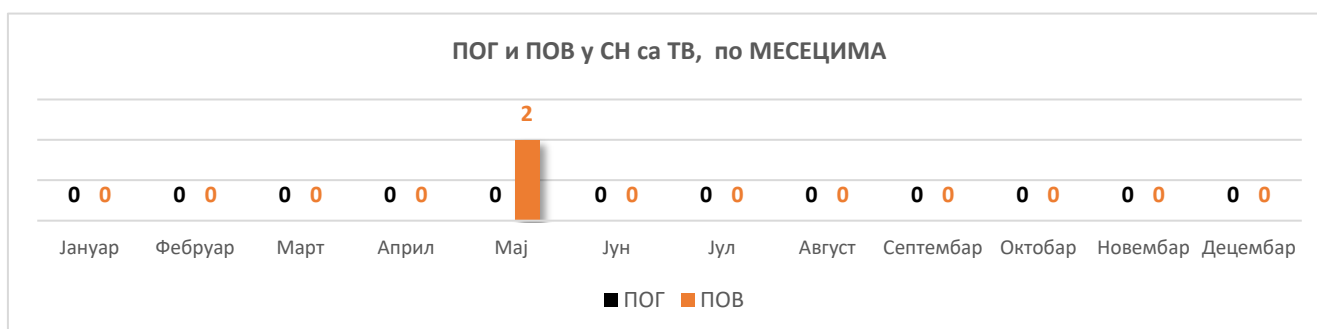


- Погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора није било у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређено је једно лице у СН са тракторима, што чини 6% повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Настрадао лице на трактору је међу лицима старости **46-64 година**.
- Лице је **настрадао** у СН са тракторима у **јануару**.



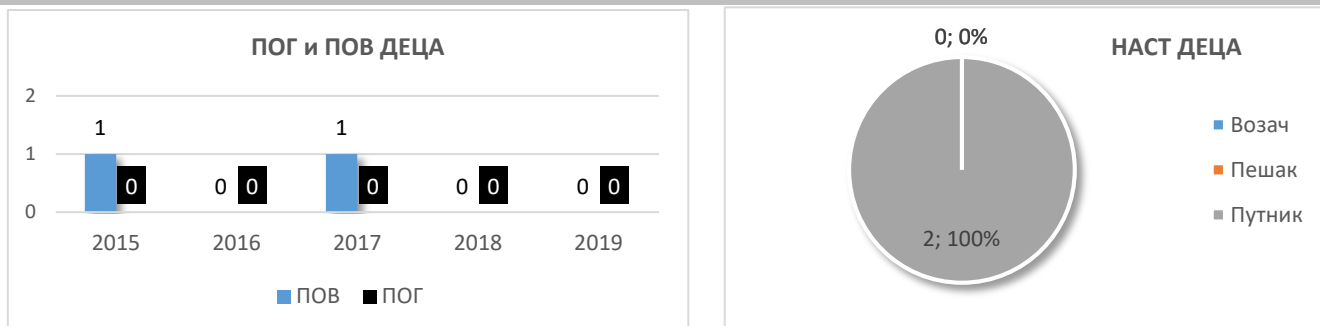
## 9. БЕЗБЕДНОСТ ТЕРЕТНИХ ВОЗИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)

- **Погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем теретних возила није било** (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- **Повређена су два лица у СН са теретним возилима**, што чини **12% повређених лица у СН** (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Настрадала лица у СН са теретним возилима су настрадала у **мају**.
- У периоду од 2017. до 2019. године СН са ТВ је из **групе типова СН са најмање два возила – без скретања**.
- У периоду од 2017. до 2019. године групе **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем теретних возила су **Возач - непромишљене радње** и **Утицај пута и путне околине**.



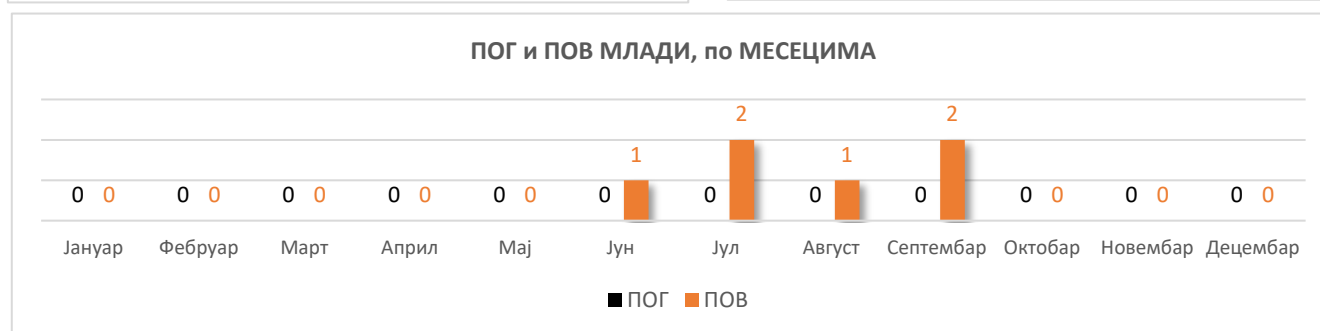
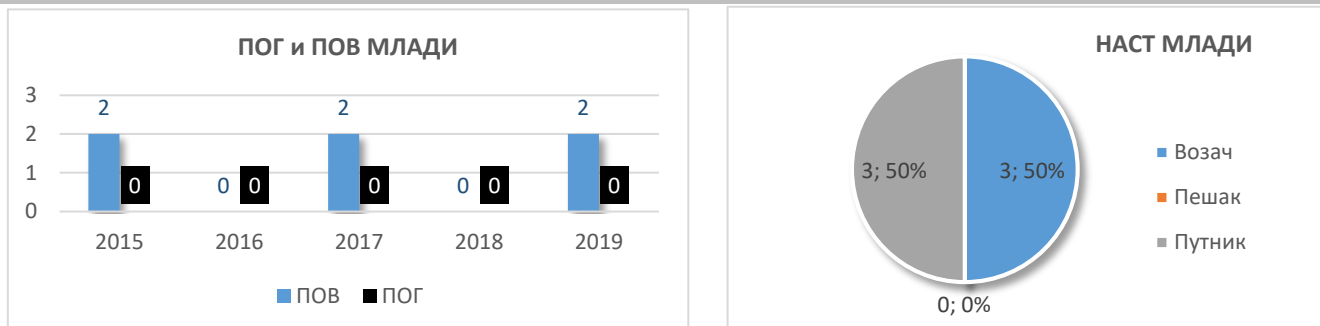
## 10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



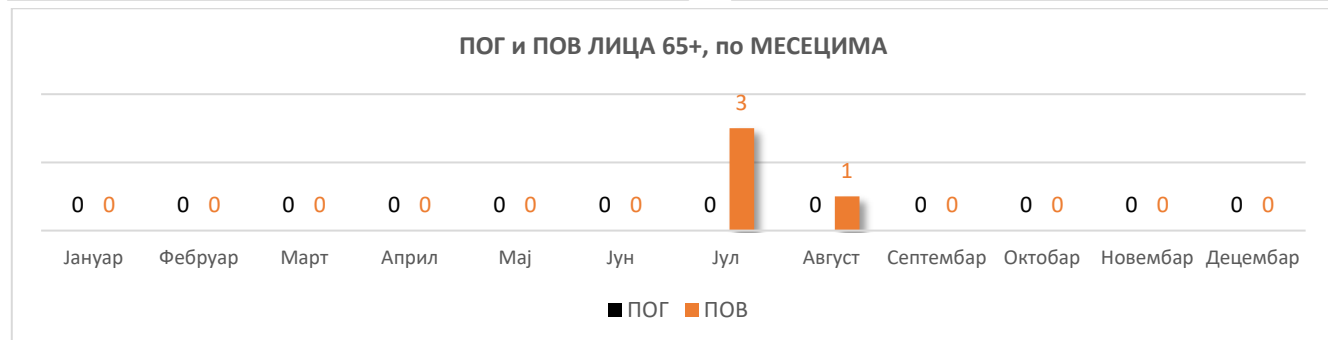
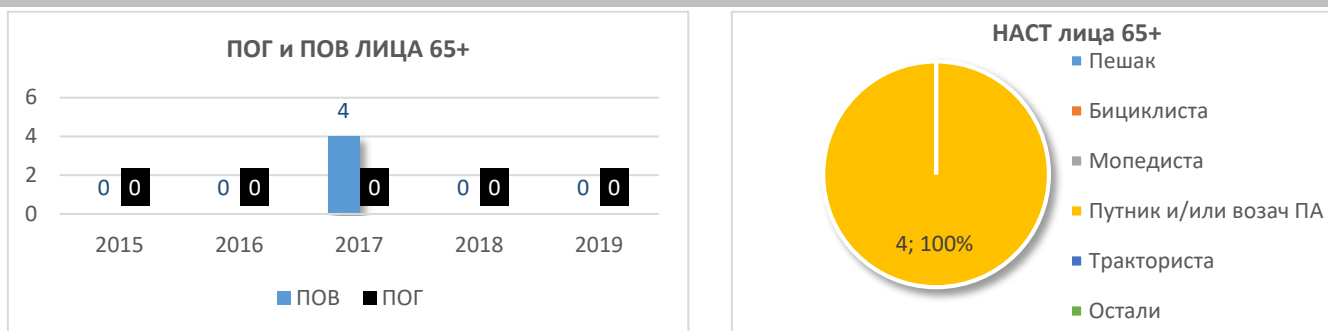
- Број повређене деце у посматраном периоду је двоје, док није било погинуле деце.
- Од укупног броја настрадале деце, деца путници чине 100%.
- Деца су страдала у јулу и августу.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Погинулих младих лица није било (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих 6, што чини 35% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача и путника (по 50%).
- Млади највише страдају у јулу и септембру.

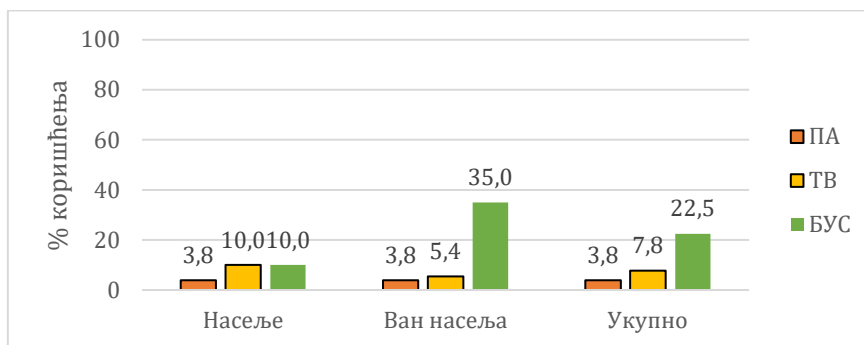
### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



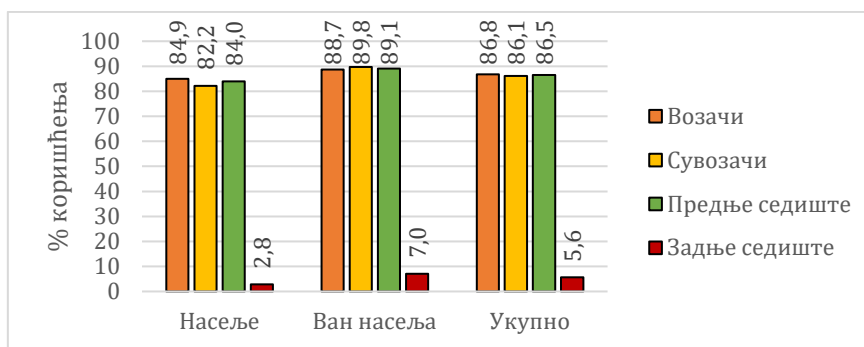
- Погинулих старијих лица није било (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број повређених старијих лица **4**, што чини **24%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама страдају у својству **путника и/или возача ПА** (100%).
- Старији највише страдају у **јулу**.

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

Висок проценат возача аутобуса у Црној Трави користи мобилни телефон у војњи, и то на саобраћајницама ван насеља 35%, а у насељу 10%. Следе возачи теретних возила, који чешће користе мобилни телефон у насељу (10%), од саобраћајница ван насеља (5,4%). По 3,8% возача путничких аутомобила евидентирано је да користи мобилни телефон на саобраћајницама у насељу и ван насеља.

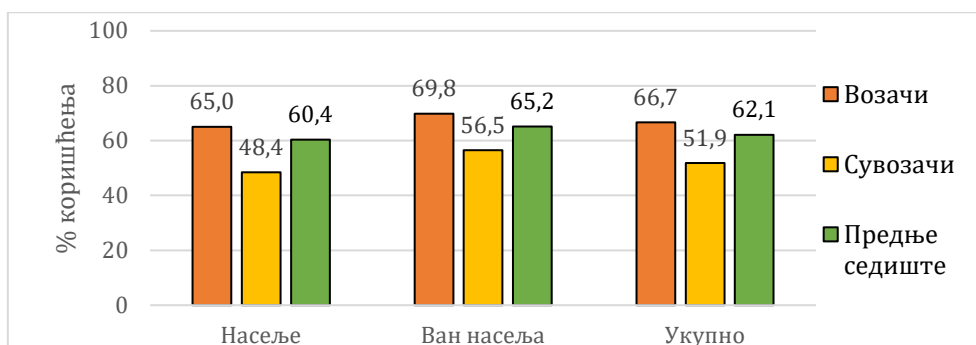


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Црна Трава



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

Употреба сигурносних појасева на предњим седиштима у путничким аутомобилима не разликује се код возача и сувозача, при чему је већа на саобраћајницама ван насеља. Просечно 89,1% возача и сувозача на саобраћајницама ван насеља користи сигурносни појас, док у насељу то чини просечно 84% возача и сувозача. На задњем седишту, већа вредност индикатора евидентирана је ван насеља (7%), у односу на насеље (2,8%).

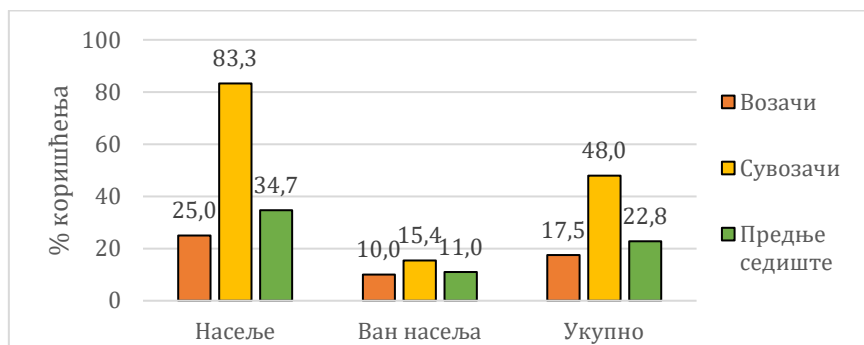


Дијаграм бр. 11.3. Употреба појаса у возилима преко 3,5т у општини Црна Трава

Употреба сигурносног појаса возача теретних возила у Црној Трави има веће вредности од сувозача, при чему се не разликује значајно према категорији саобраћајнице. Просечно 66,7% возача теретних возила користи сигурносни појас.

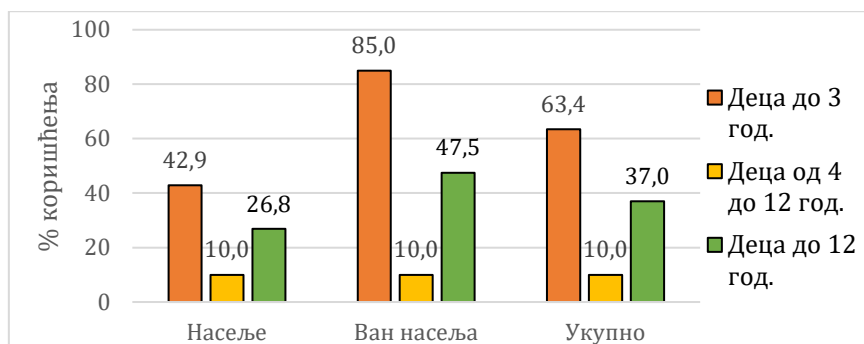
Код сувозача, већа вредност евидентирана је на саобраћајницама ван насеља, где 56,5% сувозача користи појас, у односу на насеље, где је употреба појаса евидентирана код 48,4% сувозача.

Употреба сигурносног појаса на предњем седишту у аутобусима у Црној Трави, у насељу износи 34,7%, а ван насеља 11%. На обе категорије саобраћајница, већа вредност индикатора евидентирана је код сувозача.

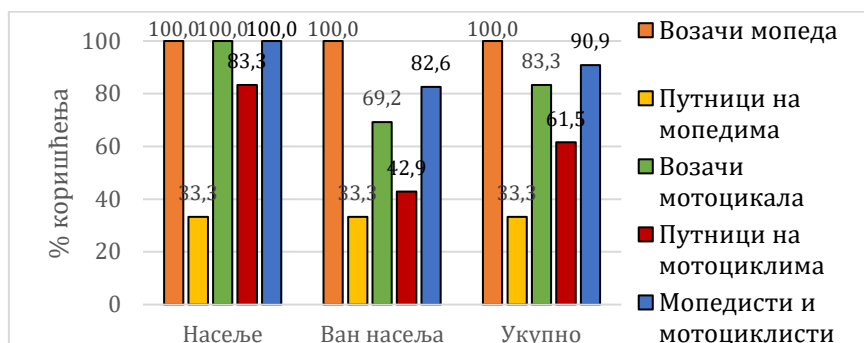


Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Црна Трава

Употреба заштитних система за децу до 3 године у општини Црна Трава има веће вредности од старије деце. Ван насеља вредност индикатора износи 85% за децу до 3 године и 10% за децу од 4 до 12 година. У насељу 42,9% деце до 3 године и 10% деце од 4 до 12 година се правилно превози.



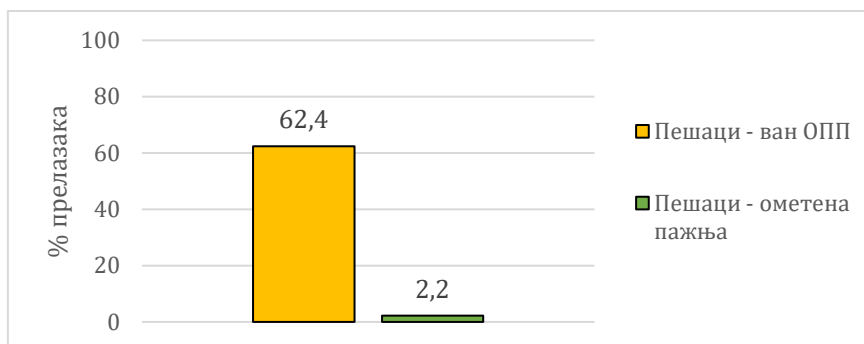
Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Црна Трава



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Црна Трава

Коришћење заштитне кациге у Црној Трави евидентирано је код свих возача двоточкаша у насељу, као и код свих возача мопеда ван насеља и 69,2% возача мотоцикала. Путници на мотоциклима су чешће користили заштитну кацигу на саобраћајницама у насељу 83,3%, у односу на саобраћајнице ван насеља, где је 42,9% путника користило заштитну кацигу. Сваки трећи путник на мопеду је користио заштитну кацигу на саобраћајницама у насељу или ван насеља.

Истраживања понашања пешака на територији општине Црна Трава показало је да висок проценат пешака (62,4%) прелази коловоз ван пешачког прелаза. Током истраживања, ометање пажње коришћењем телекомуникационих уређаја је евидентирано код 2,2% пешака.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Црна Трава

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/indikatori>).

**Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Црна Трава 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>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ТРЕНУТНО СТАЊЕ</b>	<b>2019. год.</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ЦИЉ</b>	<b>2020. год.</b>	<b>0</b>	<b>max 0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

- Догодило се **укупно 9 саобраћајних незгода**, од којих је **8 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **није било погинулих лица**, док је теже и лакше **повређено 17 лица**.
- У последње две године успостављен је растући тренд броја повређених лица.
- **Погинулих пешака није било.**
- **Погинулих бициклиста није било.**
- **Погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима није било.**
- **Погинулих возача и путника у ПА није било.**
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника био трактор**, није било погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника било теретно возило**, није било погинулих лица.
- У посматраном периоду **повређено је двоје деце**, док **није било погинуле деце у саобраћајним незгодама**. Деца су највише страдала у својству **путника (100%)**.
- У саобраћајним незгодама **није било погинулих младих лица**. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача и путника (по 50%)**.
- У саобраћајним незгодама **није било погинулих лица старости 65 и више година**. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА (100%)**.
- 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 **јулу**.



### 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.**