

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ГРАД СОМБОР \***



## 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.

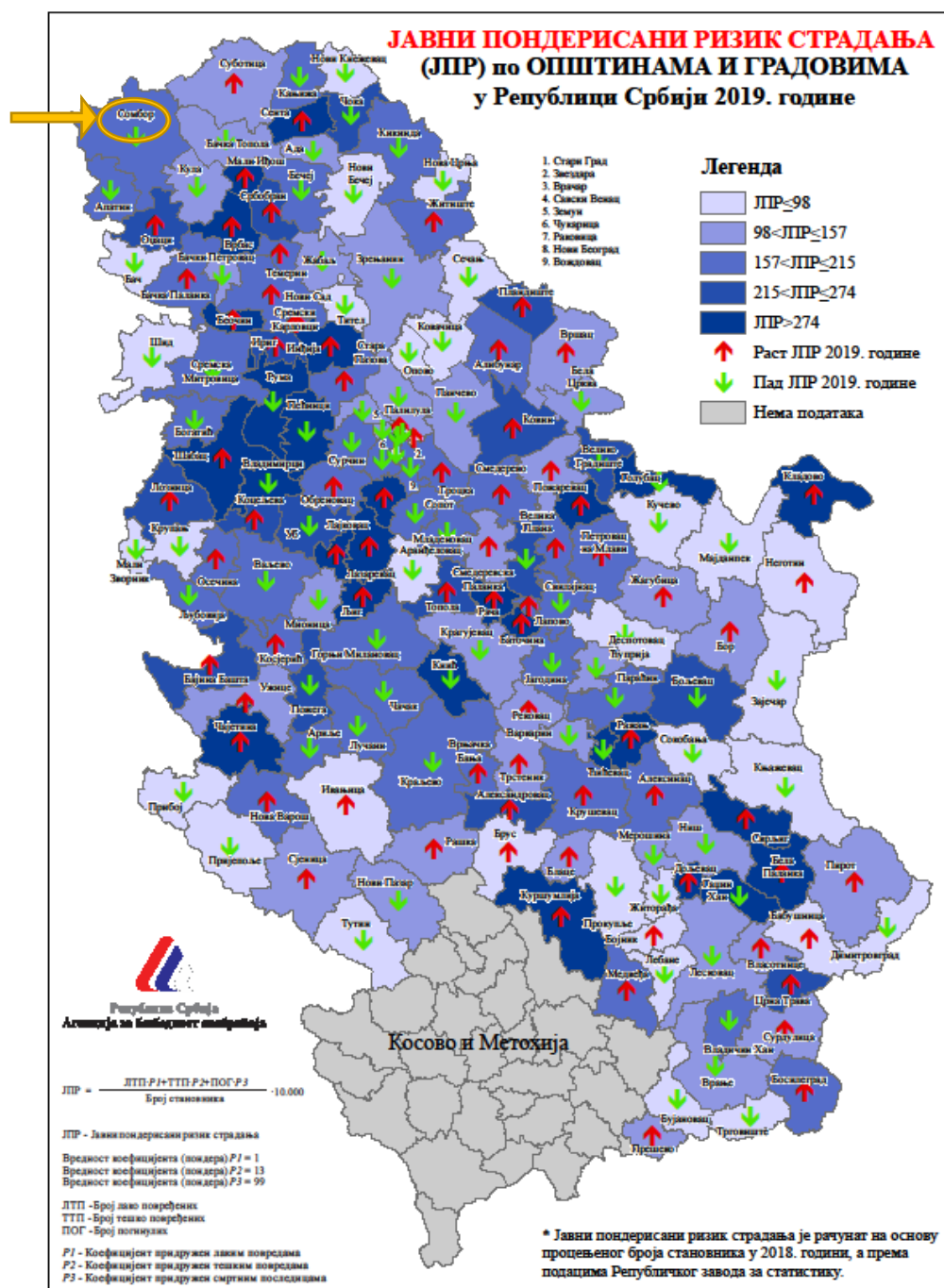
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији **града Сомбора**. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

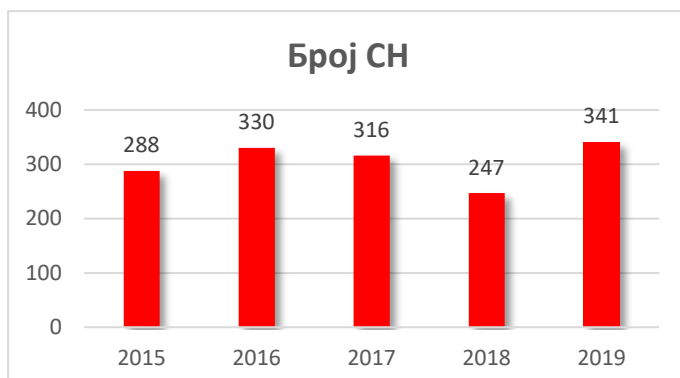
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istrazivanja/baza-podataka>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

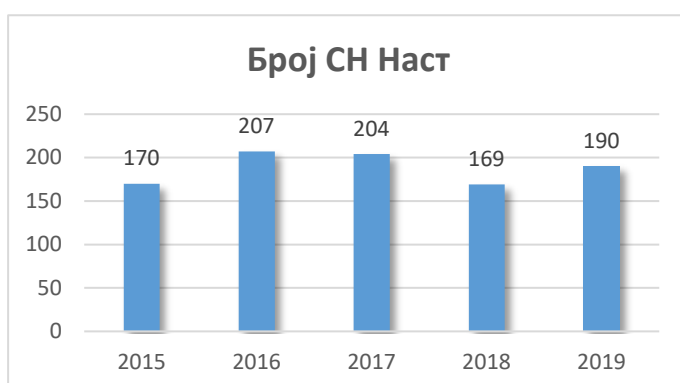


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Сомбор 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: **1522.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **940.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **27.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **1248.**

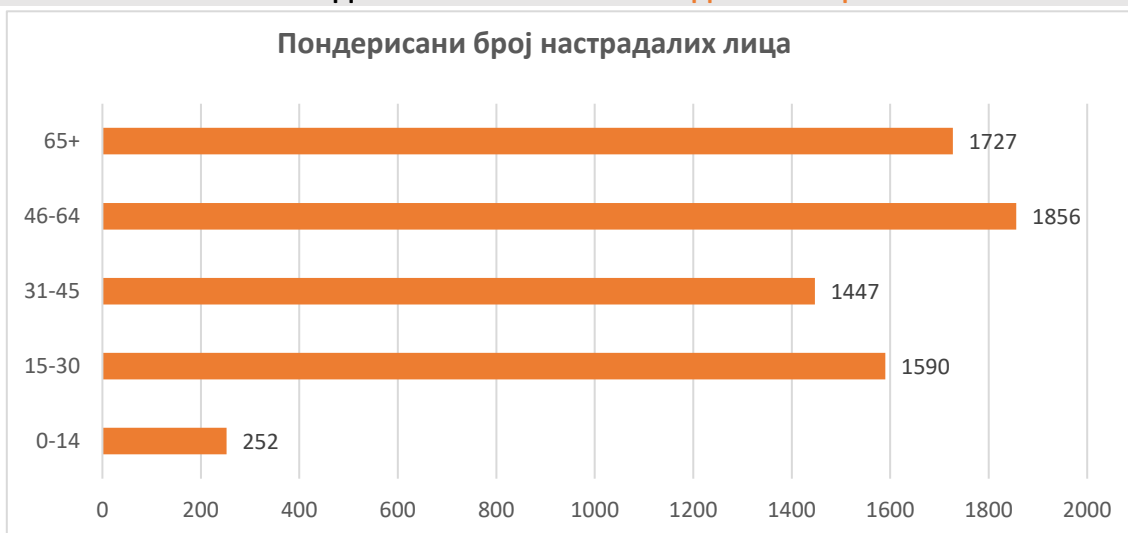
### 3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

#### 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

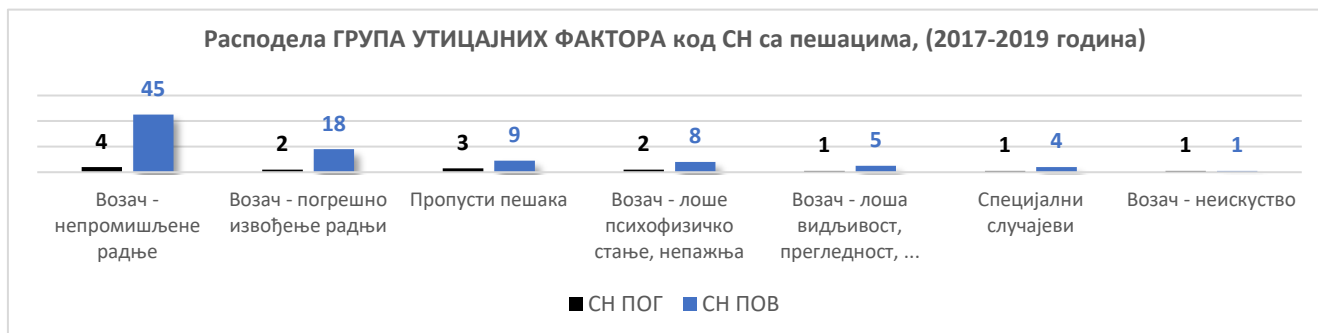
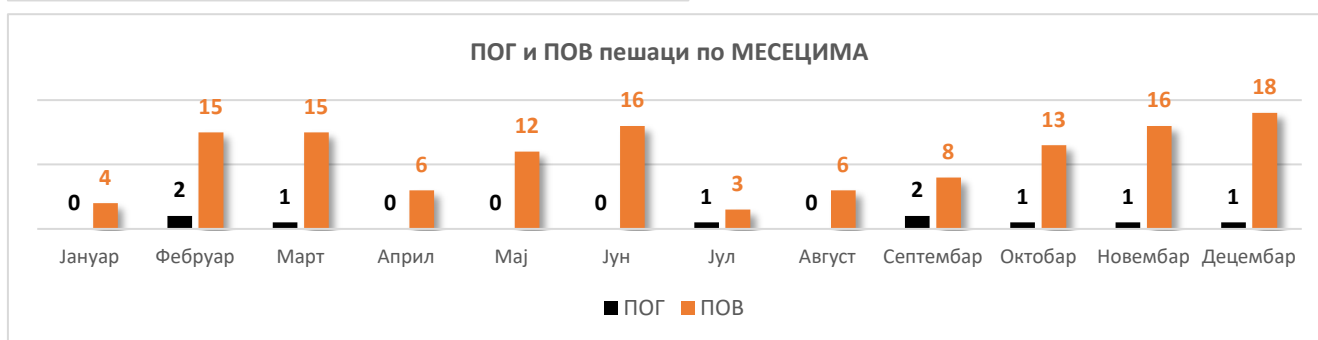
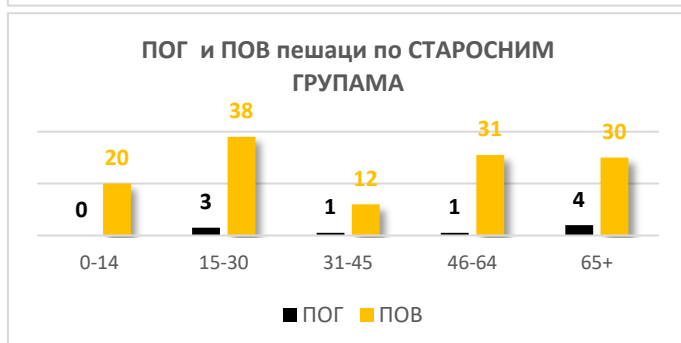


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

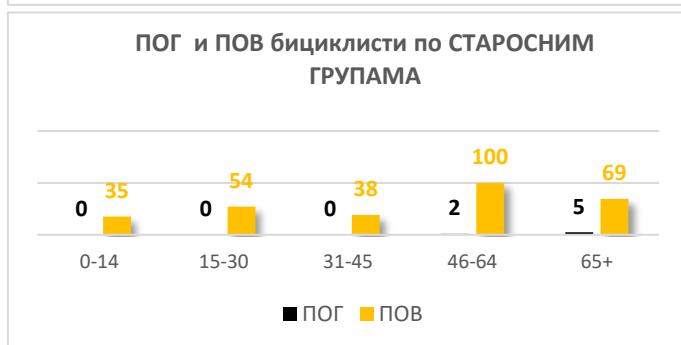
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



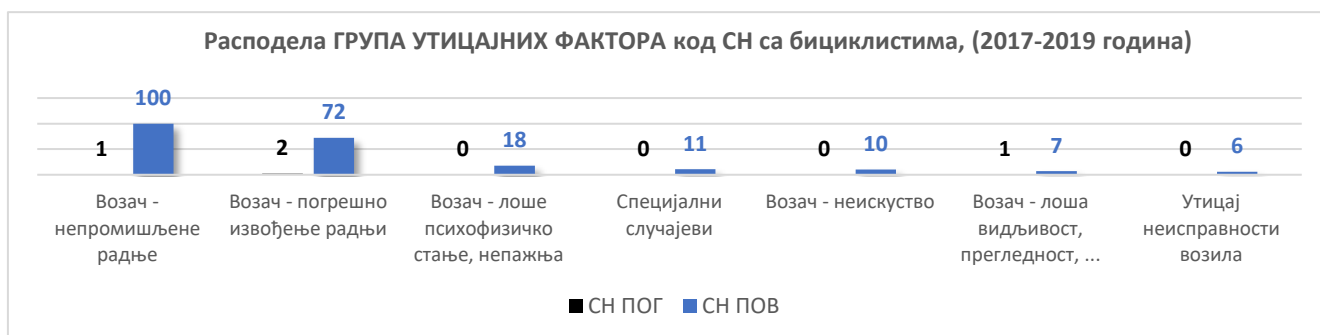
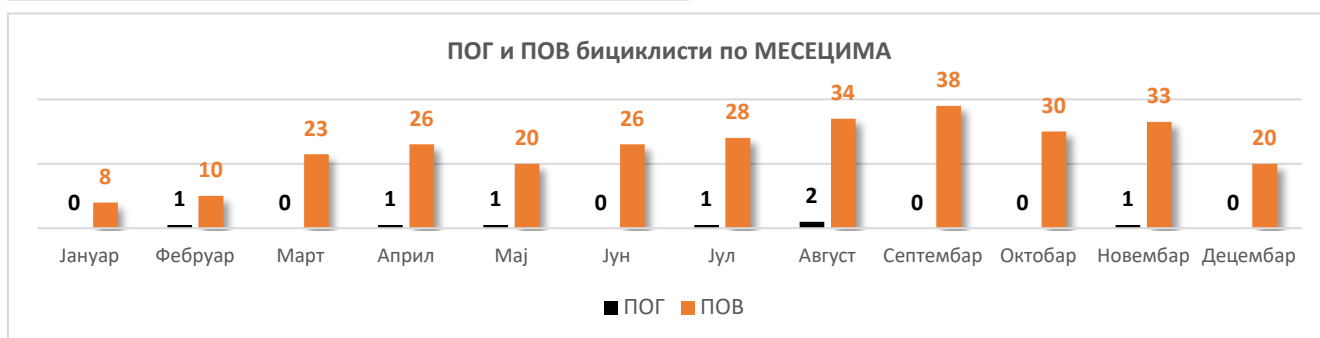
- Број погинулих пешака је 9, што чини 33% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 132, што чини 11% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости 15-30 година.
- Пешаци највише страдају у децембру.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - непромишљене радње**.



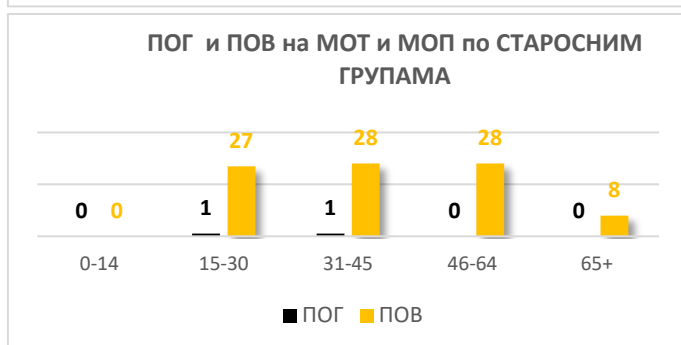
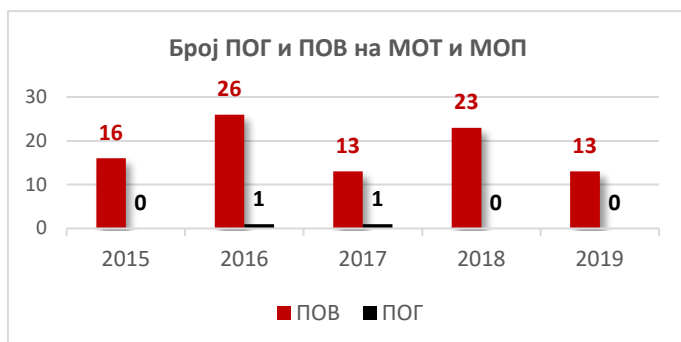
## 5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



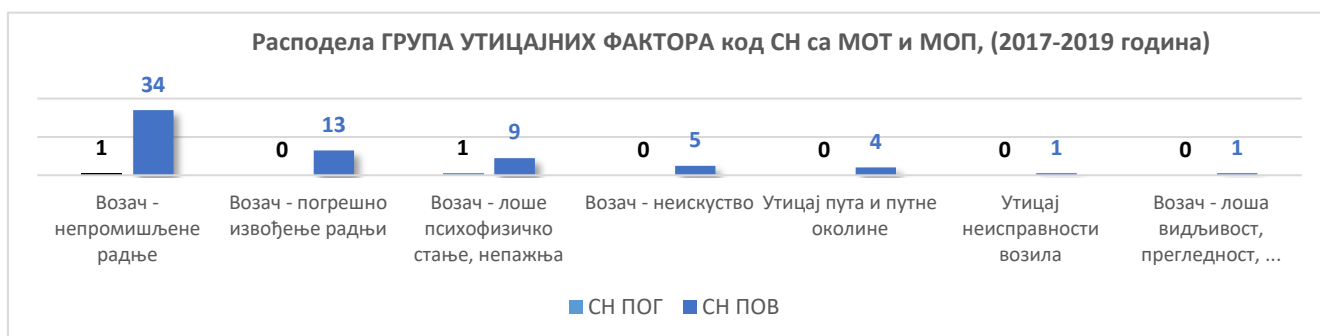
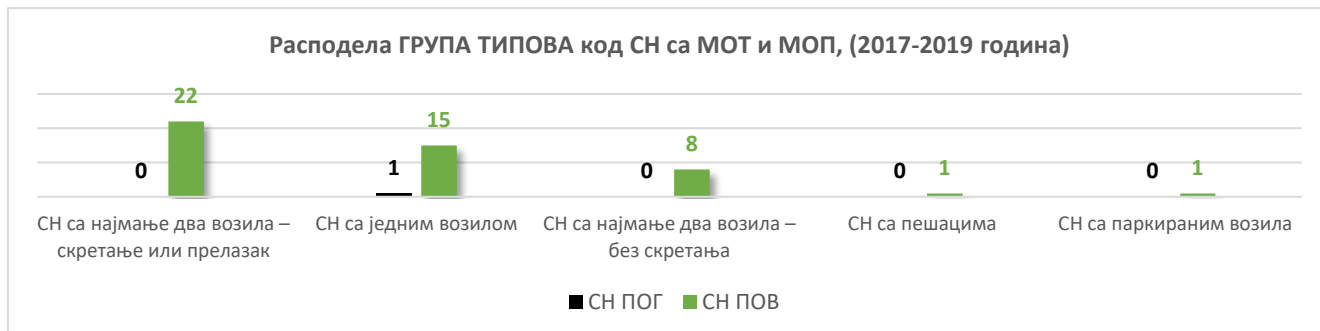
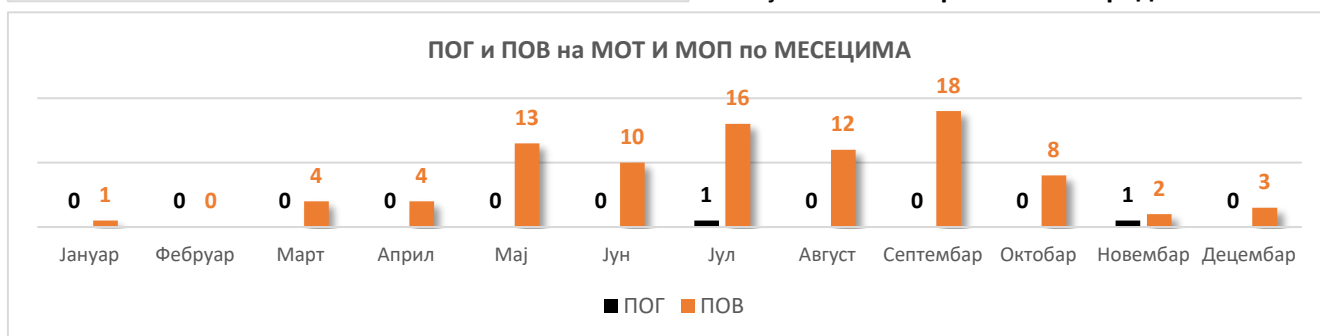
- Број погинулих бициклиста је 7, што чини 26% погинулих лица у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 296, што чини 24% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости **46-64 година**.
- Бициклисти највише страдају у **септембру**.
- 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)

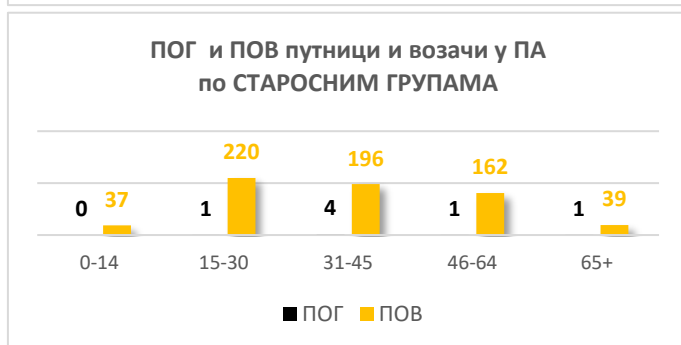


- Број погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима је 2, што чини 7% погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 91, што чини 7% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на **МОТ и МОП** је међу лицима старости **31-45 година**.
- Лица на **МОТ и МОП** највише страдају у **септембру**.
- 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**.

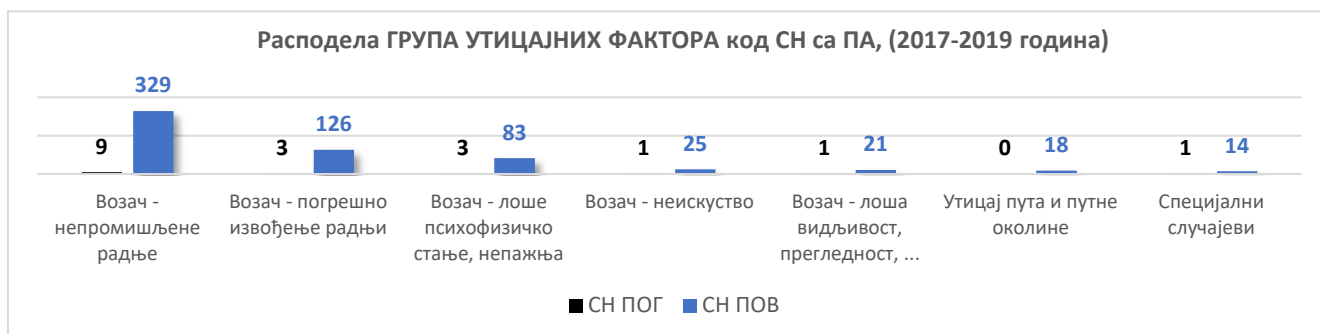
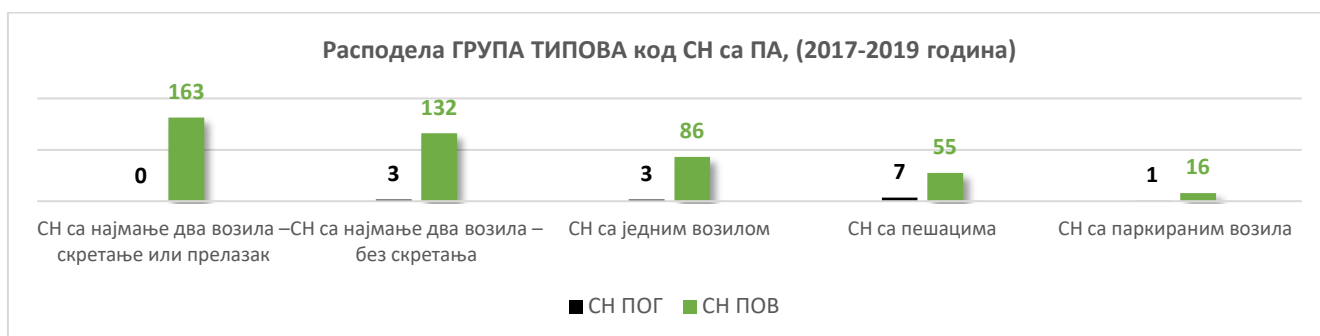
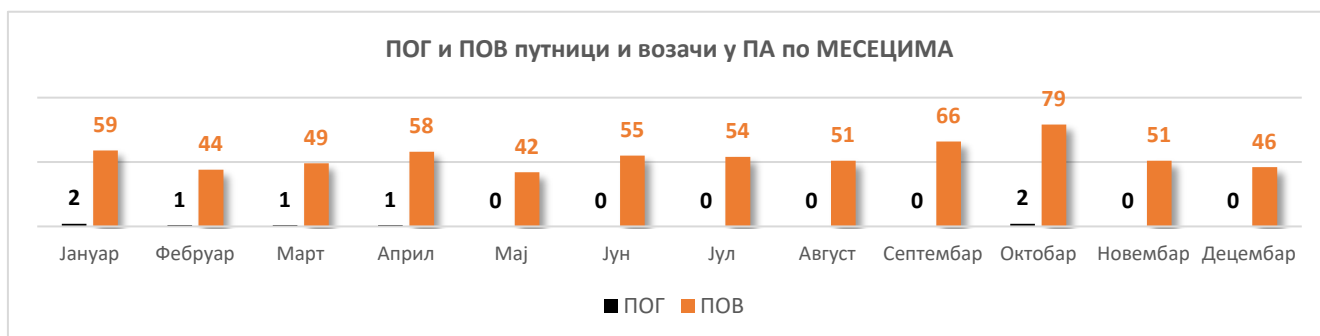




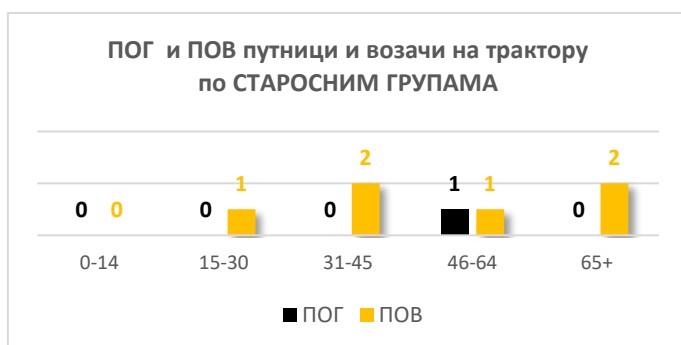
## 7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



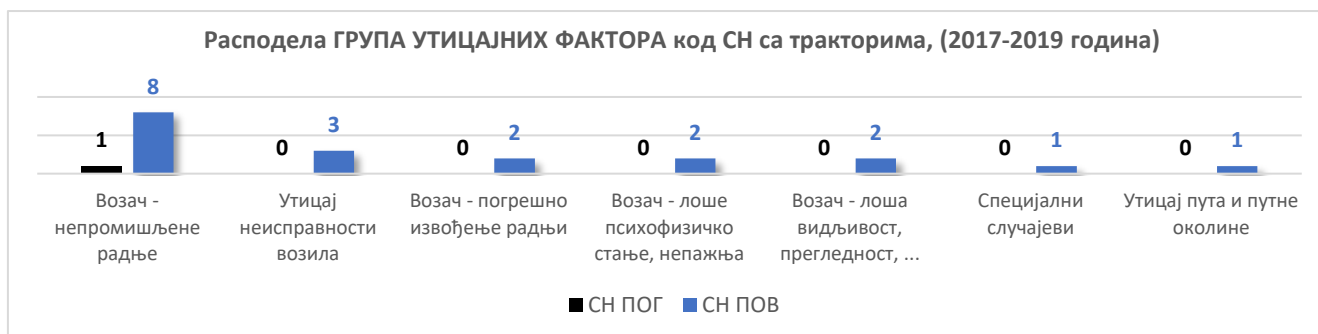
- Број погинулих возача и путника у ПА је 7, што чини 26% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 654, што чини 52% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 15-30 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у 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 - непромишљене радње.



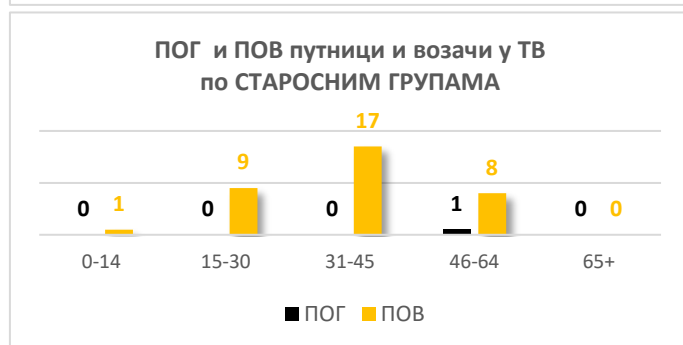
## 8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



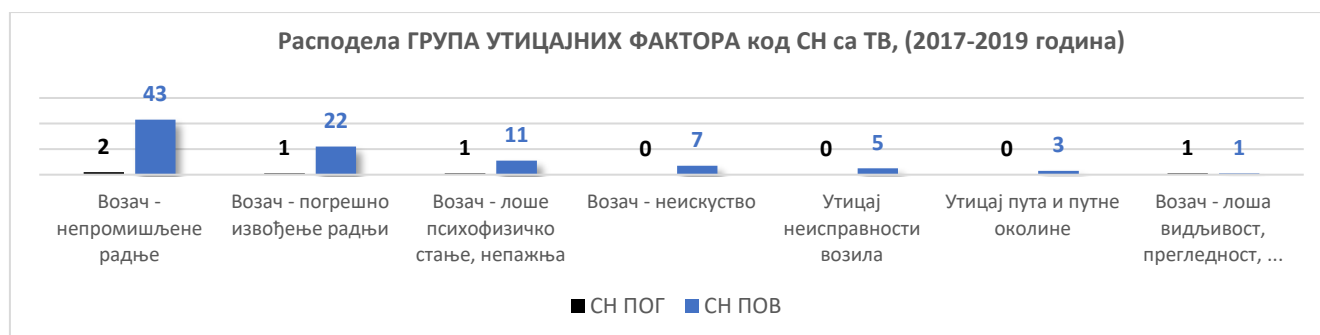
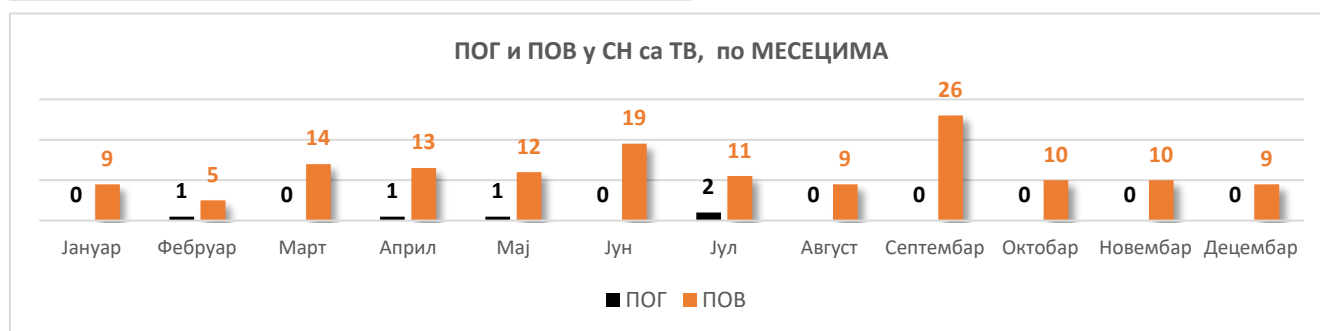
- Број погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора је 2, што чини 7% погинулих лица у СН (у Србији чине 5% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 3% повређених лица у СН (у Србији чине 1% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости 31-45, 46-64 и 65+ година.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у септембру.
- 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 - непромишљене радње.



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

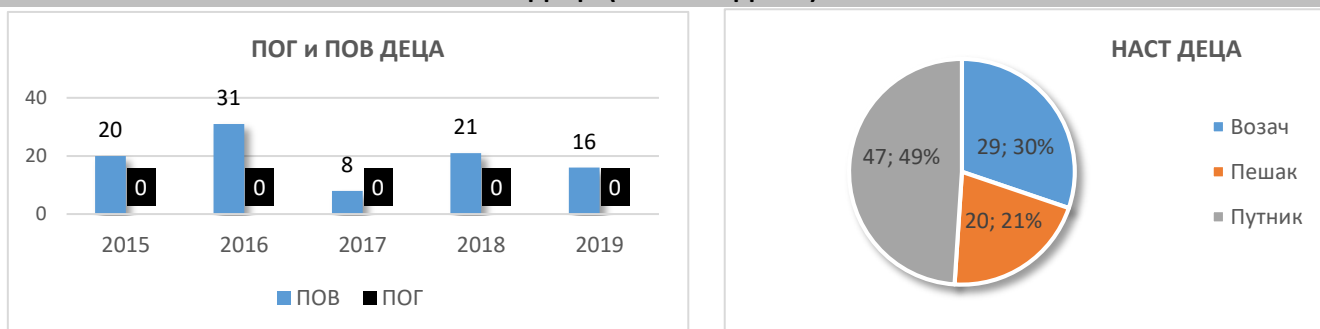


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 5, што чини 19% погинулих лица у СН (у Србији чине 8% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 12% повређених лица у СН (у Србији чине 4% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости **31-45 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у **септембру**.
- 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**.



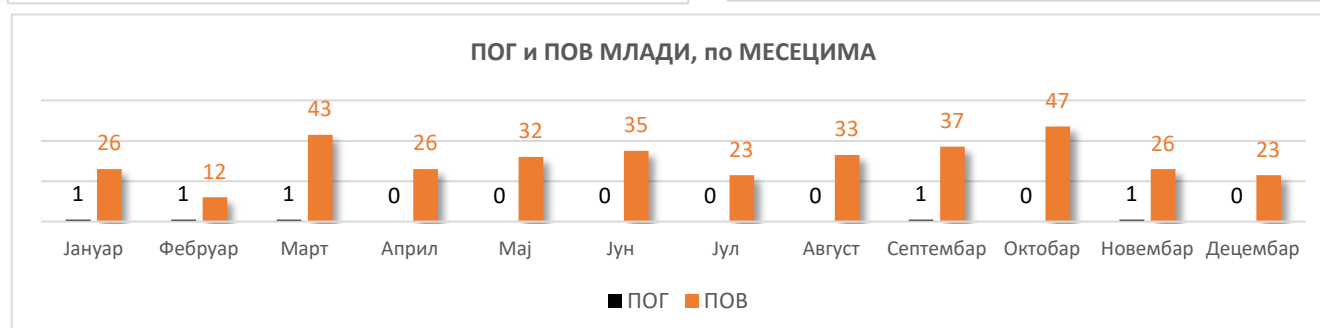
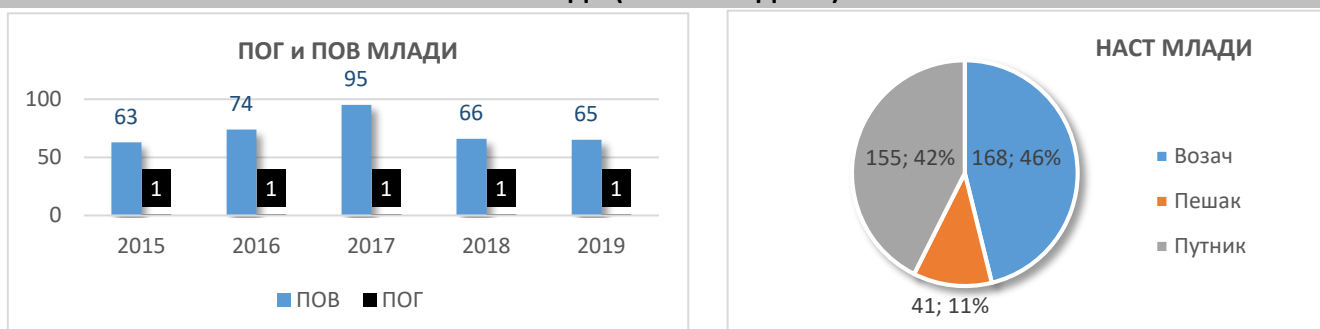
## 10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



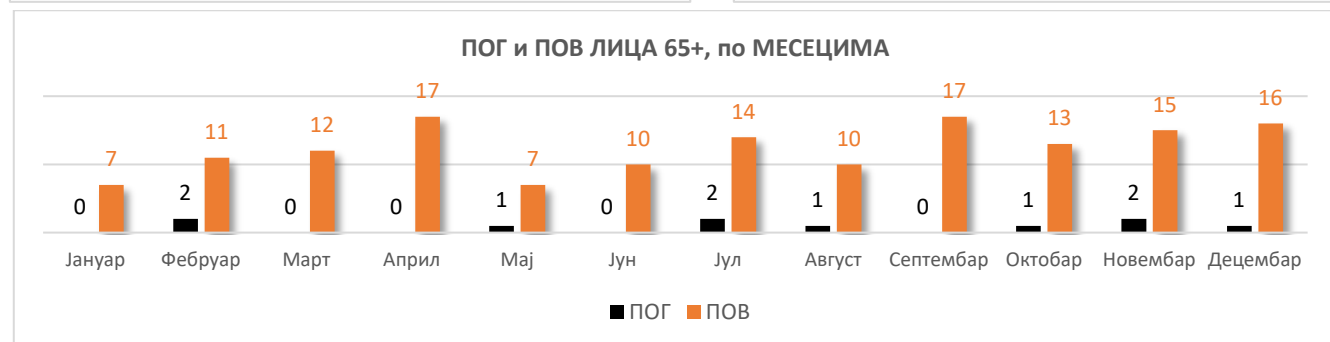
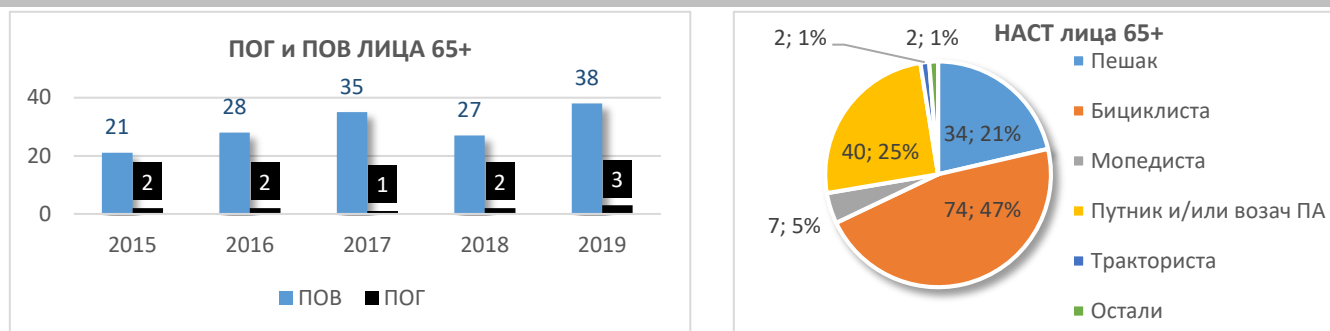
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 96, док није било 0 погинуле деце.
- Деца путници чине 49%, деца пешаци 21%, а деца возачи 30% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у мају.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло 5 младих лица, што чини 19% укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих 363, што чини 29% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (46%).
- Млади највише страдају у октобру.

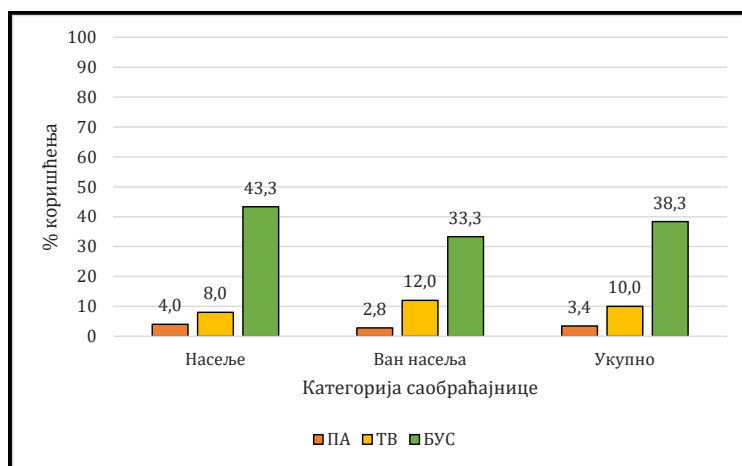
### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



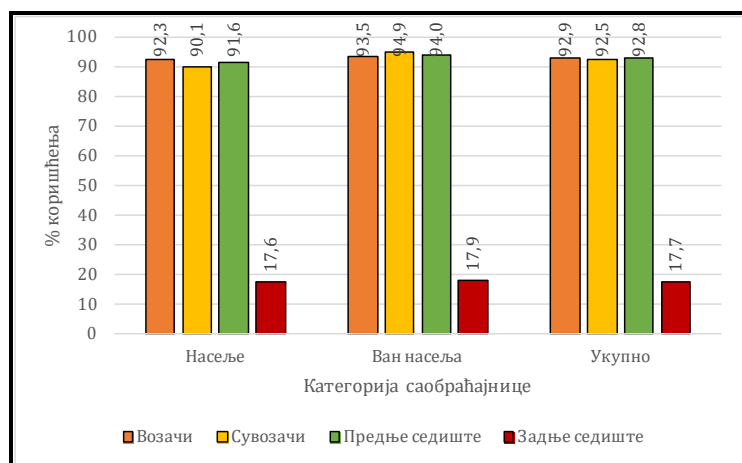
- Укупно је **погинуло 10 старијих лица**, што чини **37%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених старијих лица 149**, што чини **12%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **бициклисте (47%)**.
- Старији највише страдају у **априлу, септембру, новембру и децембру**.

## 11. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУ ЗА ГРАД СОМБОР

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у граду Сомбор, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача аутобуса (38,3%). Возачи аутобуса најчешће користе мобилне телефоне током војње у насељу и то њих 43,3%. Такође, возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон у насељу (4,0%), док возачи теретних возила чешће користе мобилни телефон ван насеља (12,0%), Дијаграм бр. 11.1.

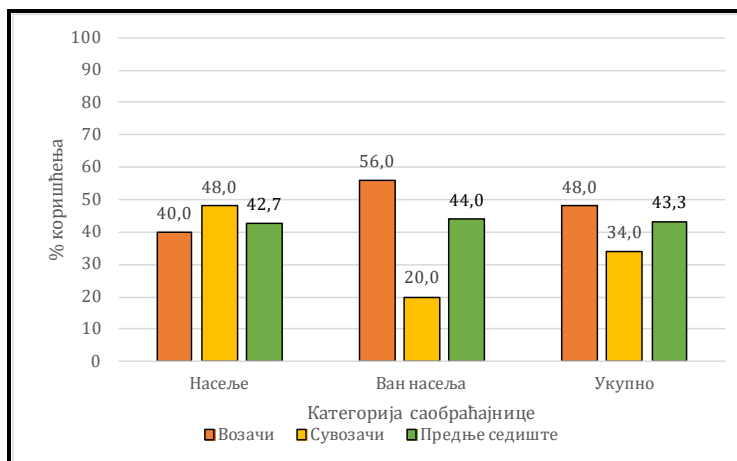


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у граду Сомбор



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

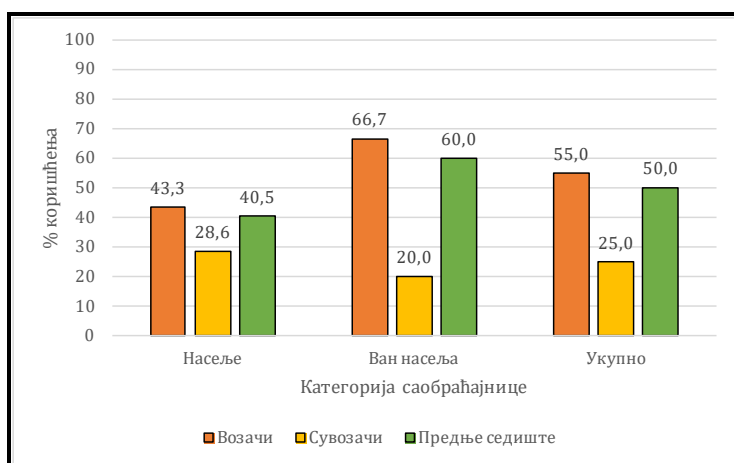
Коришћење сигурносног појаса у граду Сомбор слично је код возача и сувозача. Код возача, ове вредности износе 92,3% у насељу и 94,9% ван насеља. Код сувозача, већа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (94,9%), а мања у насељу (90,1%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 17,7%. Сличан ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочен је и у насељу (17,6%) и ван насеља (17,9%), Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у граду Сомбор износи 48,0% код возача и 34,0% код сувозача. Већи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је ван насеља (56,0%) док је код сувозача то случај у насељу (48,0%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила у насељу (40,0%), односно, код сувозача ван насеља (20,0%), Дијаграм бр. 11.3.

Употреба сигурносног појаса у аутобусима у граду Сомбор значајно се разликује код возача и сувозача. Код возача аутобуса овај проценат износи 43,3% у насељу и 66,7% ван насеља, а просечно износи 55,0%. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 25,0% (20,0% ван насеља и 28,6% у насељу), Дијаграм бр. 11.4.

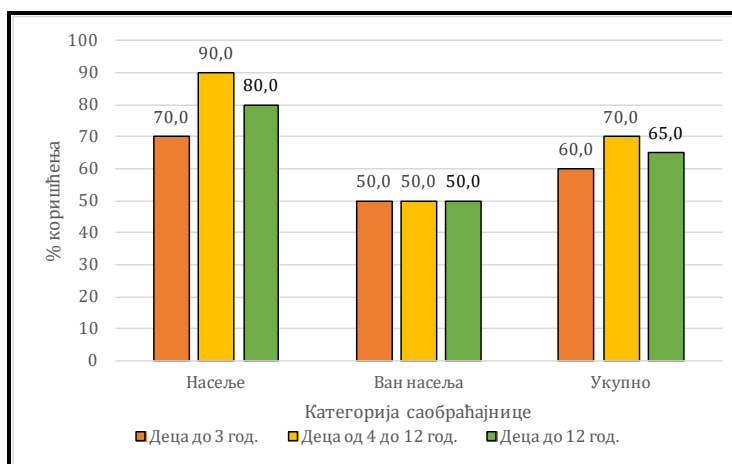


Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у граду Сомбор

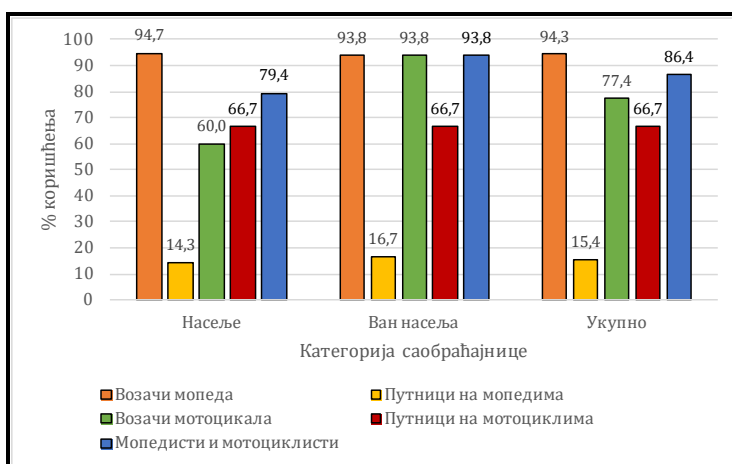
Употреба заштитних система за децу у граду Сомбор износи 65,0%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 60,0%, а код старије деце од 4 до 12 година 70,0%. Употреба заштитних система за децу до 3 године је мања ван насеља (50,0%) у односу на употребу у насељу (70,0%). Са друге стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година је 90,0% у насељу, а 50,0% ван насеља, Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у граду Сомбор код свих двоточкаша износи 86,4%. Генерално, уочава се већа употреба заштитних кацига код возача мопеда и код возача мотоцикала. Са друге стране, путници на

мопедима и путници на мотоциклима знатно мање су користили заштитне кациге. Нарочито треба нагласити употребу заштитних кацига у насељу код путника на мопедима у насељу (14,3%) и ван насеља (16,7%), Дијаграм бр. 11.6.



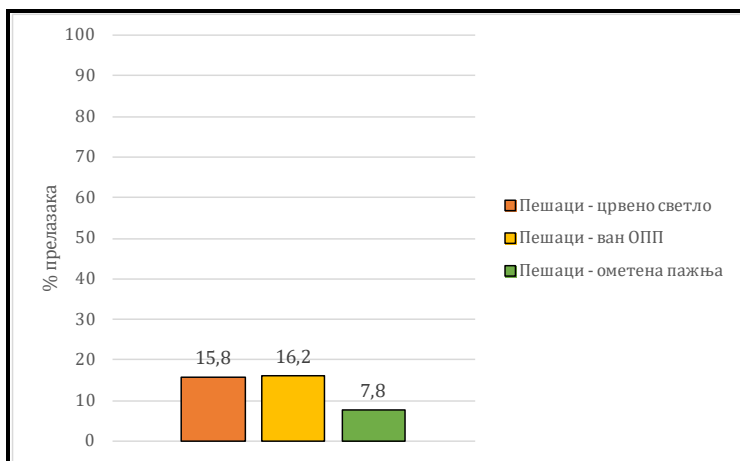
Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у граду Сомбор



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у граду Сомбор

Истраживања понашања пешака на подручју града Сомбор показала су да 15,8% пешака прелази улицу када им је прелазак забрањен црвеним светлом. Сличан проценат пешака у посматраној граду прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза, њих 16,2%. Такође, 7,8% пешака имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.





Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у граду Сомбор

Основни циљеви безбедности саобраћаја града Сомбора 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<br>СТАЊЕ  | 2011. год. | 8     | 61     | 0        | 5        |
| ТРЕНУТНО<br>СТАЊЕ | 2019. год. | 5     | 48     | 0        | 2        |
| ЦИЉ               | 2020. год. | max 4 | max 30 | 0        | max 2    |

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

- Догодило се укупно 1522 саобраћајних незгода, од којих је 940 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 27 лица, док је теже и лакше повређено 1248 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Погинуло је 9 пешака, што чини 33% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 7 бициклиста, што чини 26% укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 2 возача и путника на мотоциклима и мопедима, што чини 7% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 7 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 2 лица, што чини 7% од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника било теретно возило, погинуло је 5 лица, што чини 19% од укупног броја погинулих лица.
- У посматраном периоду повређено је 96-оро деце, док није било погинуле деце у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству путника (49%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 5 младих. Млади чине 19% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (46%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 10 лица старости 65 и више година, што чини 37% од укупног броја погинулих лица. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству бициклисте (47%).
- 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 септембру.

### 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.**