

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ОПШТИНА СВИЛАЈНАЦ \***



## 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.

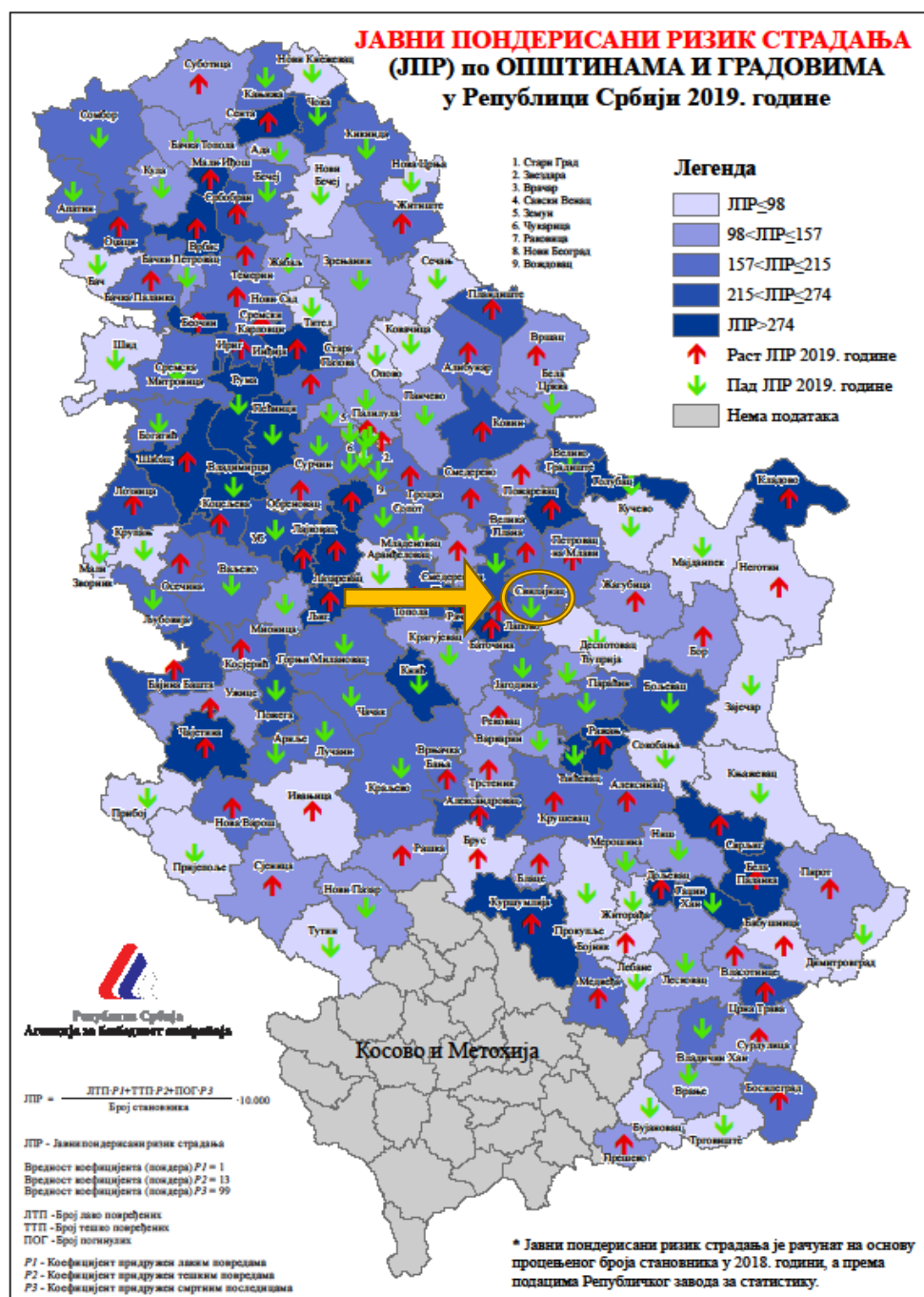
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Свилајнац. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

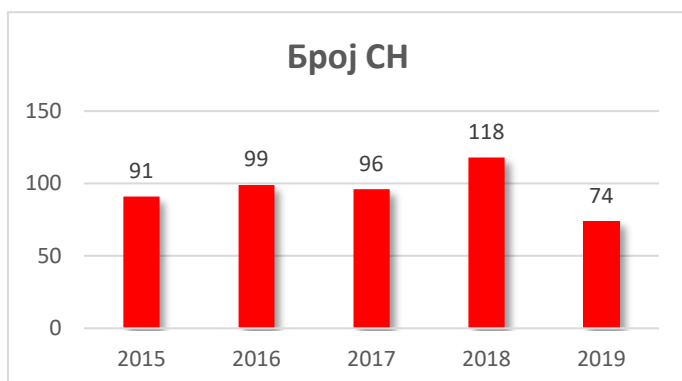
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analize-i-istrazivanja/baza-podataka>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

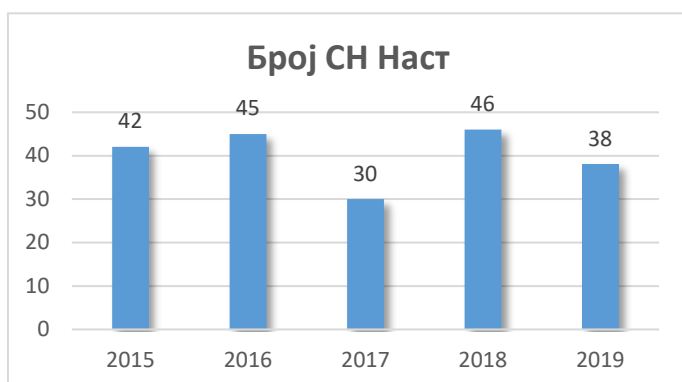


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Свилајнац 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 **478**.



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је **201**.



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је **13**.



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је **255**.

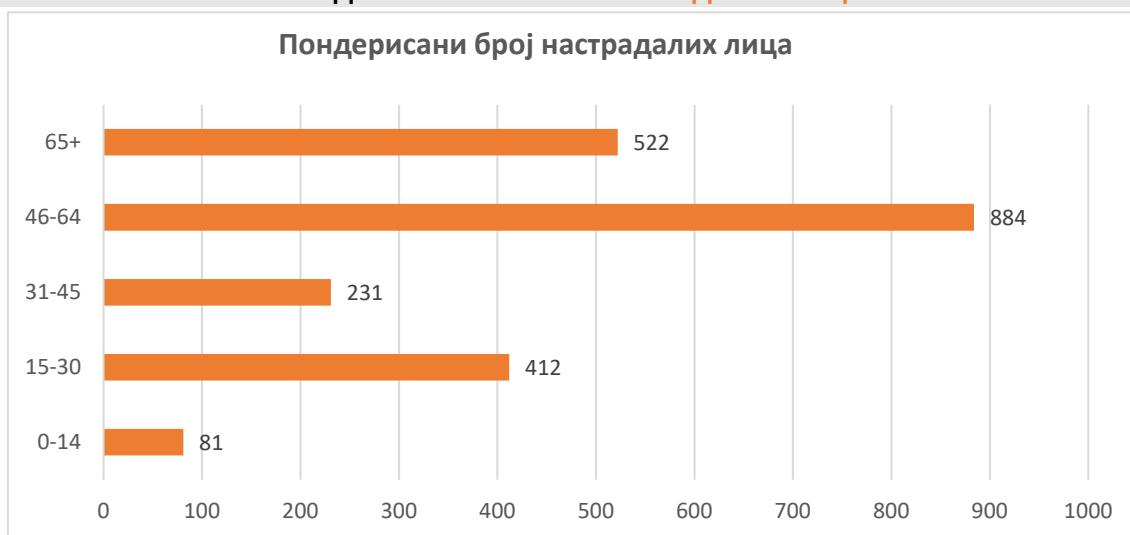
### 3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

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



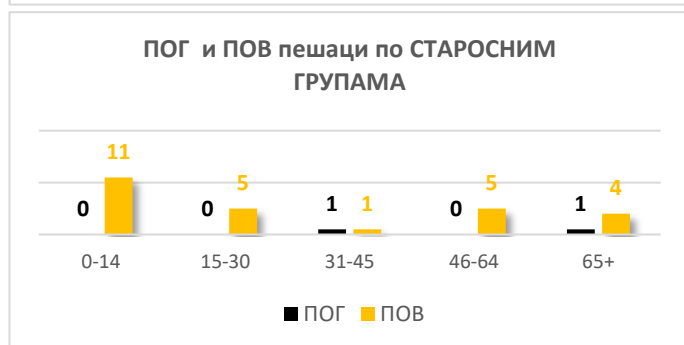
Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да, у односу на категорију возила и својство учешћа настрадалих у саобраћајним незгодама, највише страдају **возачи и путници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

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

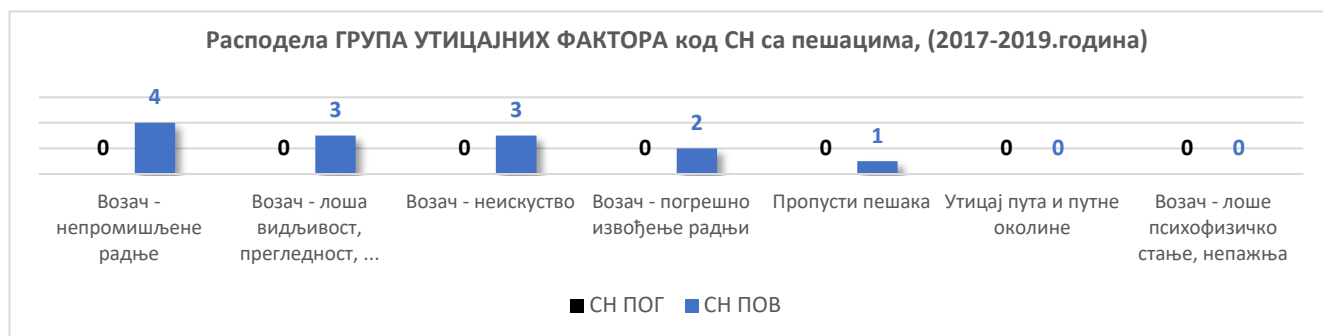


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

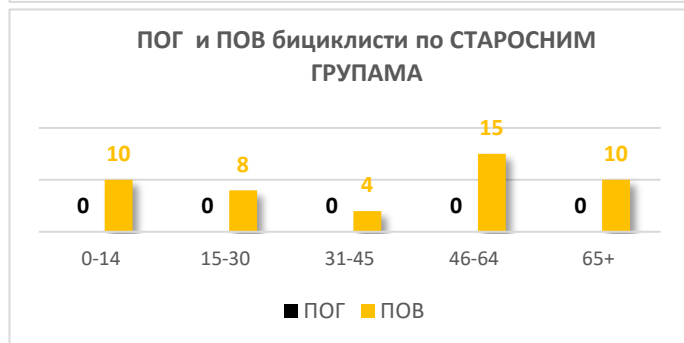
### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



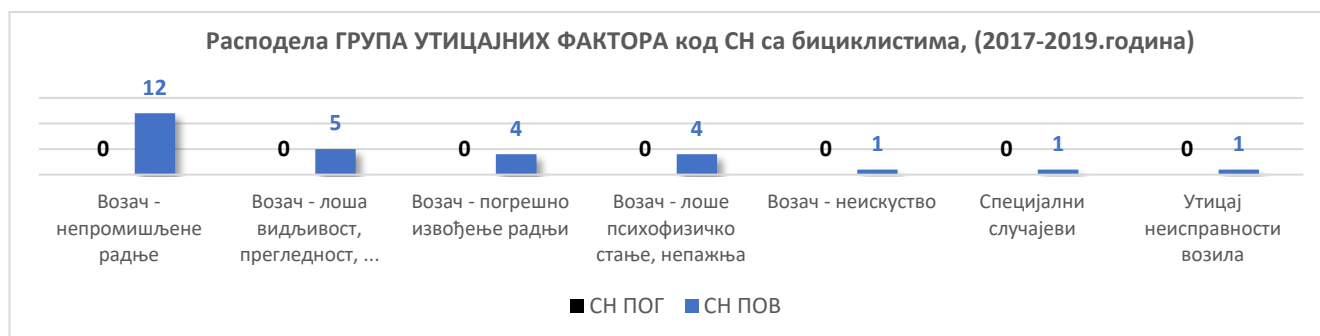
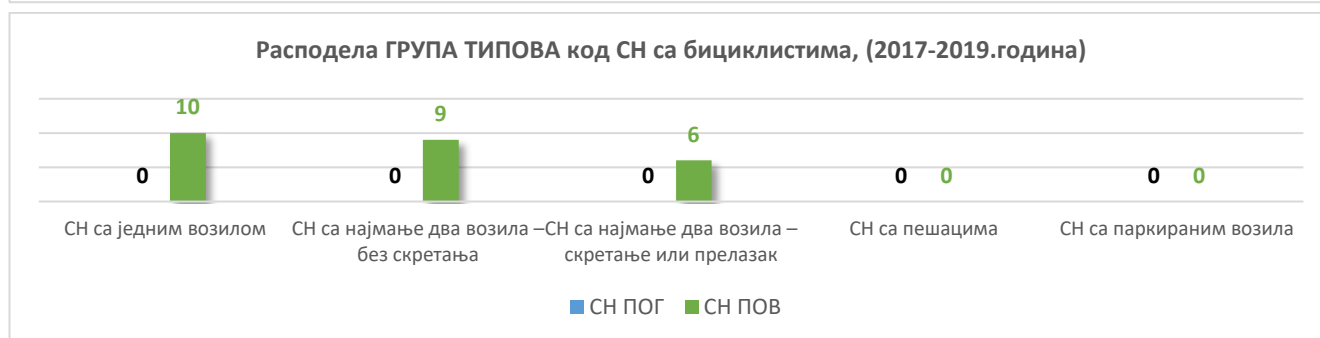
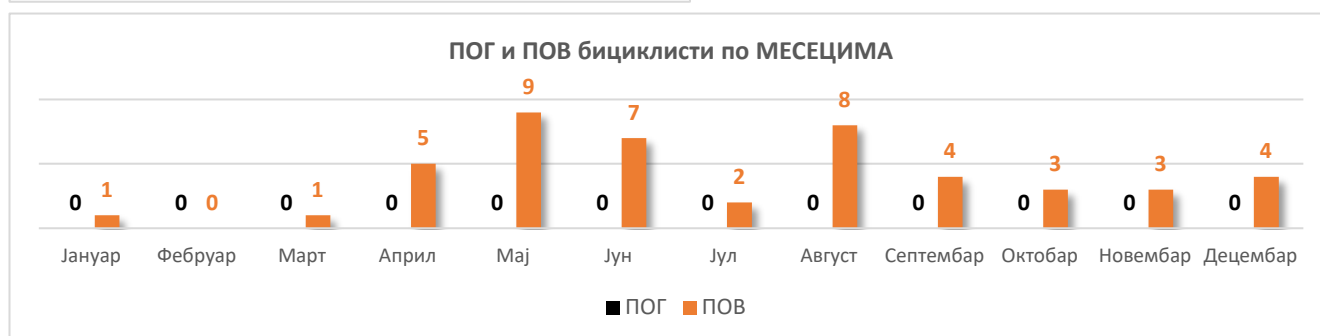
- Број погинулих пешака је 2, што чини 15% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 26, што чини 10% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости 0-14 година.
- Пешаци највише страдају у октобру.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - непромишљене радње**.



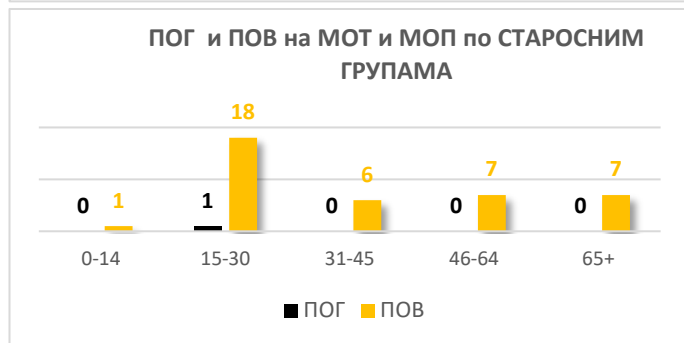
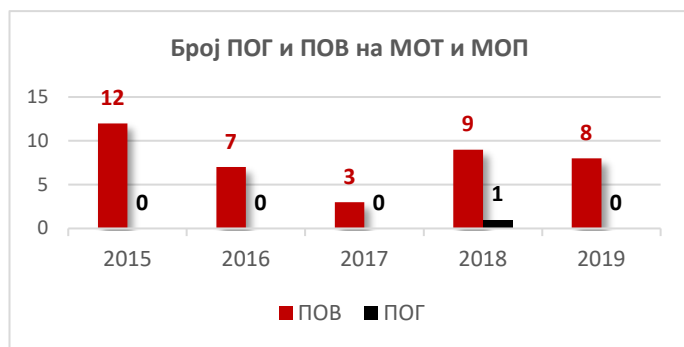
## 5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



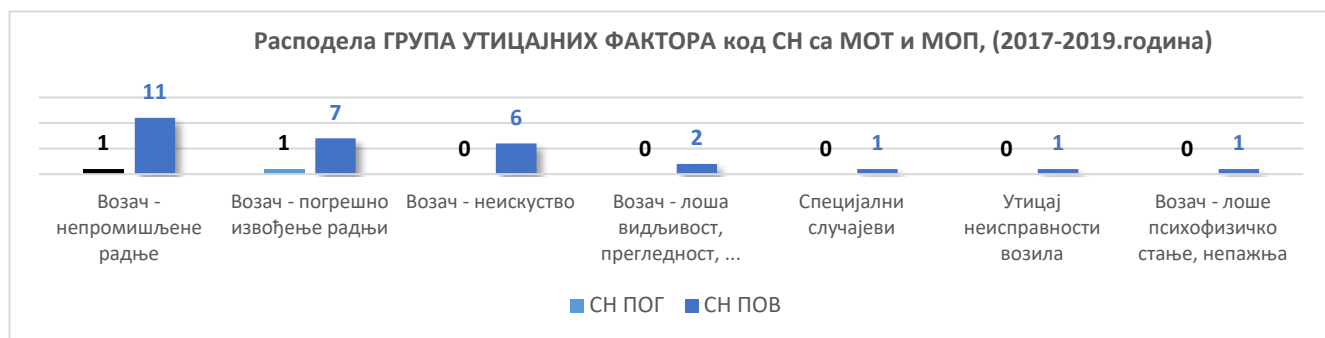
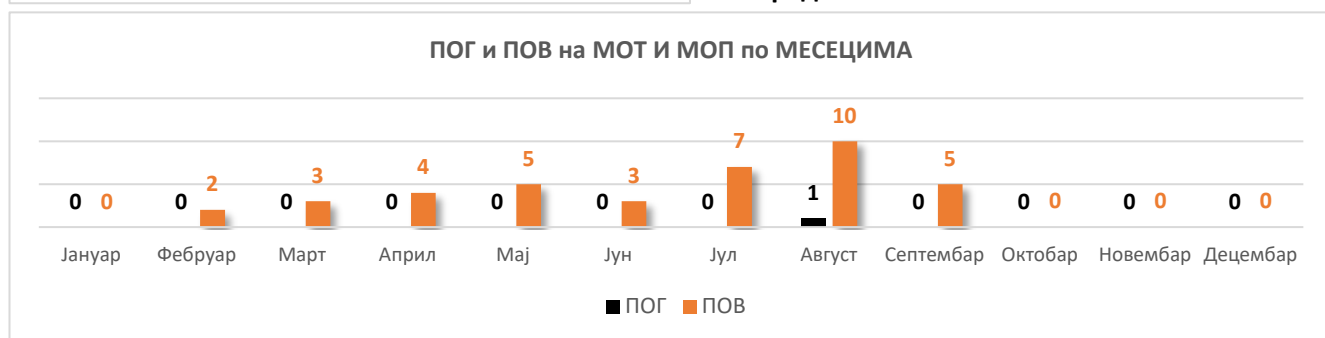
- Није било погинулих бициклиста у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 47, што чини 18% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости 46-64 година.
- Бициклисти највише страдају у мају.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са учешћем бициклиста најчешће је одабрана група типова СН са једним возилом.
- 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)

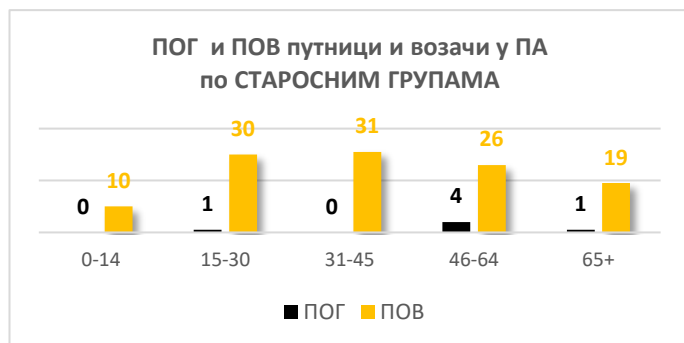


- Погинуо је једно лице на моторизованом двоточкашу, што чини 8% погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених лица на моторизованим двоточкашима је 39, што чини 15% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на МОТ и МОП је међу лицима старости 15-30 година.
- Лица на МОТ и МОП највише страдају у августу.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са МОТ и МОП најчешће је одабрана група типова СН са једним возилом.
- 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.

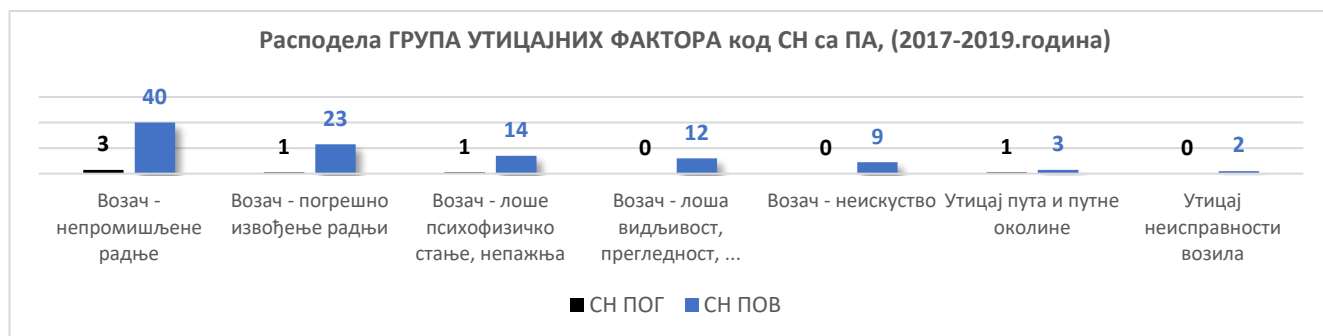
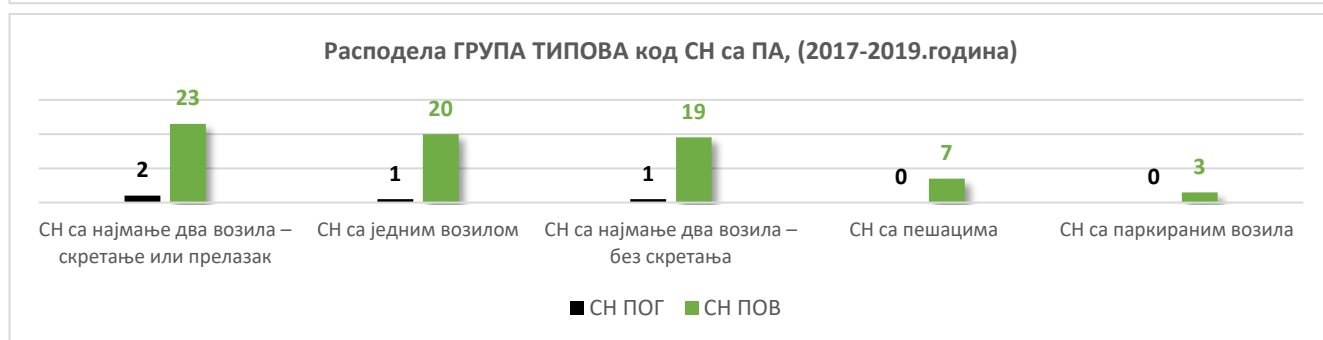
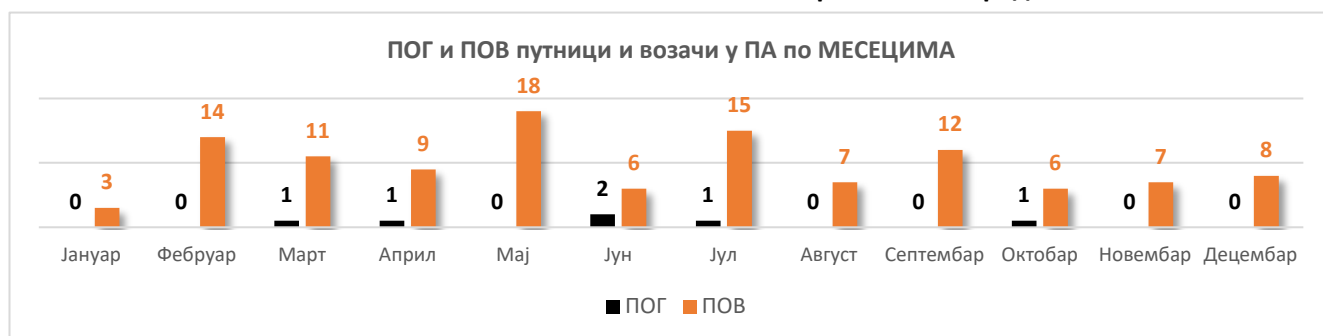


## 7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



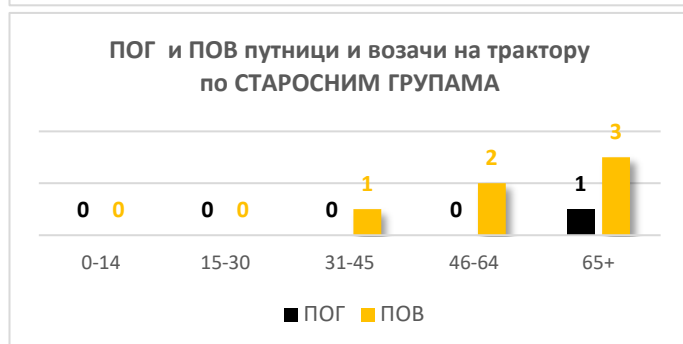


- Број погинулих возача и путника у ПА је 6, што чини 46% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 116, што чини 45% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 15-30 и 31-45 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у мају.
- 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.

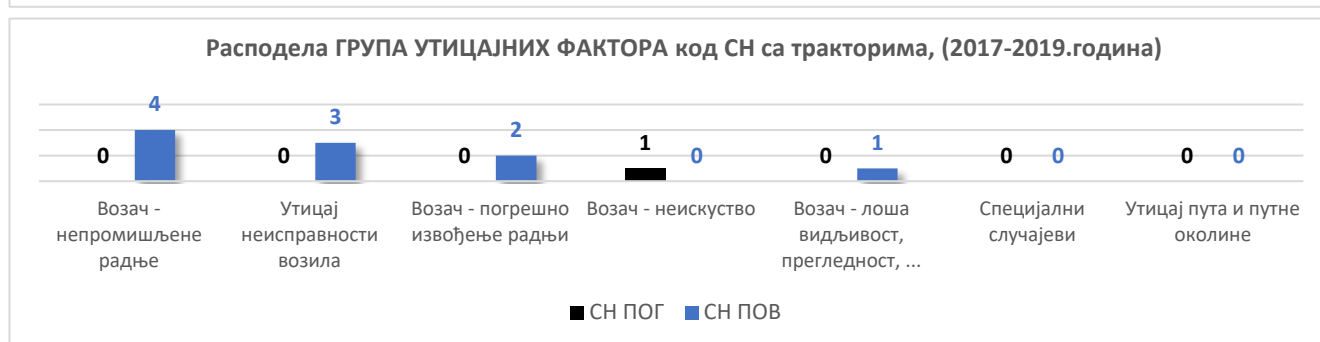
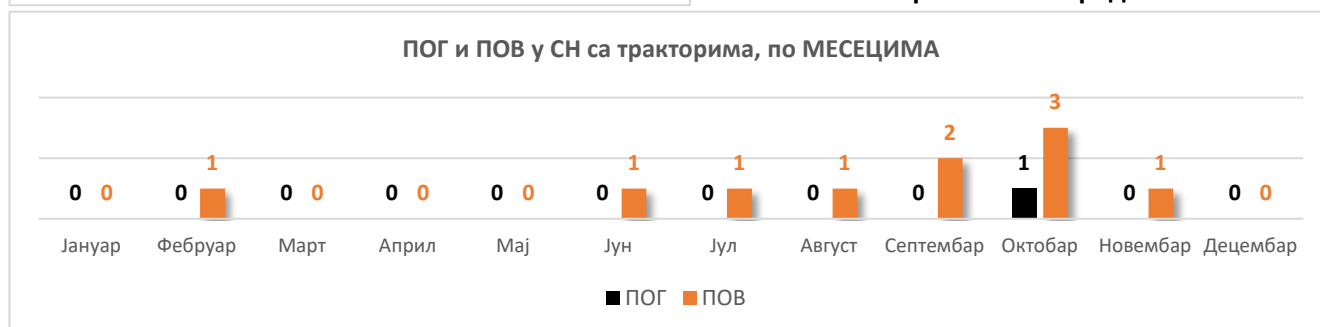




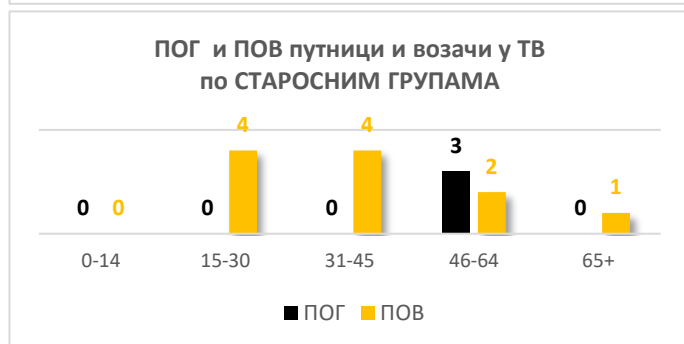
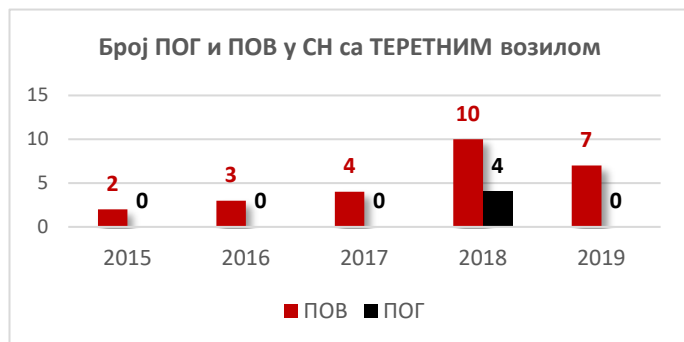
## 8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



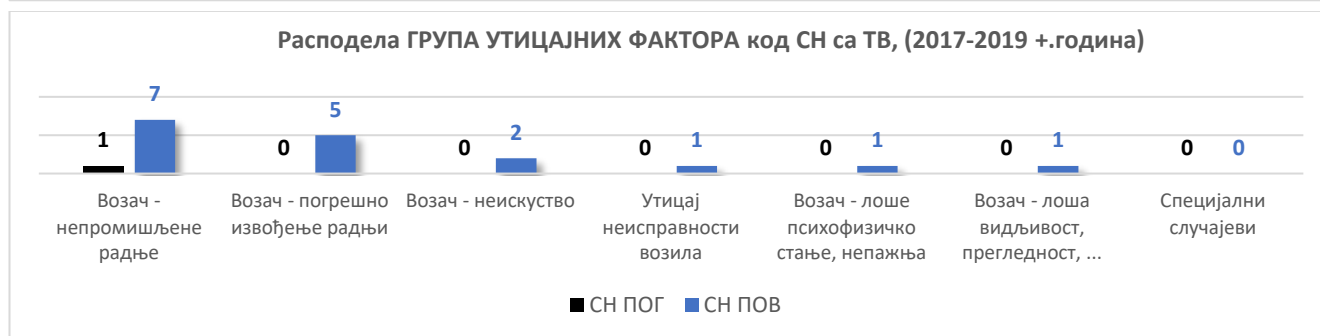
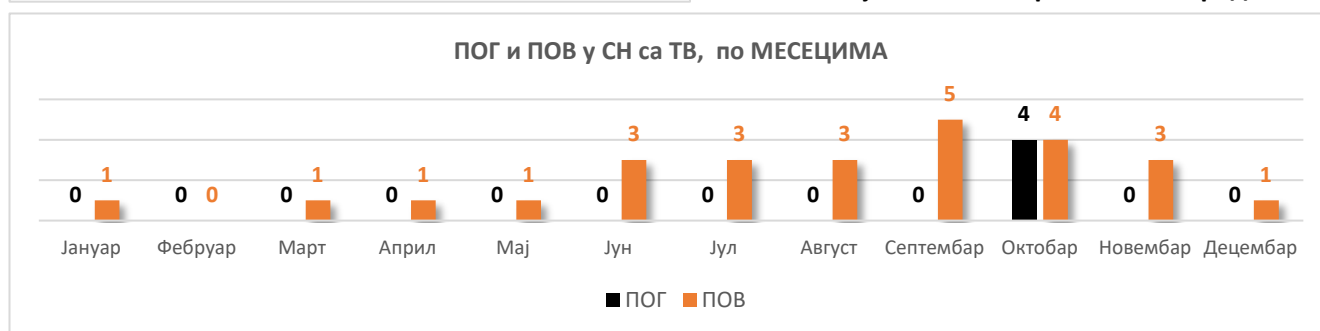
- Погинуло је једно лице у саобраћајним незгодама са учешћем трактора, што чини **8% погинулих лица у СН** (у Србији чине **7%** погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине **4% повређених лица у СН** (у Србији чине **2%** повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **65+ година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **октобру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са тракторима најчешће је одабрана **група типова СН са једним возилом**.
- 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)



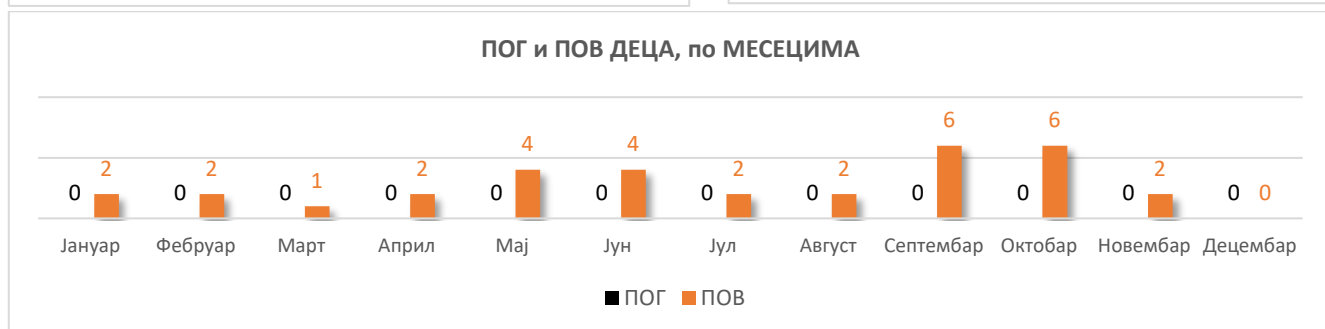
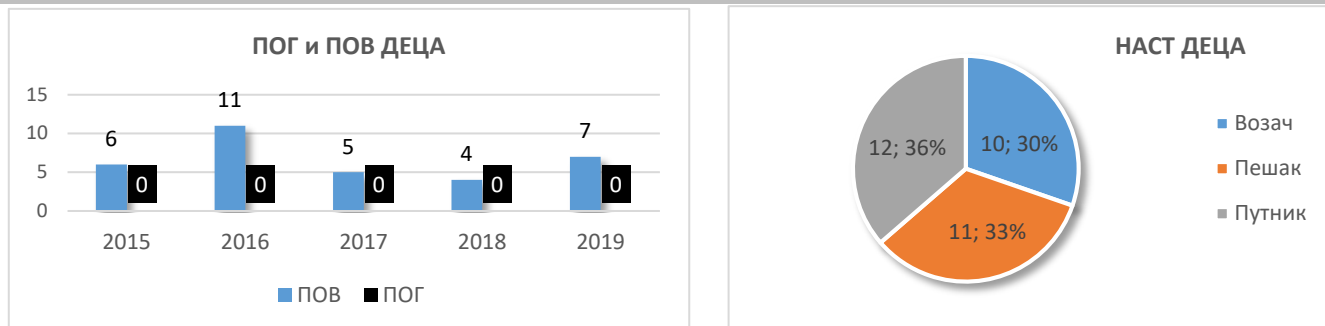
- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 4, што чини 31% погинулих лица у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 10% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 46-64 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 – скретање или прелазак.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група утицајних фактора настанка СН са настрадалим лицима са учешћем теретних возила је Возач - непромишљене радње.



## 10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА,

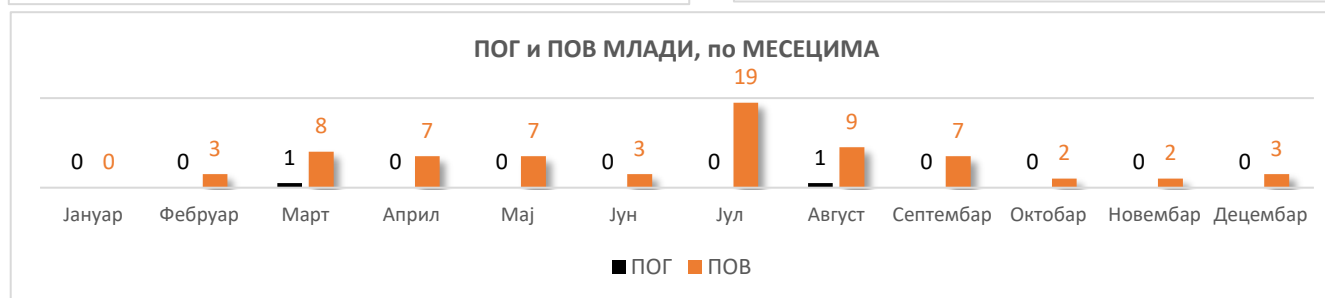
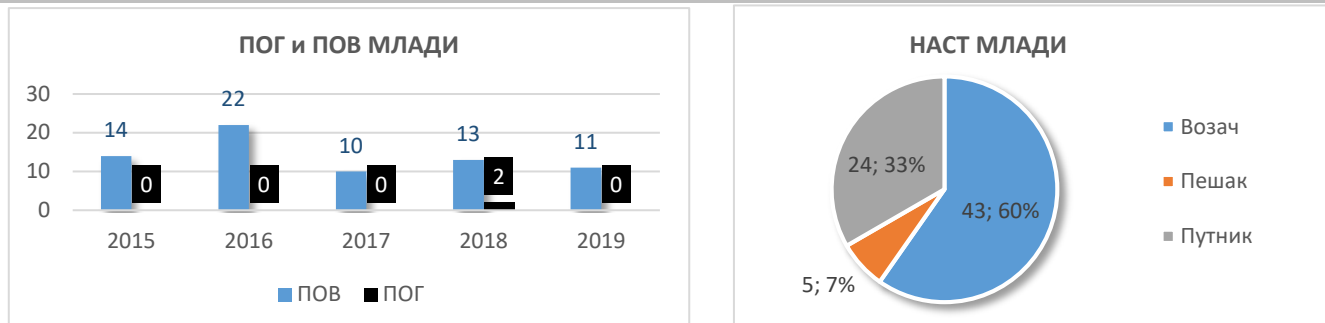
## ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



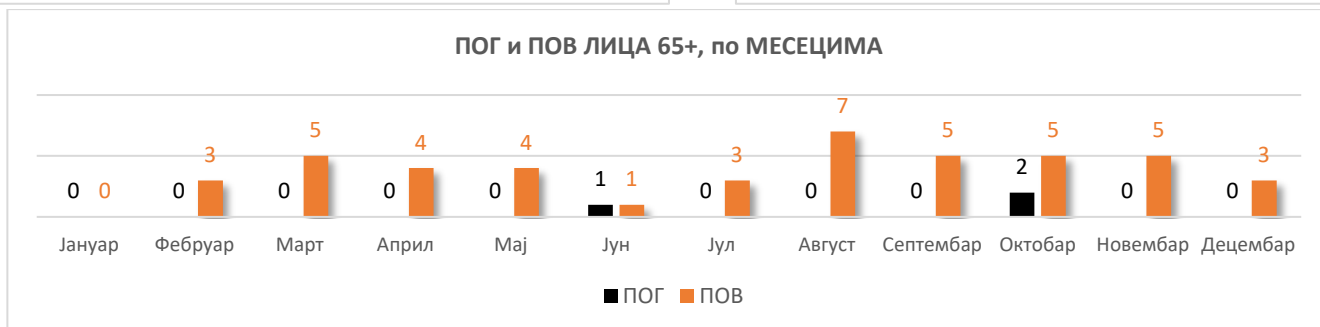
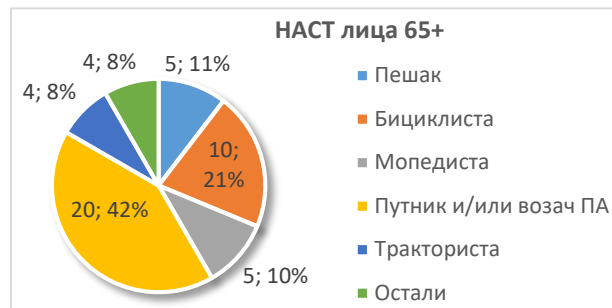
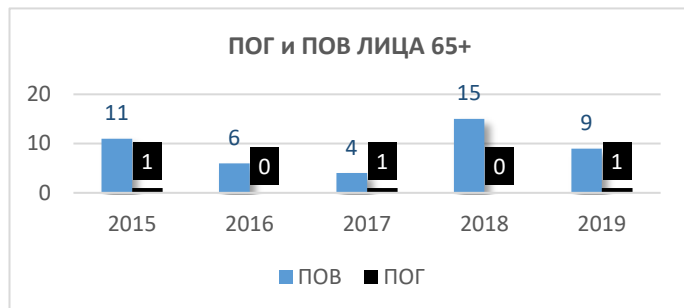
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је **33**, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине **36%**, деца пешаци **33%**, а деца возачи **30%** од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у **септембру и октобру**.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је **погинуло двоје младих лица**, што чини **15%** укупно погинулих лица (у Србији чине **19%** погинулих лица), док је број **повређених младих 70**, што чини **27%** укупно повређених лица (у Србији чине **31%** повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача (60%)**.
- Млади највише страдају у **јулу**.

### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



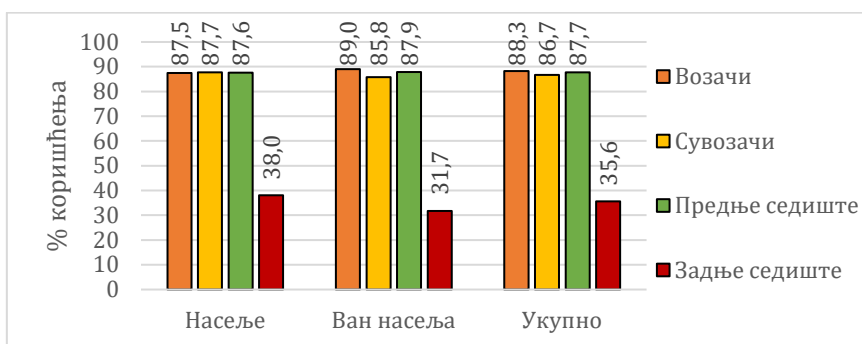
- Укупно је **погинуло троје старијих лица**, што чини **23%** укупно погинулих лица (у Србији чине **28%** погинулих лица), док је број **повређених старијих лица 45**, што чини **18%** укупно повређених лица (у Србији чине **11%** повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА (42%)**.
- Старији највише страдају у **августу и октобру**.

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

Коришћење мобилних телефона на територији општине Свилајнац евидентирано је само код возача путничких аутомобила, и то у насељу 1%, а ван насеља 3,5%, Дијаграм бр. 11.1.

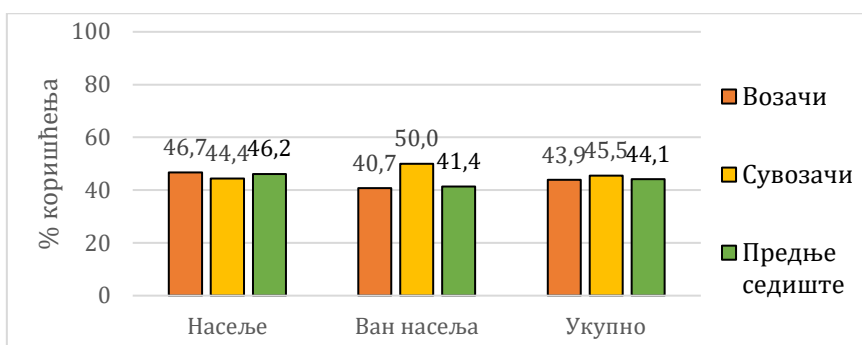


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Свилајнац



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

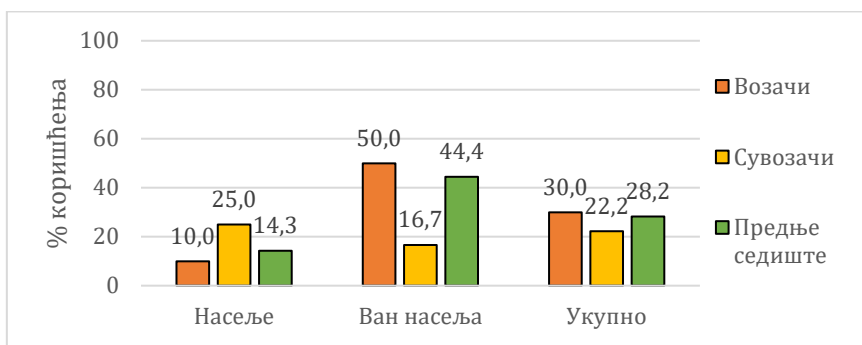
Током истраживања на територији општине Свилајнац, сличне вредности индикатора евидентирани су у насељу и ван насеља. Незнатно већи проценат коришћења појаса евидентиран је код возача. Просечно 88,3% возача и 86,7% сувозача у путничким аутомобилима користи сигурносни појас. На задњем седишту, употреба појаса у насељу износи 38%, а ван насеља 31,7%, Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса на предњем седишту у теретним возилима на територији општине Свилајнац у насељу износи 46,2%, а ван насеља 41,4%, Дијаграм бр. 11.3.

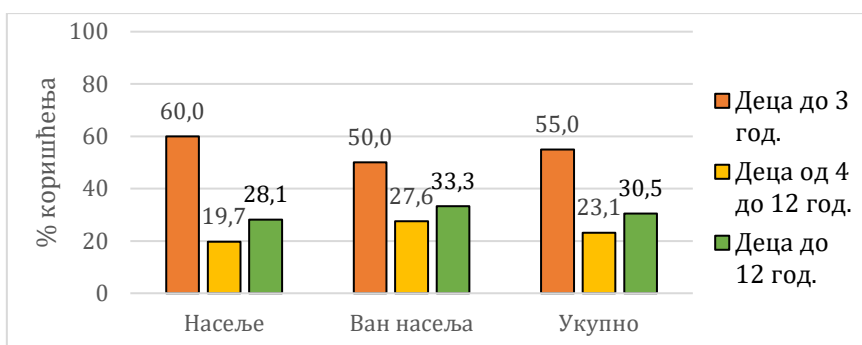
Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Свилајнац у насељу за возаче износи 10%, а за сувозаче 25%. Ван насеља 50% возача аутобуса и 16,7% сувозача у аутобусима користе сигурносни појас, Дијаграм бр. 11.4.



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

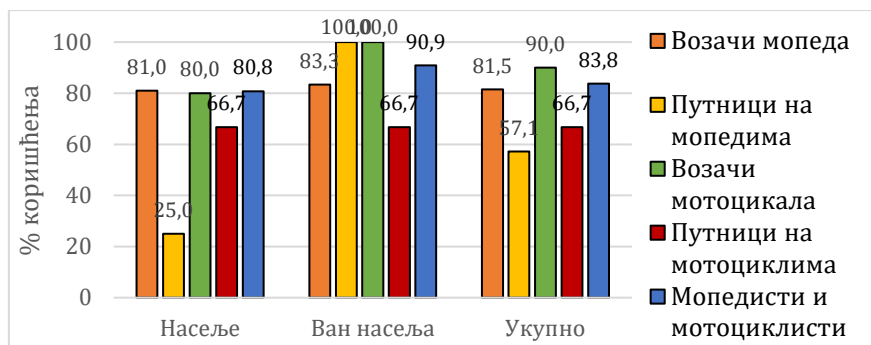
Употреба заштитних система у општини Свилајнац, значајно је већи за децу до 3 године у односу на децу од 4 до 12 година. У насељу 60% деце до 3 године и 19,7% деце од 4 до 12 година користи заштитни систем. Ван насеља, употреба заштитних система евидентирана је код 50% деце до 3 године и 27,6% деце од 4 до 12 година, Дијаграм бр. 11.5.

Возачи мотоцикала и путницима на мотоциклима на саобраћајницама ван насеља у Свилајнцу су користили заштитну кацигу. На саобраћајницама у насељу, 80% мотоциклиста и 66,7% путника на мотоциклима користе заштину кацигу. На обе категорије саобраћајница око 81,5% мопедиста користи заштитне кациге у Свилајници, док је вредност индикатора за путнике на мопедима у насељу свега 25%, а ван насеља 100%, Дијаграм бр. 11.6.



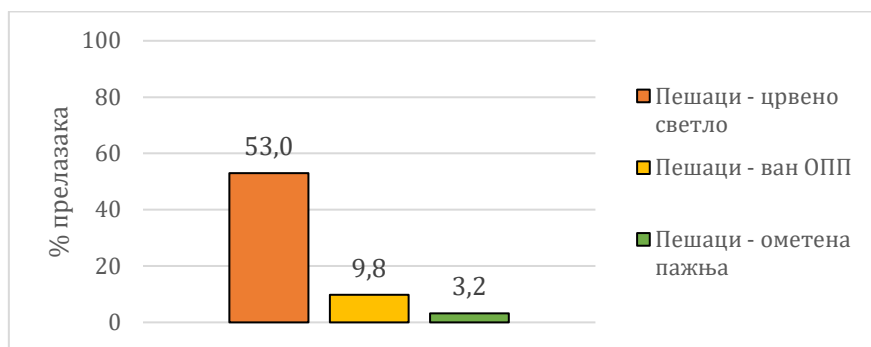
Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Свилајнац





Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Свилајнац

Истраживања понашања пешака на територији општине Свилајнац показала је да висок проценат пешака (53%) прелази коловоз током укљученог црвеног светла. 9,8% пешака на територији општине Свилајнац прелази улицу ван пешачког прелаза, док 3,2% има ометену пажњу током преласка коловоза на пешачки прелаз, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Свилајнац

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-istrzivanja/statistika-i-analize/karte-pokazatelja/indikator>).

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Свилајнац 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. | 7   | 14    | 0        | 1        |
| ТРЕНУТНО СТАЊЕ | 2019. год. | 2   | 10    | 0        | 1        |
| ЦИЉ            | 2020. год. | 2   | max 7 | 0        | 0        |

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

- Догодило се укупно **478** саобраћајних незгода, од којих је **201** саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 13** лица, док је теже и лакше **повређено 255** лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Погинула су **2** пешака, што чини **15%** од укупног броја погинулих лица у СН.
- Није било погинулих бициклиста у СН.
- Погинуло је **једно** лице на моторизованом двоточкашу, што чини **8%** од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је **6** возача и путника у ПА, што чини **46%** од укупног броја погинулих лица у СН.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника био трактор**, погинуло је **1** лице, што чини **7%** од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника било теретно возило**, погинула су **4** лица, што чини **31%** од укупног броја погинулих лица.
- У посматраном периоду **повређено је 33-оро деце**, док **није било погинуле деце** у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству путника (**36%**).
- У саобраћајним незгодама **погинуло је двоје младих**. Млади чине **15%** од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (**60%**).
- У саобраћајним незгодама **погинула су 3** лица старости **65 и више година**, што чини **23%** од укупног броја погинулих лица. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника и/или возача ПА (**42%**).
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода „СН са једним возилом“.
- Највише настрадалих лица у саобраћајним незгодама било је у 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.**