

ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

*** ОПШТИНА ПАЛИЛУЛА ***



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.

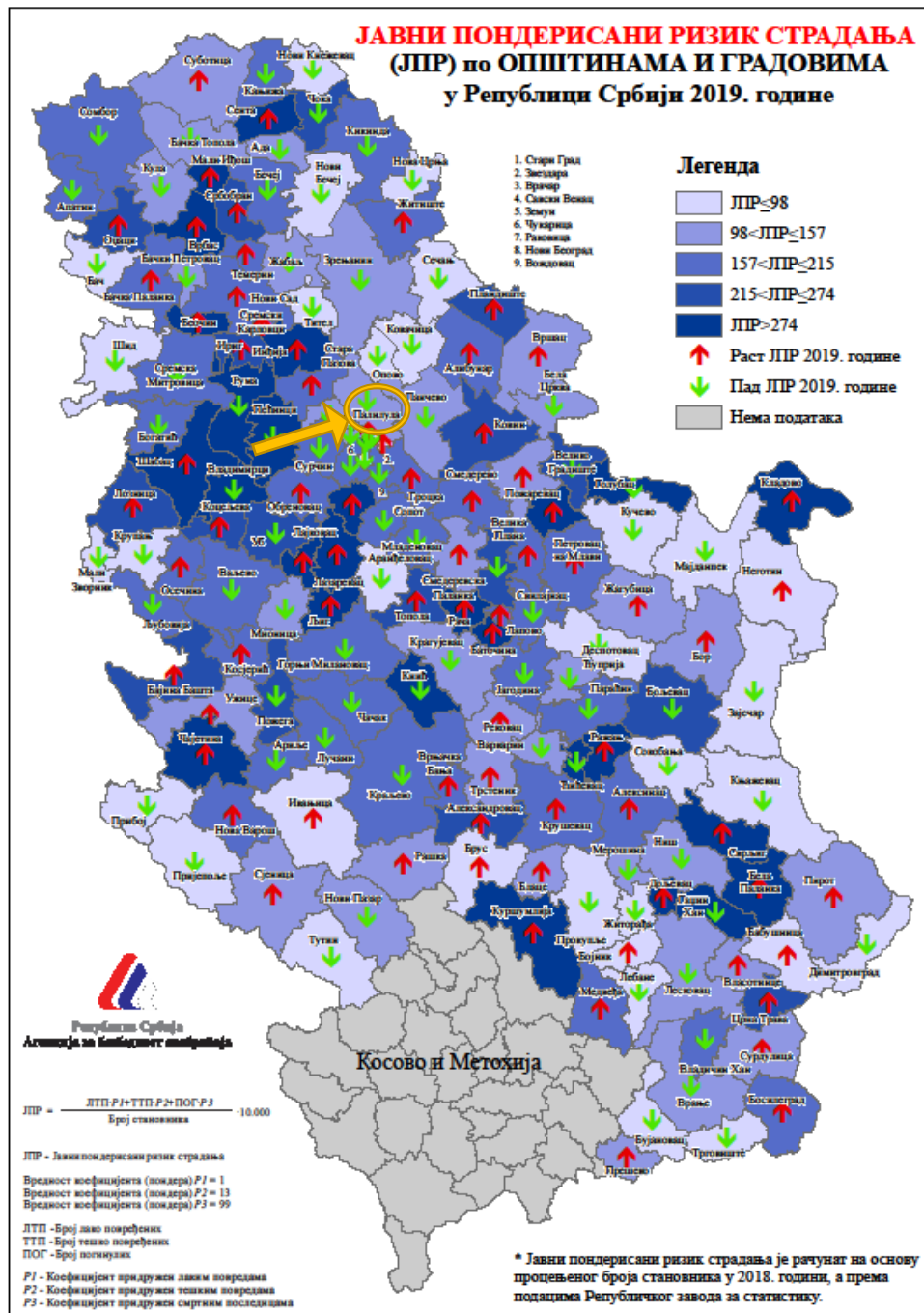
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Палилула. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

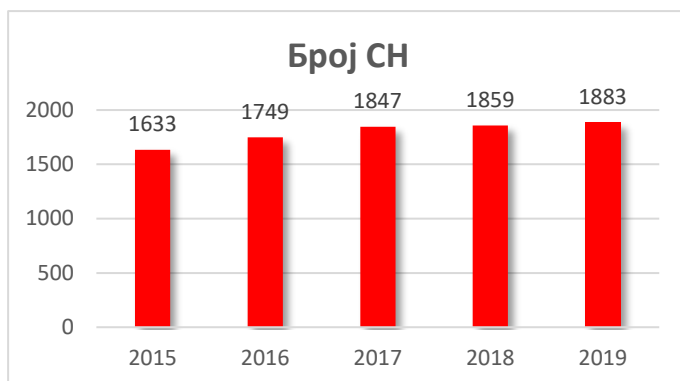
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИКИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

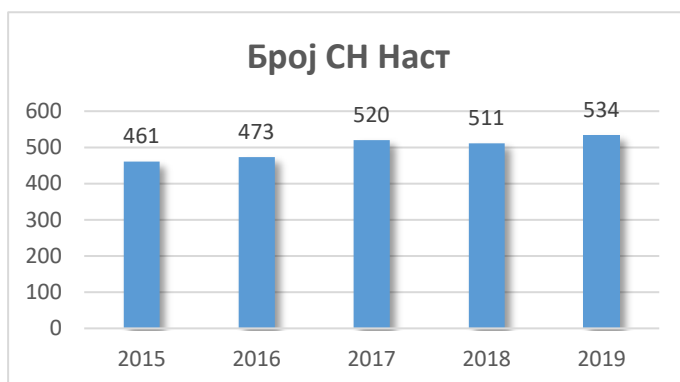


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Палилула припада класи **ниске 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: **8971.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **2499.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **53.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **3725.**

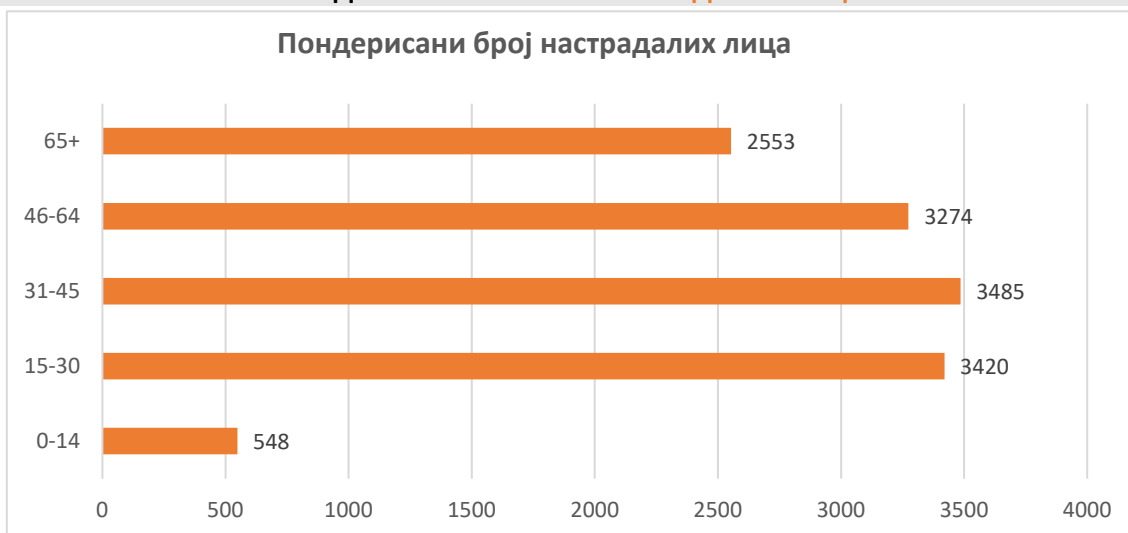
3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

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

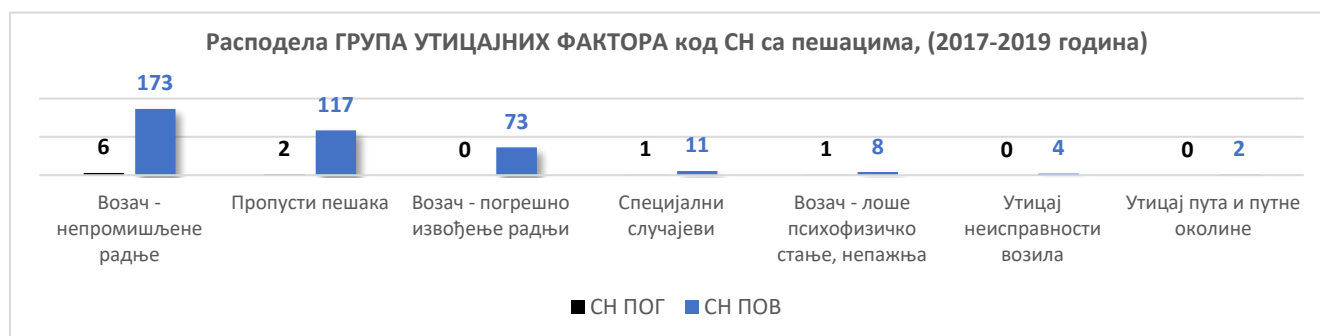
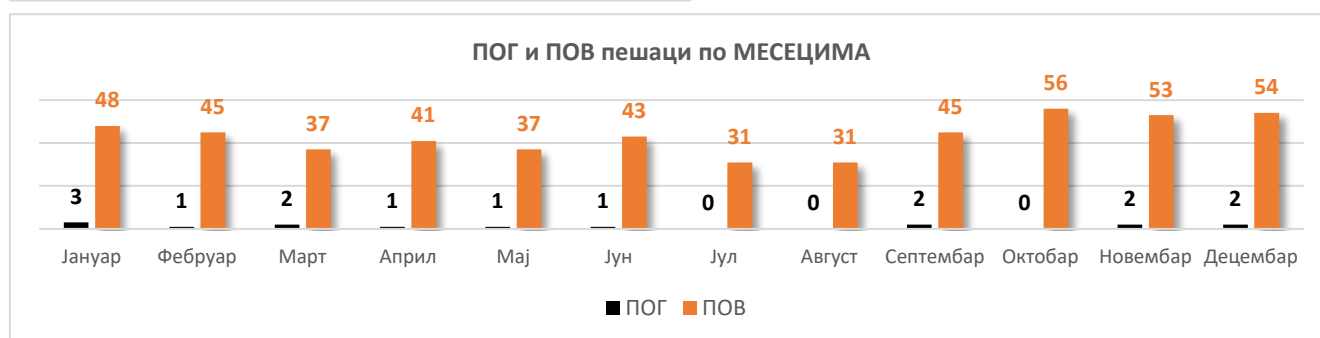
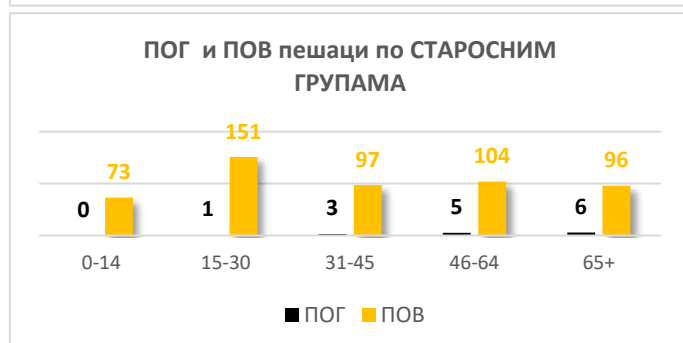


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 31-45 година**.

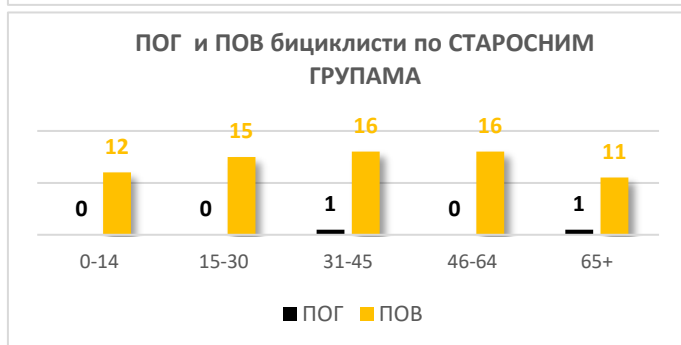
4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



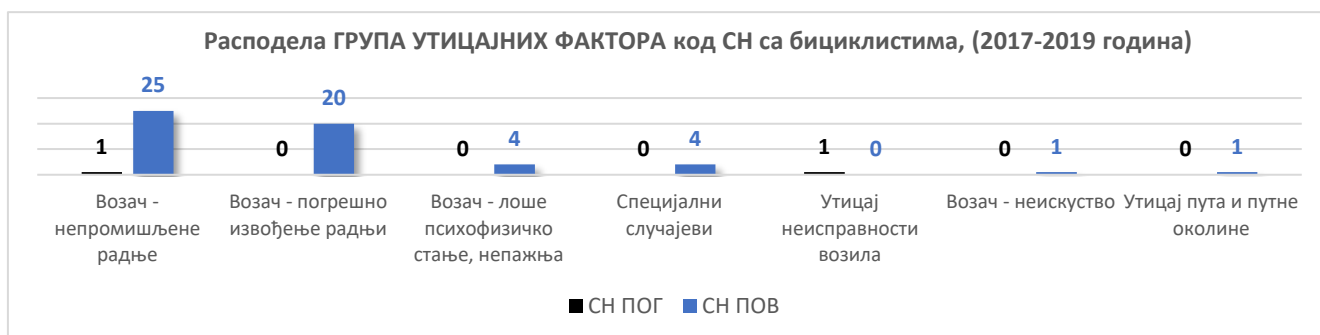
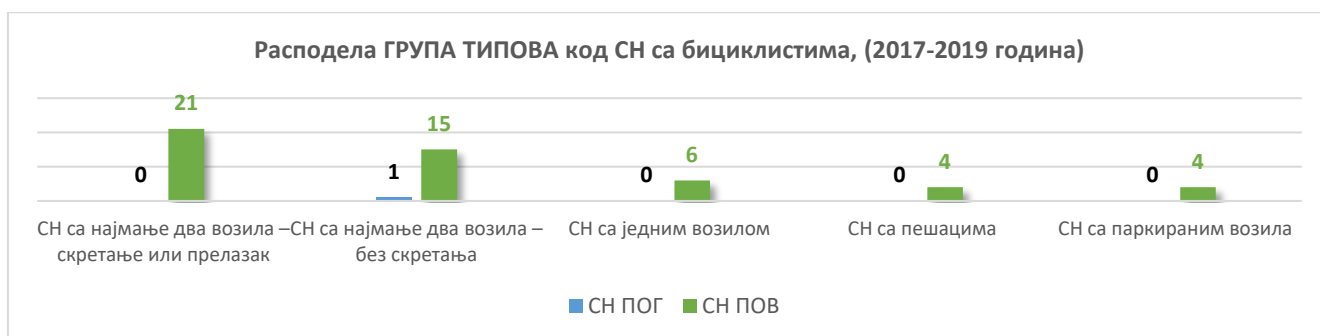
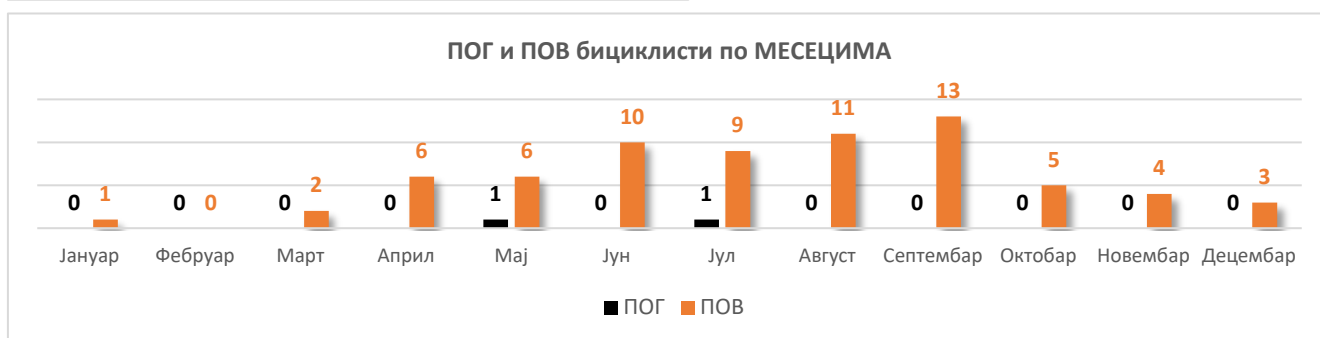
- Број погинулих пешака је 15, што чини **28%** погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 521, што чини **14%** повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **15-30 година**.
- Пешаци највише страдају у **октобру** и **децембру**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - непромишљене радње**.



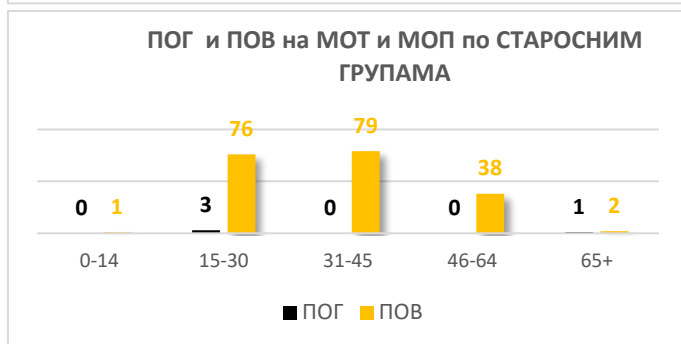
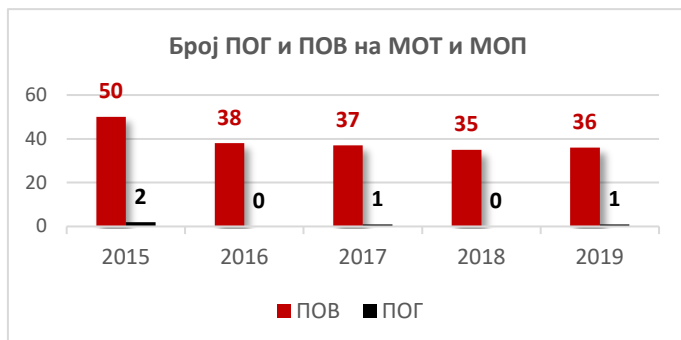
5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



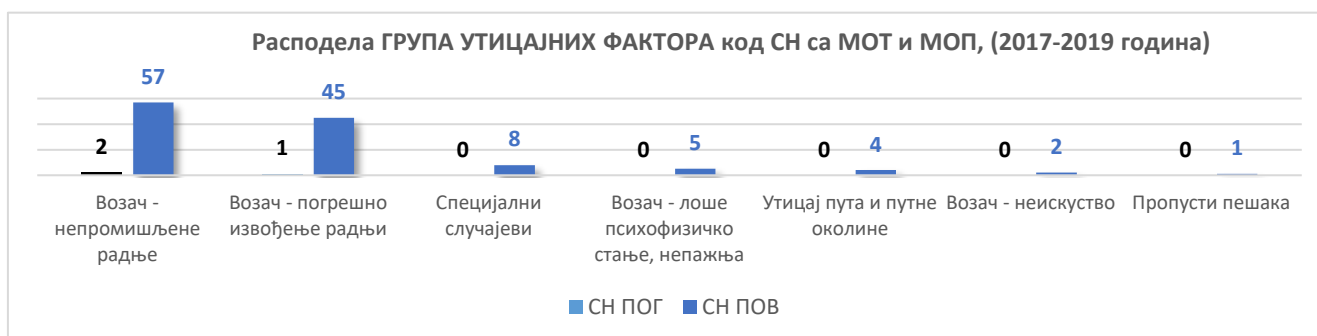
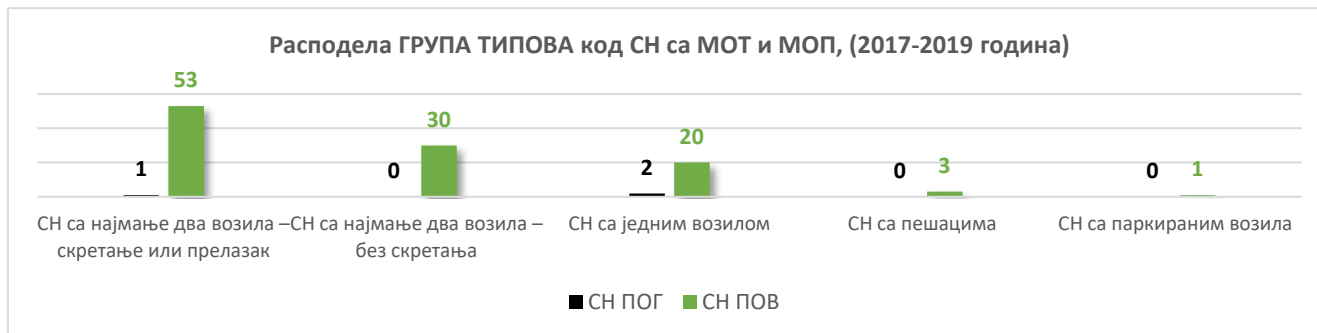
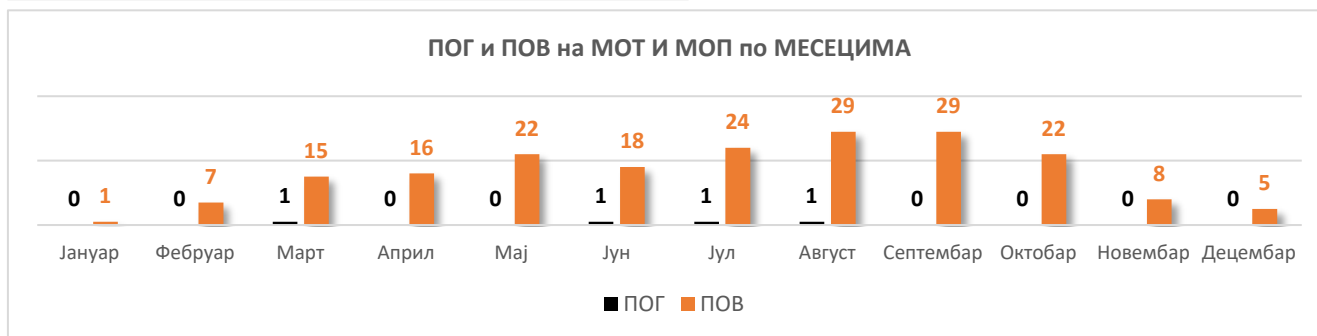
- **Погинуло је двоје бициклиста**, што чини **4% погинулих лица** у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- **Број повређених бициклиста је 70**, што чини **2% повређених лица** у СН (у Србији чине 8% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости **31-45 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**.



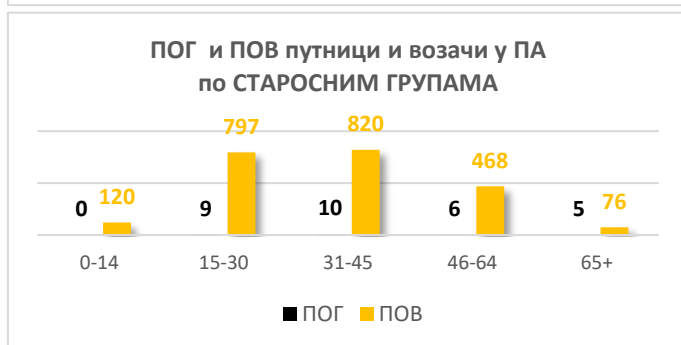
6. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



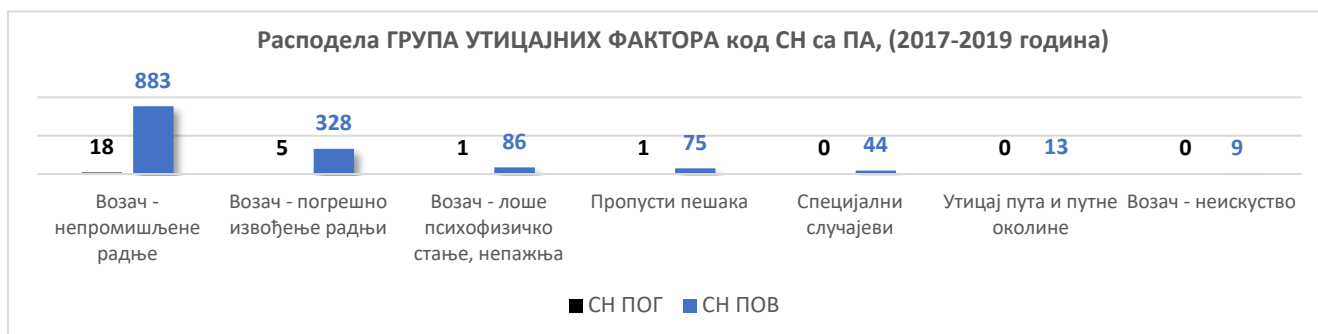
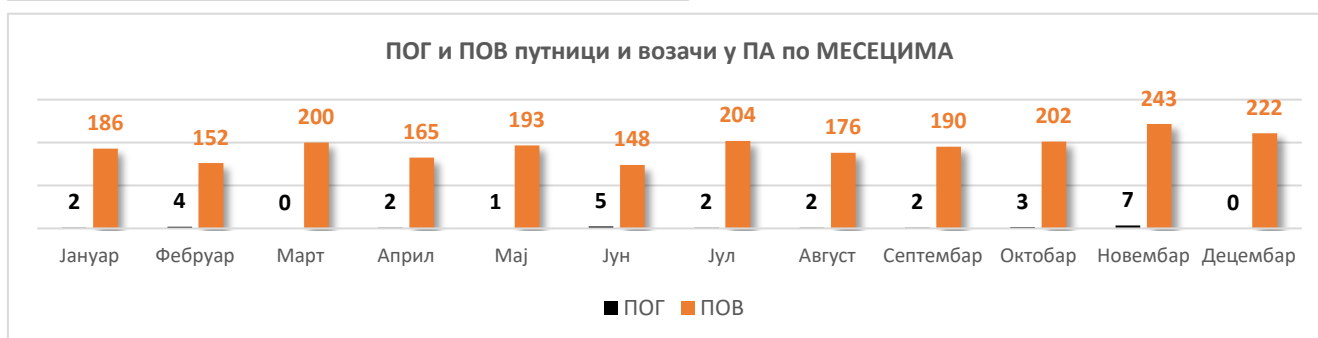
- Број погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима је 4, што чини 8% погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 196, што чини 5% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на МОТ и МОП је међу лицима старости 15-30, 31-45 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 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.



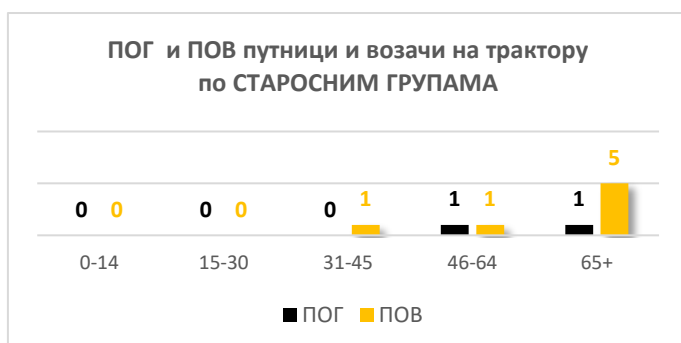
7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



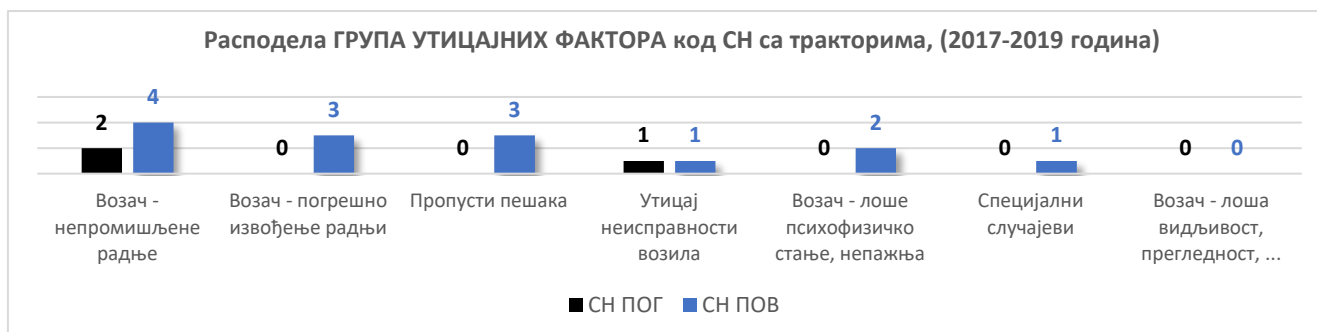
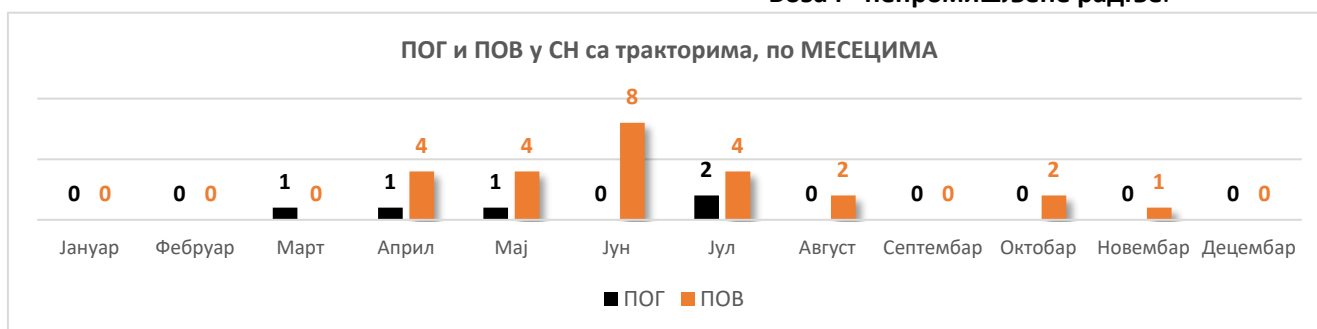
- Број погинулих возача и путника у ПА је 30, што чини 57% погинулих лица у СН (у Србији чине 45% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 2281, што чини 61% повређених лица у СН (у Србији чине 60% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 31-45 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у новембру.
- 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**.



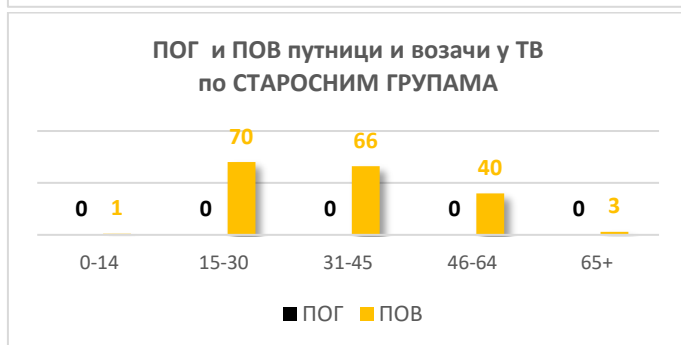
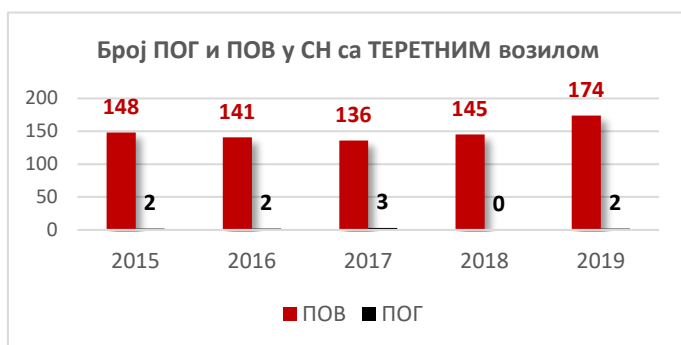
8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



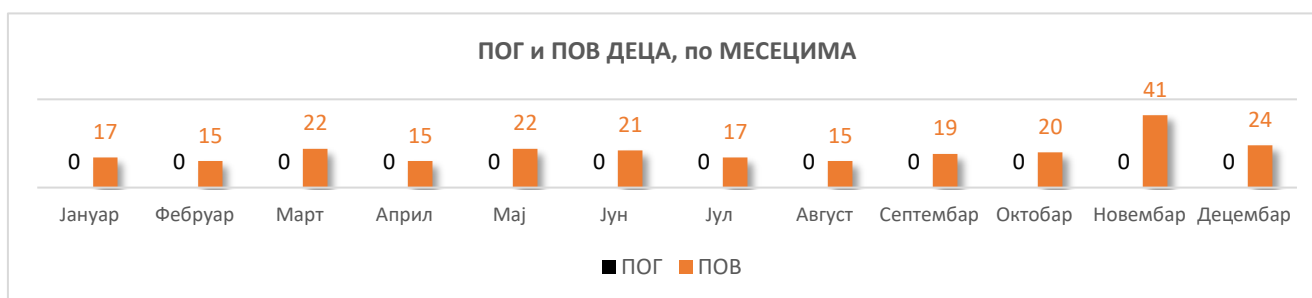
- Број погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора је 5, што чини 9% погинулих лица у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 1% повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **65+ година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **јуну**.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са тракторима најчешће је одабрана **група типова СН са најмање два возила – скретање или прелазак, 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)

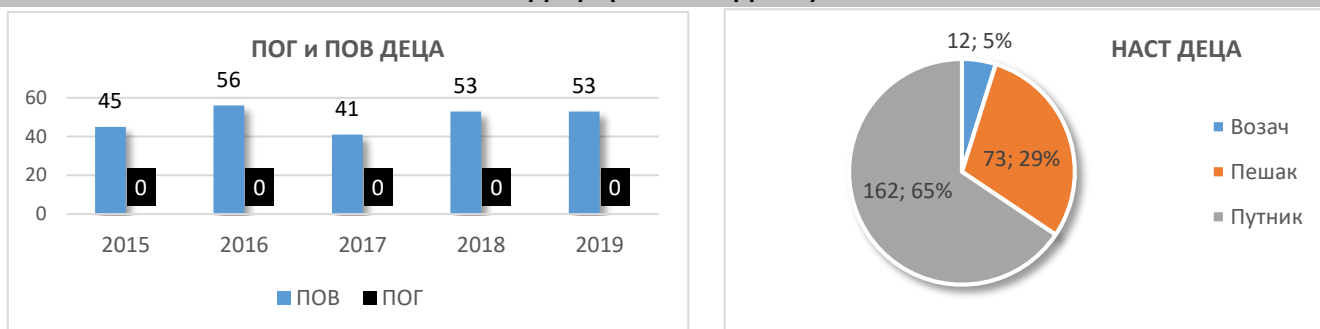


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 9, што чини 17% погинулих лица у СН (у Србији чине 24% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 20% повређених лица у СН (у Србији чине 15% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 15-30 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у 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.



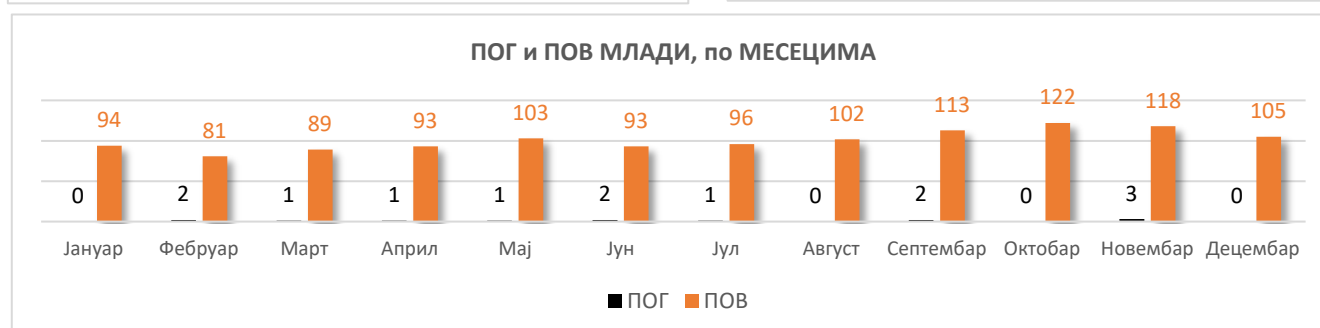
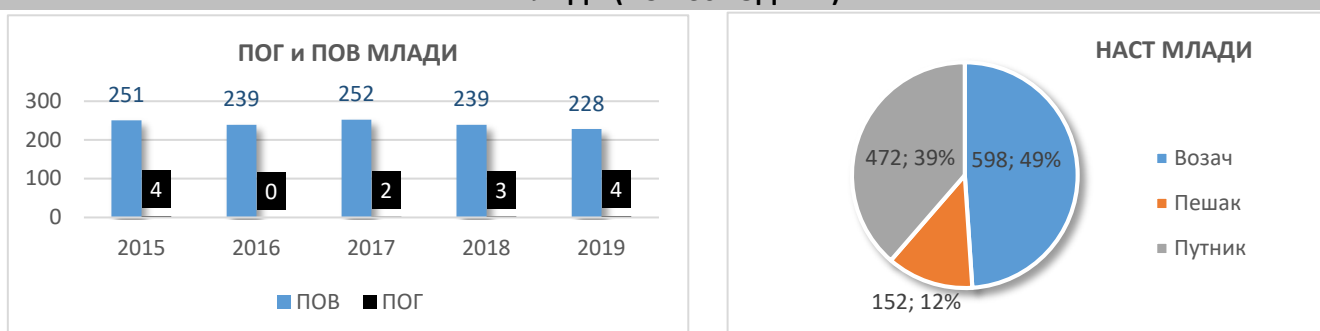
10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



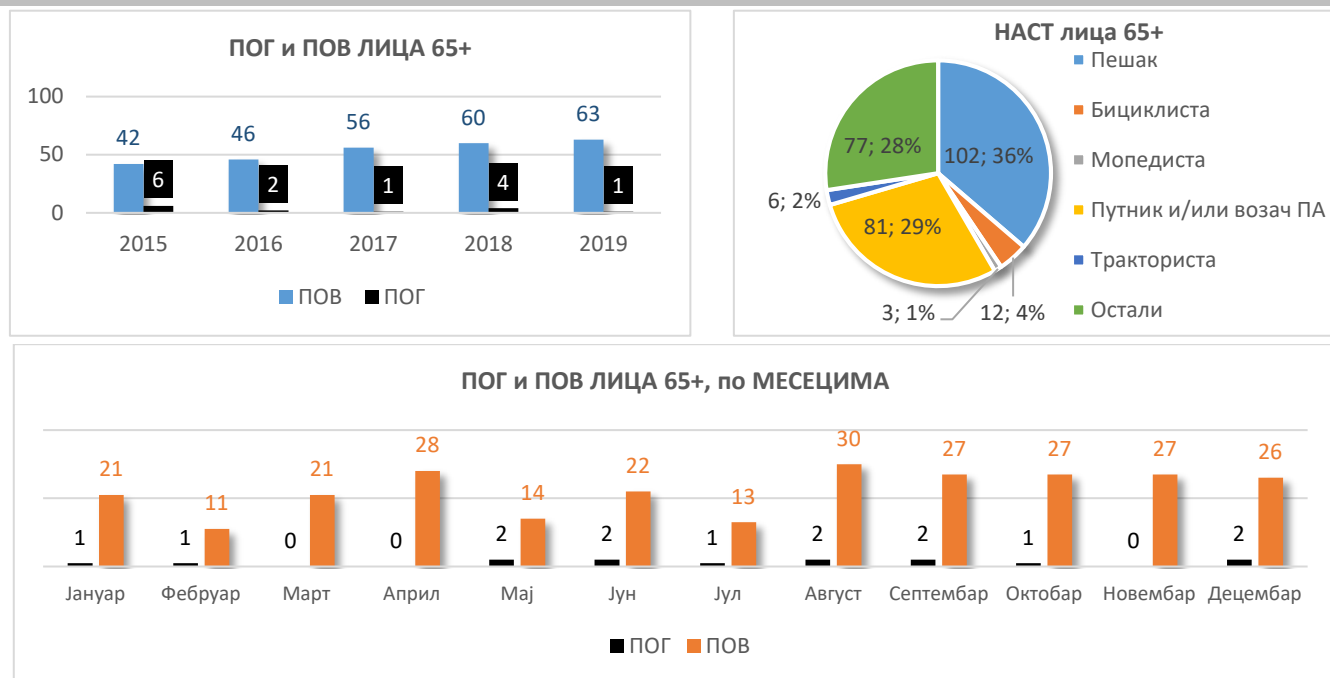
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је **248**, док **није било погинуле деце**.
- Деца путници чине 65%, деца пешаци 29%, а деца возачи 5% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у **новембру**.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је **погинуло 13 младих лица**, што чини **25%** укупно погинулих лица (у Србији чине 20% погинулих лица), док је број **повређених младих: 1209**, што чини **32%** укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача (49%)**.
- Млади највише страдају у **октобру**.

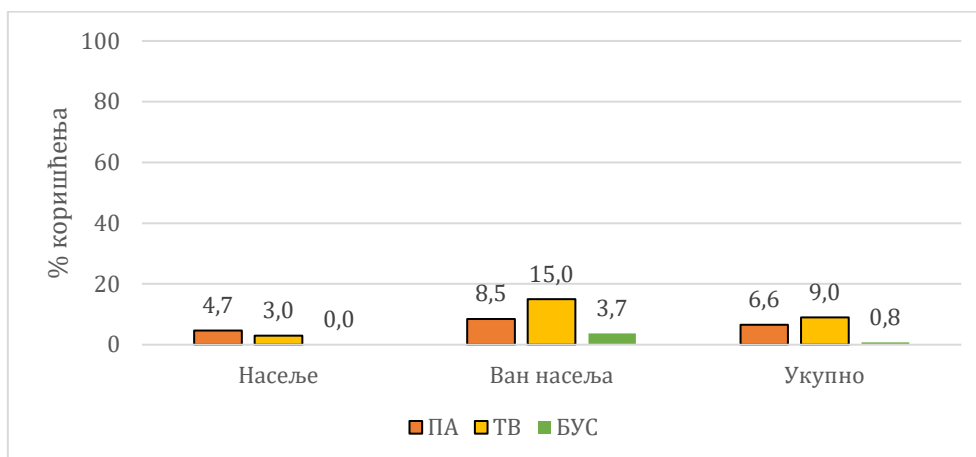
ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



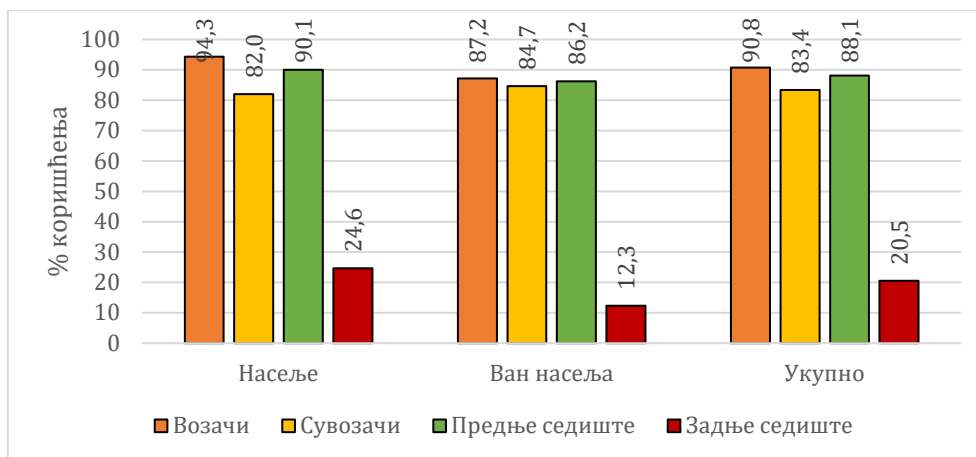
- Укупно је **погинуло 14 старијих лица**, што чини **26%** укупно погинулих лица (у Србији чине 27% погинулих лица), док је број **повређених** старијих лица: **267**, што чини **7%** укупно повређених лица (у Србији чине 10% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **пешака** (36%).
- Старији највише страдају у **августу**.

11. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУ ЗА ОПШТИНУ ПАЛИЛУЛА

Резултати истраживања на територији општине Палилула показују да возачи теретних возила најчешће користе мобилни телефон на саобраћајницама ван насеља, ван насеља 15%, а у насељу 3%. Возачи путничких аутомобила такође чешће користе мобилни телефон на саобраћајницама ван насеља (8,5%) у односу на насеље (4,7%). Код возача аутобуса употреба мобилних телефона евидентирана је само на саобраћајницама ван насеља 3,7%, Дијаграм бр. 11.1.

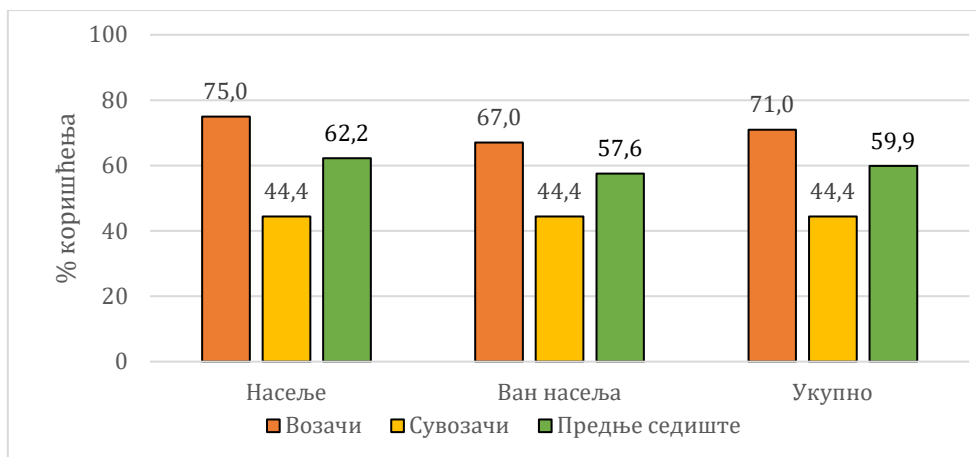


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у локалној заједници Палилула



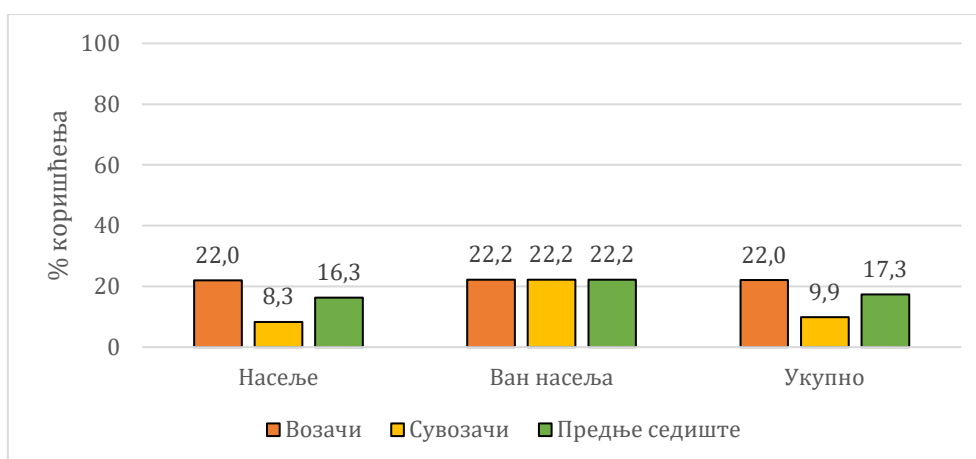
Дијаграм бр. 11.2. Употреба појаса у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5т у локалној заједници Палилула

Истраживања на територији општине Палилула, показује да је коришћење појаса возача веће од сувозача. У насељу и ван насеља, употреба сигурносног појаса сувозача износи респективно 94,3% и 87,2%. Код сувозача, већа употреба сигурносног појаса је евидентирана на саобраћајницама ван насеља (84,7%) у односу на насеље (82%). Индикатор коришћења појаса на задњем седишту у путничким аутомобилима износи просечно 20,5%, при чему је већа вредност индикатора евидентирана на саобраћајницама у насељу (24,6%) у односу на саобраћајнице ван насеља 12,3%, Дијаграм бр. 11.2.



Дијаграм бр. 11.3. Употреба појаса у возилима преко 3,5t у локалној заједници Палилула

Употреба сигурносног појаса возача теретних возила на територији општине Палилула у насељу и ван насеља износи просечно 71%, при чему је већа вредност индикатора евидентирана у насељу. Коришћење сигурносног појаса сувозача у теретним возилима не разликује се према категорији саобраћајнице и износи 44,4%, Дијаграм бр. 11.3.



Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у локалној заједници Палилула

Просечно 22,2% возача аутобуса на територији општине Палилула користи сигурносни појас на обе категорије саобраћајница. Вредност истог индикатора код сувозача у аутобуса износи просечно за обе категорије саобраћајница 9,9%, при чему је већа вредност индикатора евидентирана ван насеља, Дијаграм бр. 11.4.

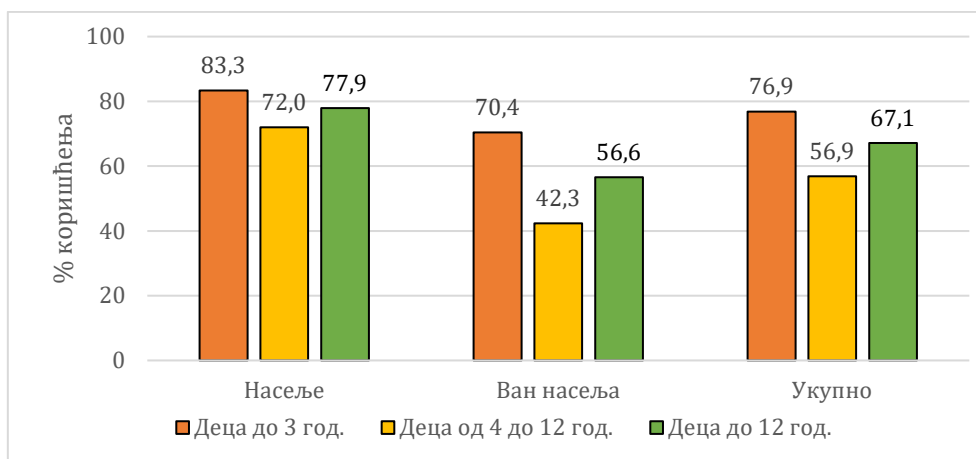
Употреба заштитних система за децу до 3 године, на територији општине Палилула, има веће вредности од индикатора за децу од 4 до 12 година. За обе категорије саобраћајнице, вредност индикатора износи 76,9%, при чему је у насељу већа вредност (83,3%) индикатора од саобраћајница ван насеља (70,4%). И за децу од 4 до 12 година, већа вредност индикатора коришћења заштитних система је на саобраћајницама у насељу (72%) у односу на саобраћајнице ван насеља (42,3%), Дијаграм бр. 11.5.

На територији општине Палилула вредности индикатора коришћења заштитне кациге мотоциклиста и путника на мотоциклима има веће вредности у односу на мопедисте и путнике на мопедима. На саобраћајницама у насељу, употреба заштитне кациге мотоциклиста и путника на мотоциклима износи

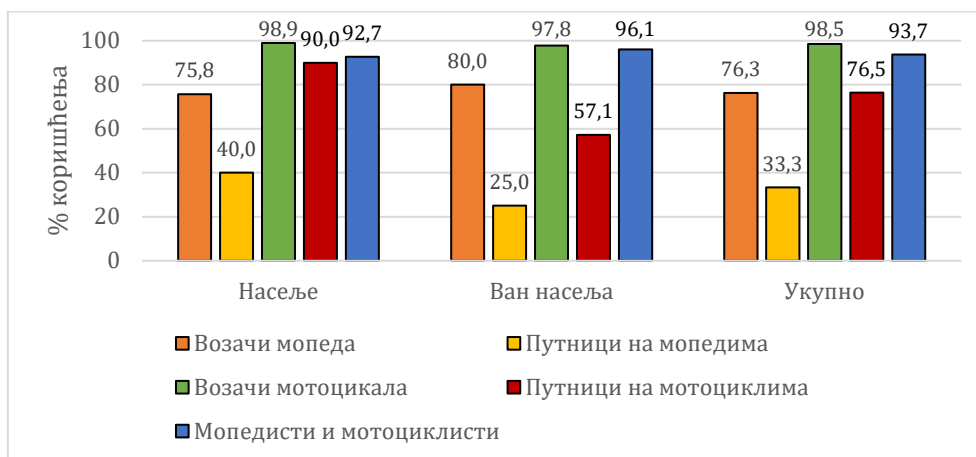
респективно 98,9% и 90%, а на саобраћајницама ван насеља респективно 97,8% и 57,1%. Просечно за обе категорије саобраћајница 76,3% возача мопеда користи заштитну кацигу на обе категорије саобраћајница, при чему не постоји значајна разлика између саобраћајница. Значајно мање од возача, просечно 33,3% путника на мопедима користи заштитну кацигу на територији општине Палилула, Дијаграм бр. 11.6.

Истраживања понашања пешака на територији општине Палилула показала су да 27,4% пешака прелази коловоз током укљученог црвеног светла. Сличан проценат пешака прелази коловоз ван обележеног пешачког прелаза износи 27%.

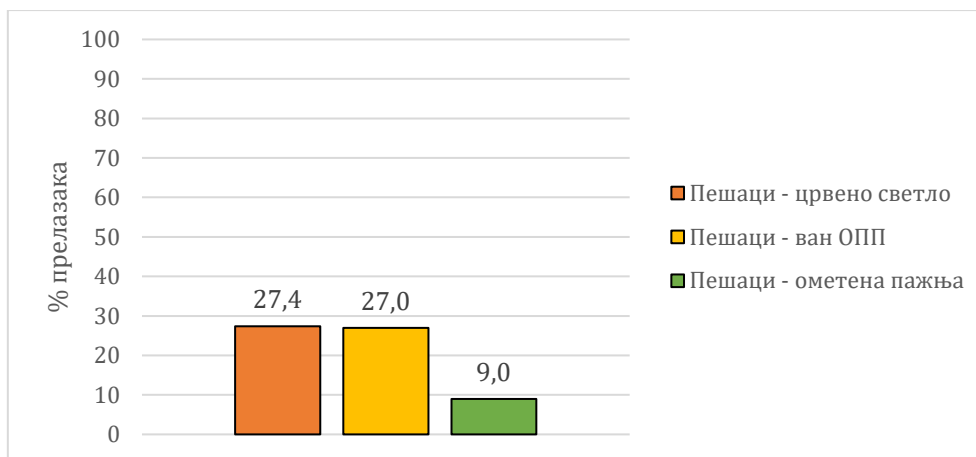
Током истраживања на територији општине Палилула, евидентирано је 9% пешака који док прелазе коловоз на пешачки прелаз имају ометену пажњу, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у локалној заједници Палилула



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у локалној заједници Палилула



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у локалној заједници Палилула

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Палилула 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.	9	80	1	10
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	10	71	0	6
ЦИЉ	2020. год.	max 4	max 40	0	max 5

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

- Догодило се **укупно 8971 саобраћајних незгода**, од којих је **2499 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 53 лица**, док је теже и лакше **повређено 3725 лица**.
- Није успостављен опадајући тренд **броја погинулих и повређених лица**.
- **Погинуло је 15 пешака**, што чини **28%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуло је 2 бициклиста**, што чини **4%** укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуло је 4 возача и путника на мотоциклима и мопедима**, што чини **8%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуло је 30 возача и путника у ПА**, што чини **57%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника био трактор**, погинуло је **5 лица**, што чини **9%** од **укупног броја погинулих лица**.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника било теретно возило**, погинуло је **9 лица**, што чини **17%** од укупног броја **погинулих лица**.
- У посматраном периоду **повређено је 248-оро деце**, док **није било погинуле деце** у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству путника (**65%**).
- У саобраћајним незгодама погинуло је **13 младих. Млади чине 25%** од укупног броја **погинулих лица** у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача (49%)**.
- 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 **пешака (36%)**.
- 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 **новембру**.

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.**