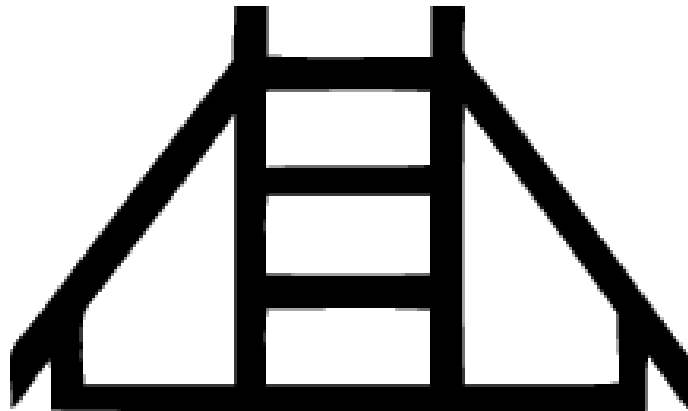


ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

*** ОПШТИНА ОПОВО ***



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.

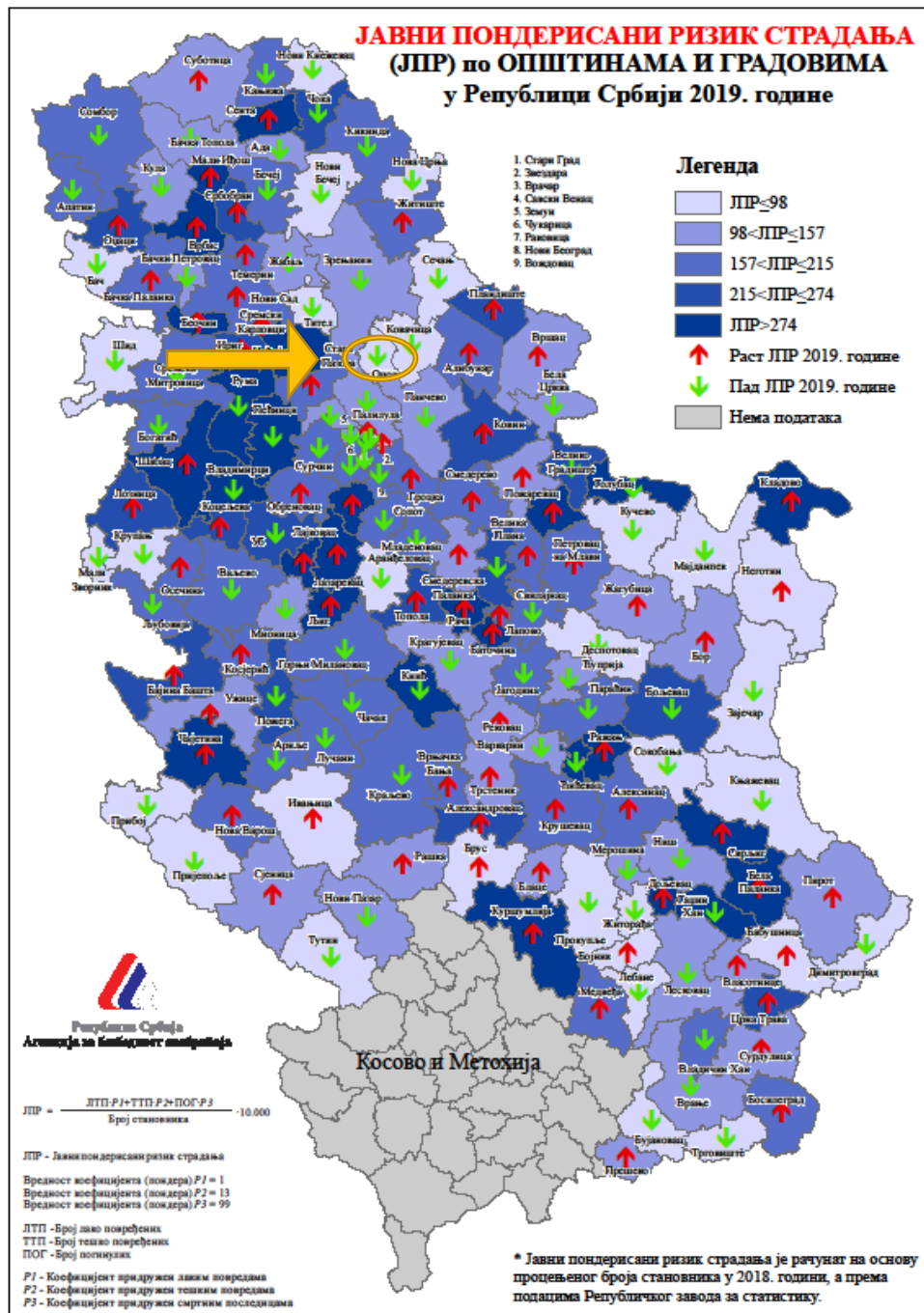
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији **општине Опово**. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

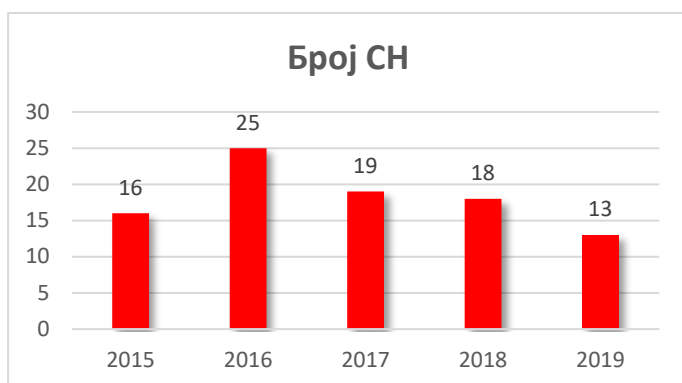
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖЈИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

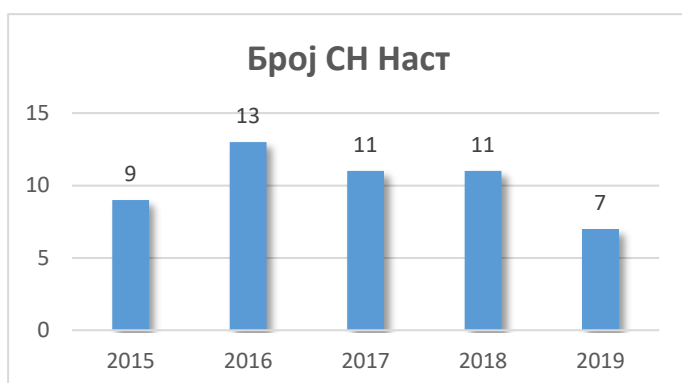


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Опово** припада класи **веома 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: **91.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **51.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **3.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **71.**

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

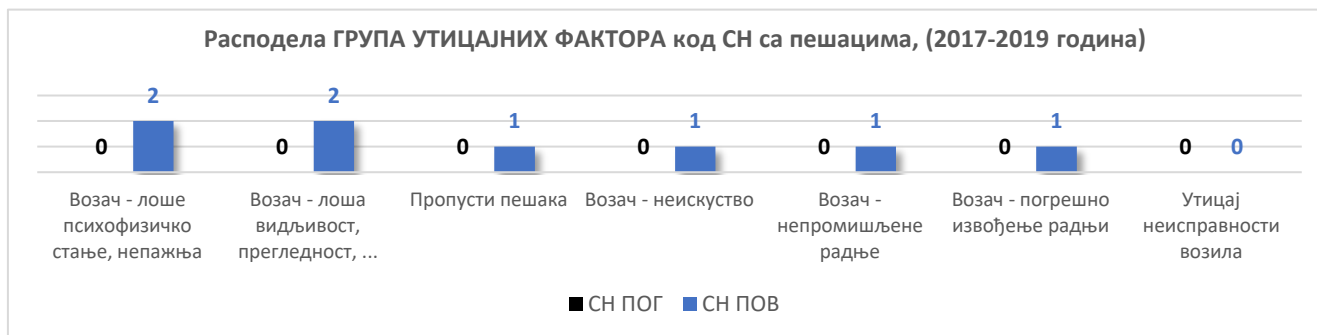
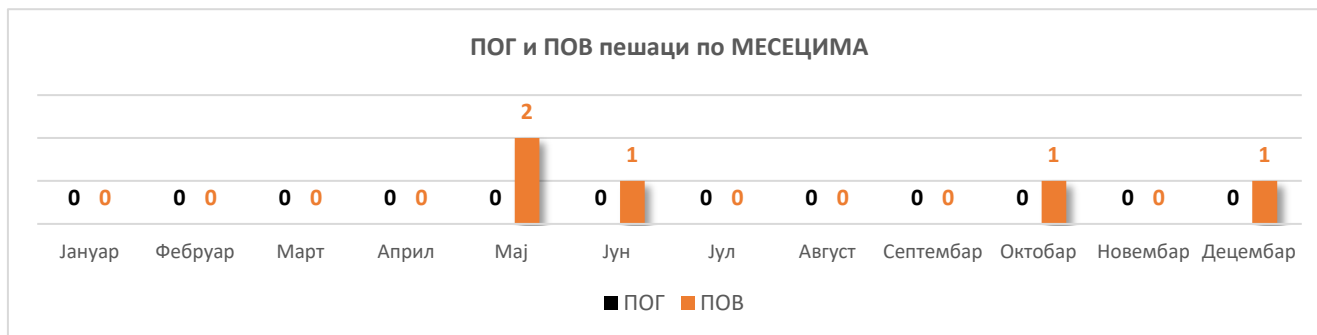
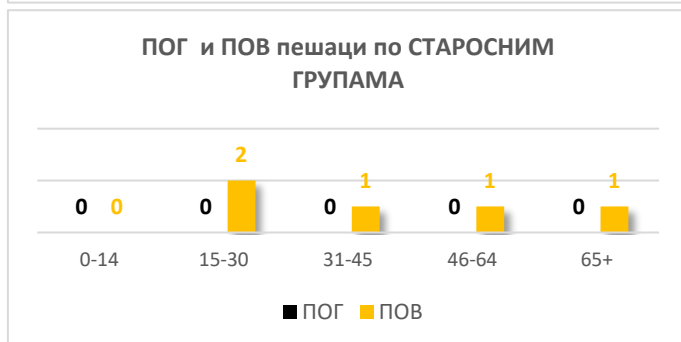


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 15-30 година**.

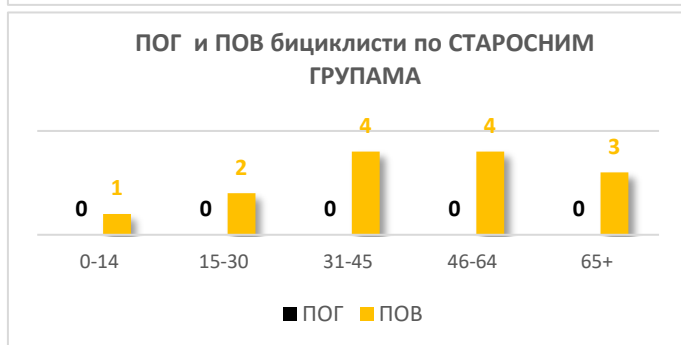
4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



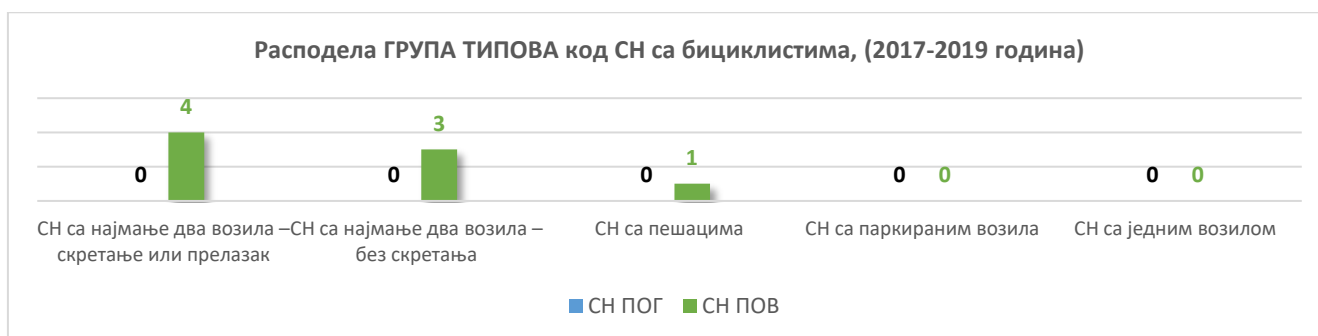
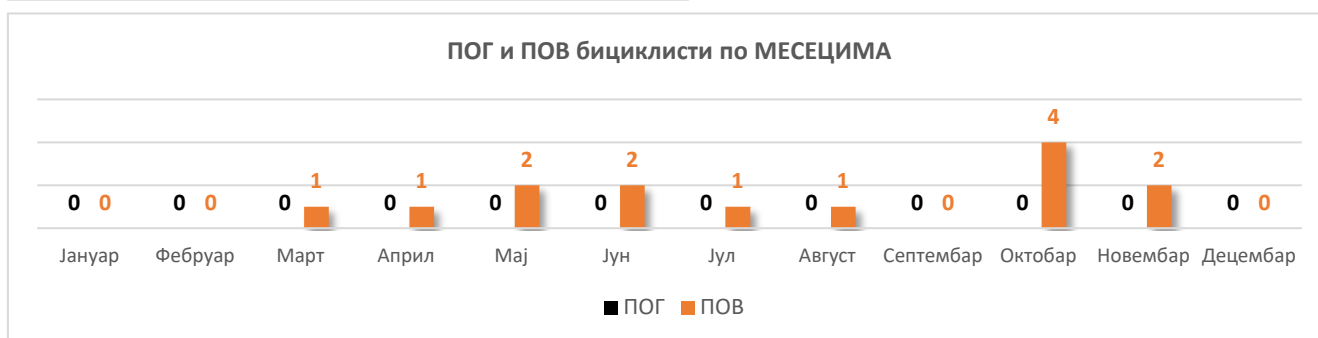
- Није било погинулих пешака (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 5, што чини 7% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **15-30 година**.
- Пешаци највише страдају у **мају**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - лоше психофизичко стање, непажња и Возач - лоша видљивост, прегледност,**



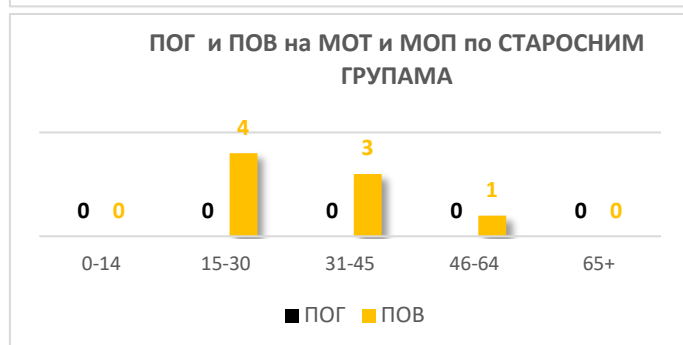
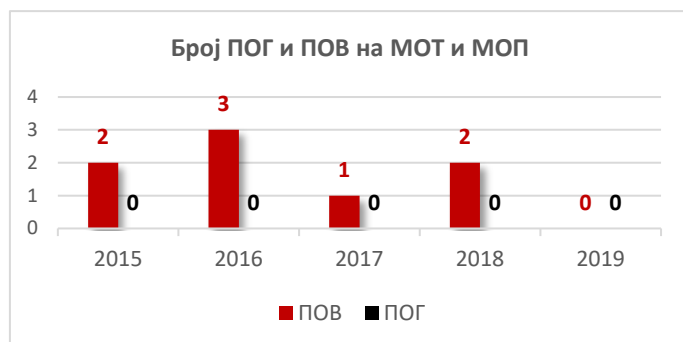
5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



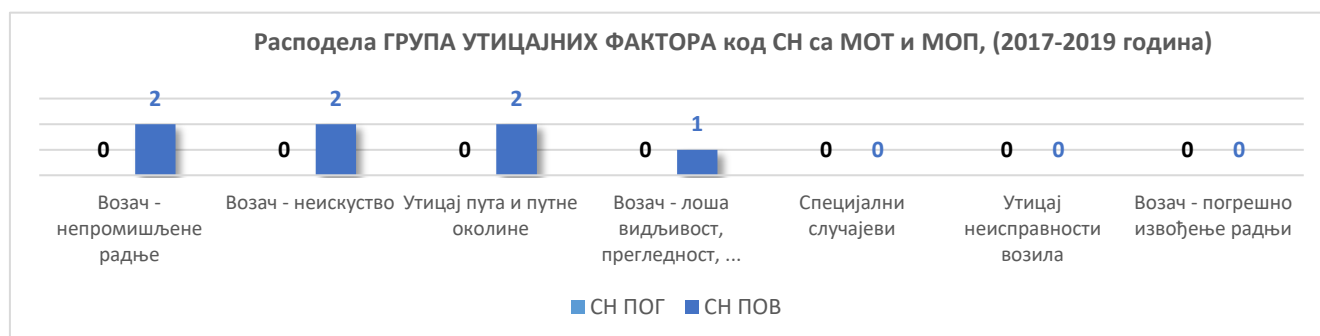
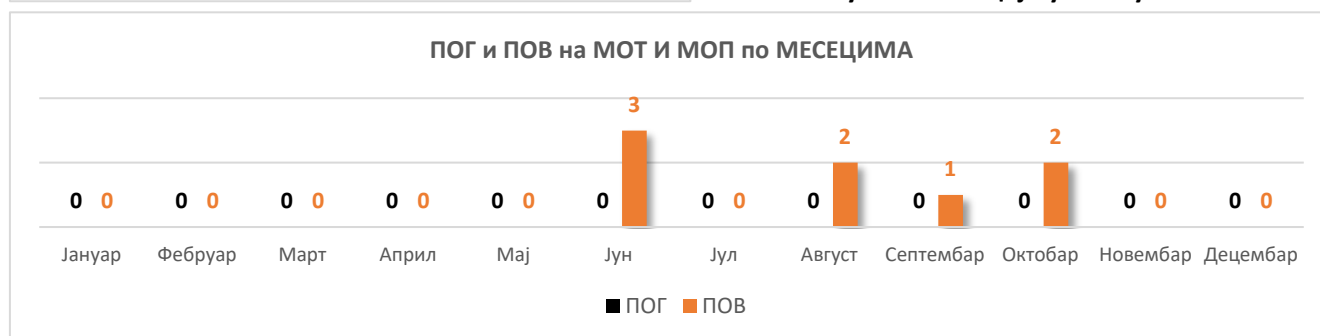
- Није било погинулих бициклиста (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 14, што чини 20% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости 31-45 и 46-64 година.
- Бициклисти највише страдају у октобру.
- 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 - погрешно извођење радњи.



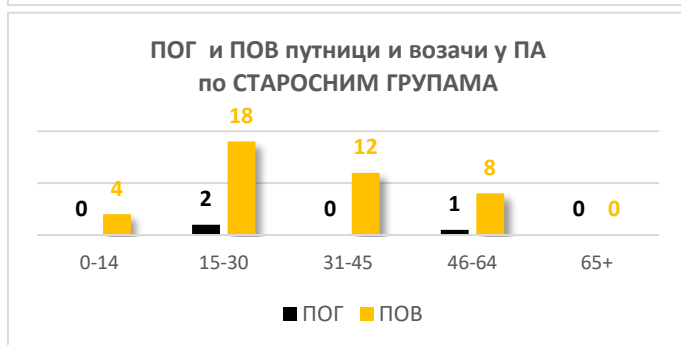
6. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



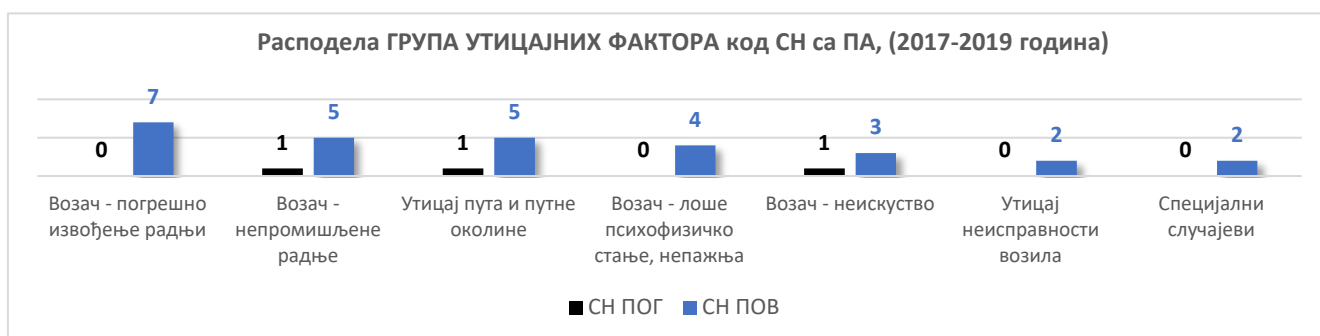
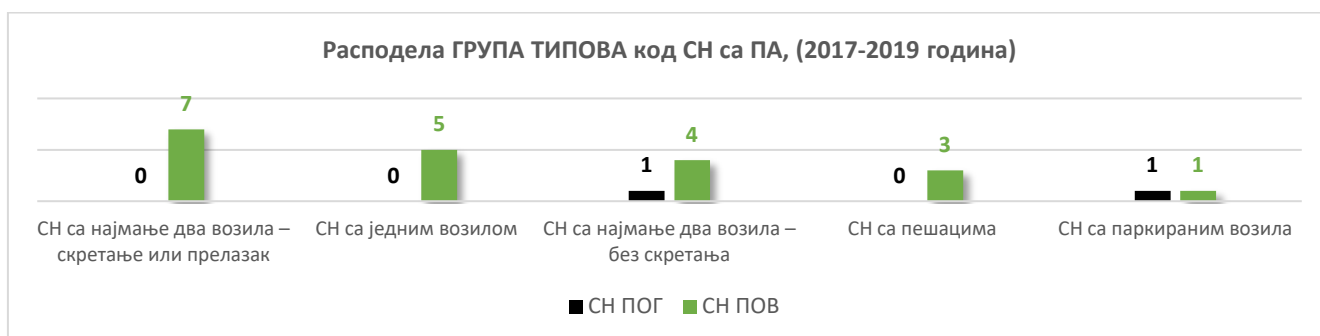
- Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 8, што чини 11% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на **МОТ и МОП** је међу лицима старости **15-30 година**.
- Лица на **МОТ и МОП** највише страдају у **јуну**.
- У периоду од 2017. до 2019.године у СН са **МОТ и МОП** најчешће су одабране **групе типова СН са једним возилом и СН са најмање два возила – без скретања**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешће групе **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим лицима на МОТ и МОП су **Возач - непромишљене радње, Возач – неискуство и Утицај пута и путне околине**.



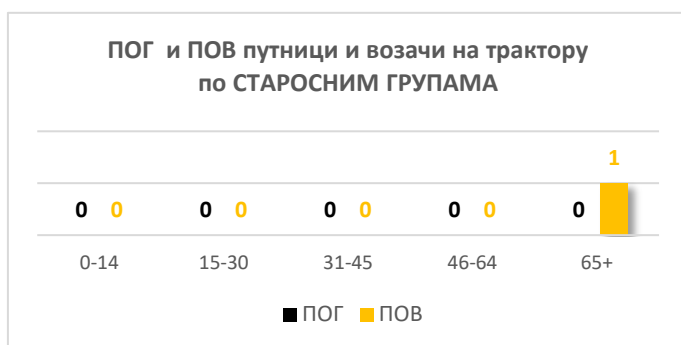
7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



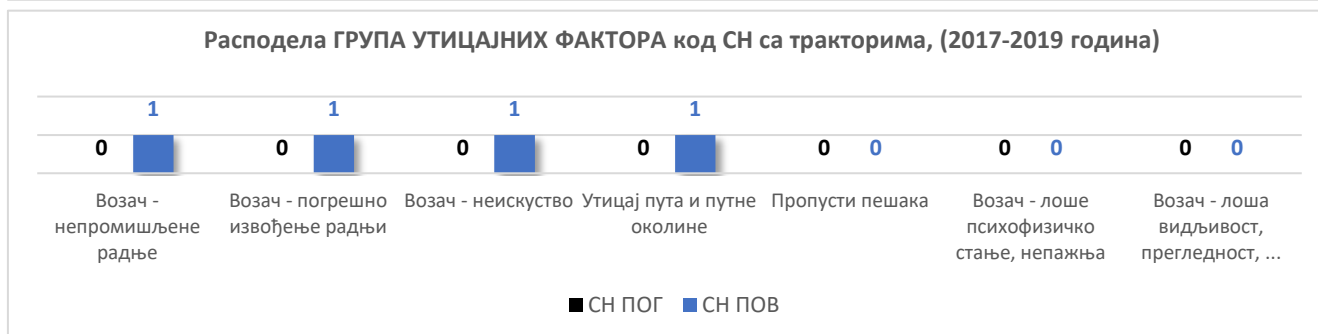
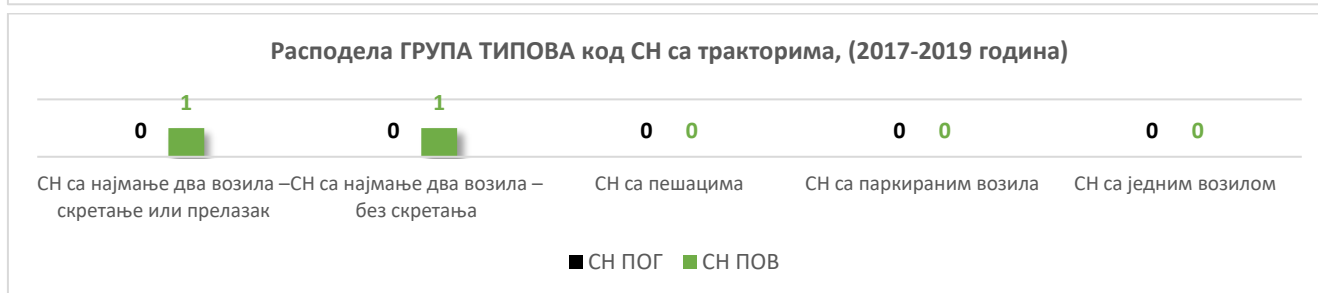
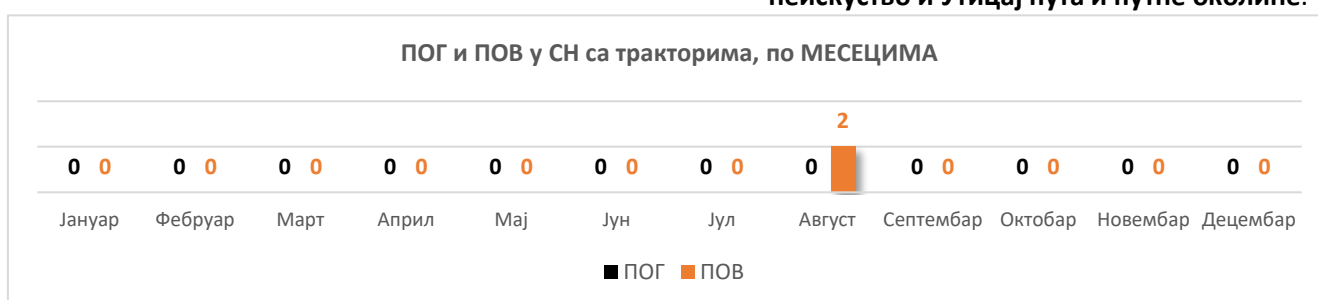
- Број погинулих возача и путника у ПА је 3, што чини **100% погинулих лица** у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 42, што чини **59% повређених лица** у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих **возача и путника у ПА** је међу лицима старости **15-30 година**.
- **Возачи и путници у ПА** највише страдају у **септембру**.
- 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 - погрешно извођење радњи**.



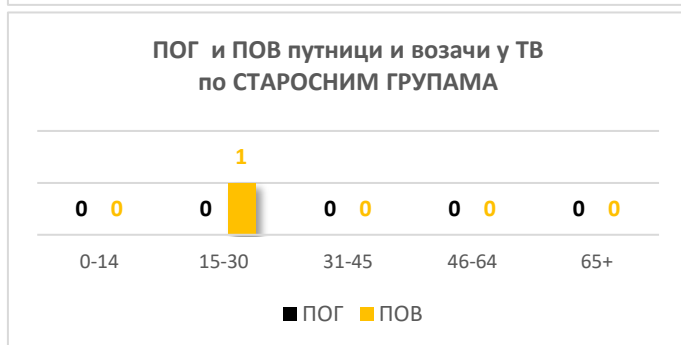
8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



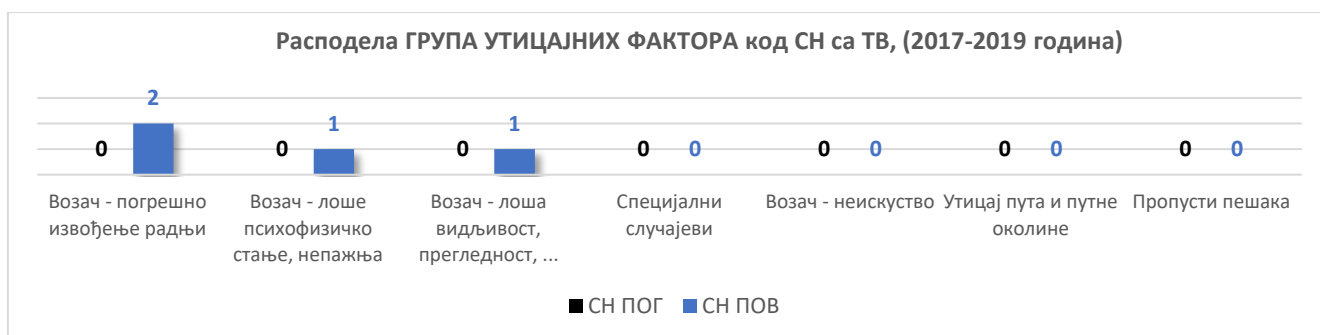
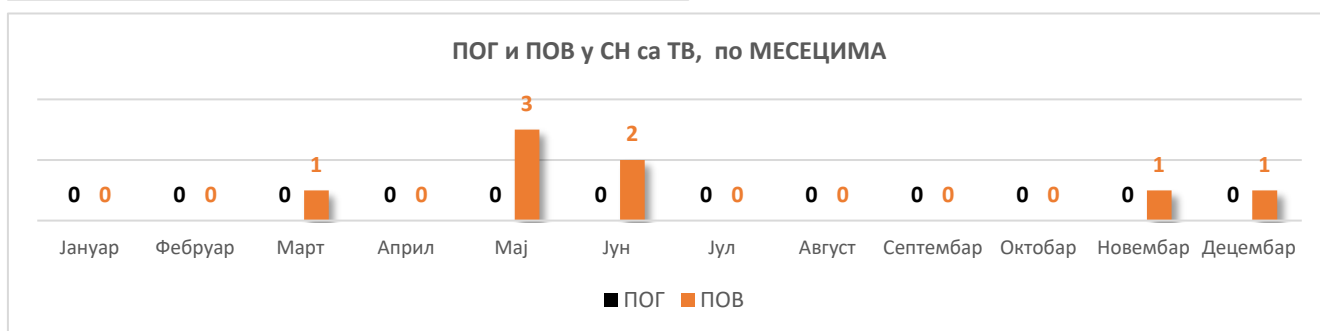
- Није било погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора (у Србији чине 5% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 3% повређених лица у СН (у Србији чине 1% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **65+ година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **августу**.
- У периоду од 2017. до 2019.године код СН са тракторима најчешће су одабране **групе типова СН са најмање два возила – скретање или прелазак и СН са најмање два возила – без скретања**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешће групе **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем трактора су **Возач - непромишљене радње, Возач - погрешно извођење радњи, Возач – неискуство и Утицај пута и путне околине**.



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

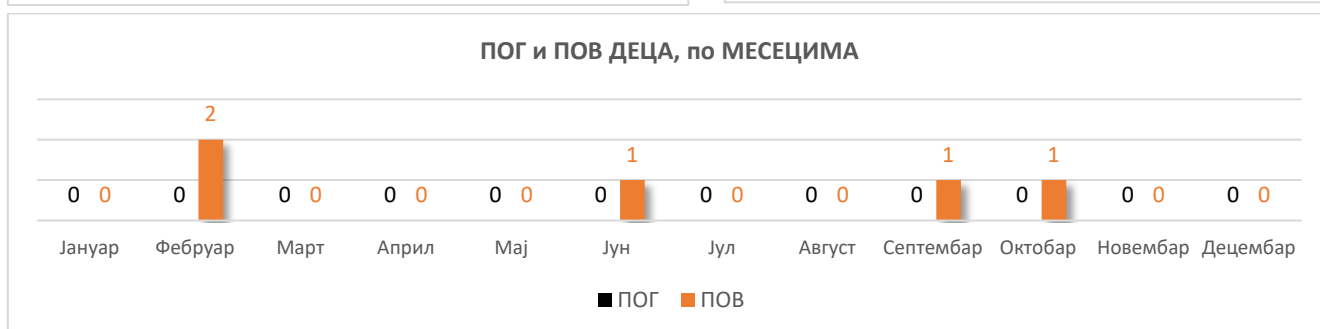
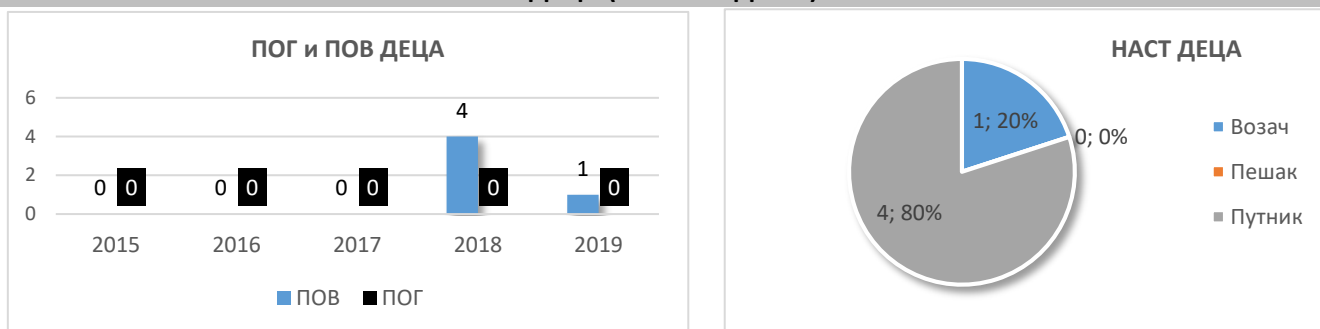


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила није било (у Србији чине 8% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 11% повређених лица у СН (у Србији чине 4% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости **15-30 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у **мају**.
- У периоду од 2017. до 2019.године код СН са ТВ најчешће је одабрана **група типова СН са пешацима и СН са најмање два возила – без скретања**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем теретних возила је **Возач - погрешно извођење радњи**.



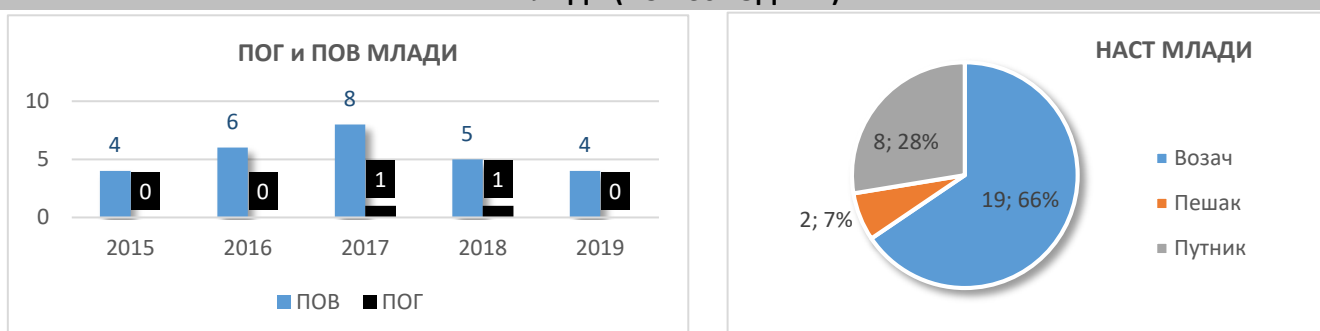
10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



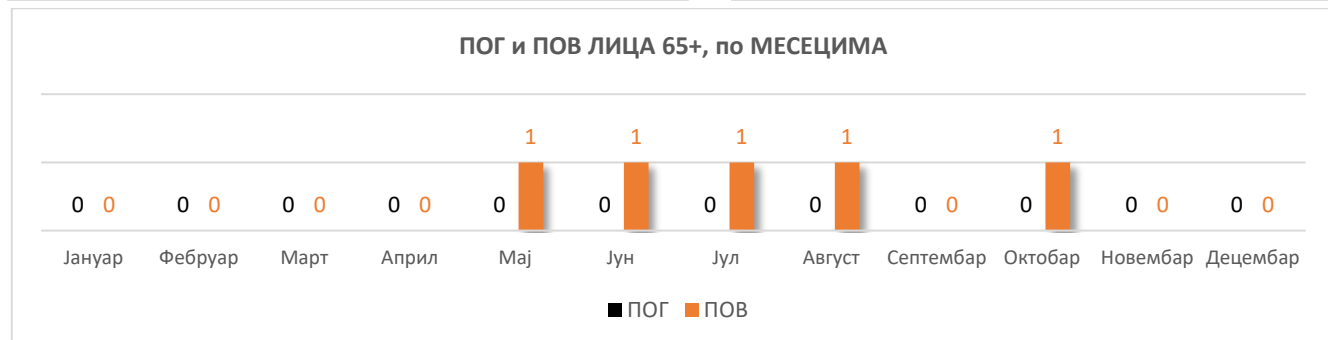
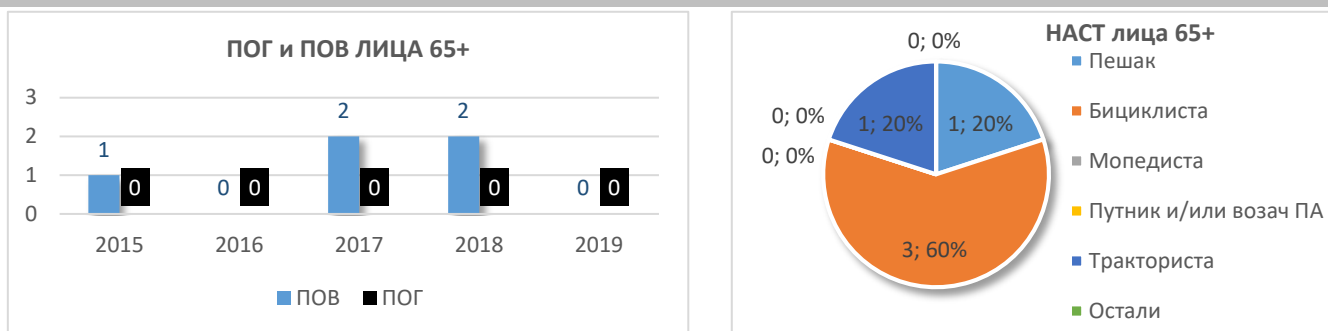
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 5, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 80%, деца пешаци 0%, а деца возачи 20% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у фебруару.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло 2 младих лица, што чини 67% укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих 27, што чини 38% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (66%).
- Млади највише страдају у августу.

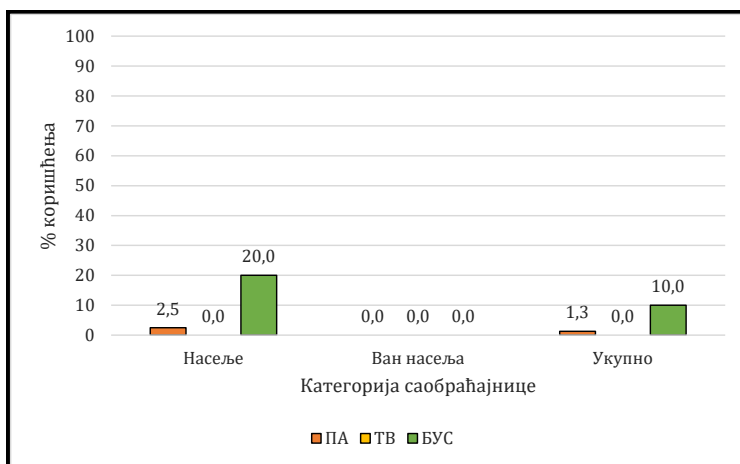
ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



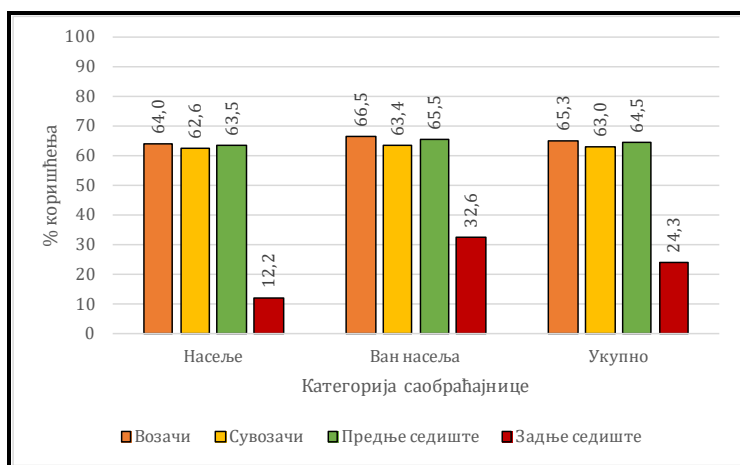
- Није било **погинулих старијих лица** (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених старијих лица 5**, што чини **7%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **бициклисте** (60%).
- Старији највише страдају у **мају, јуну, јулу, августу и октобру**.

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

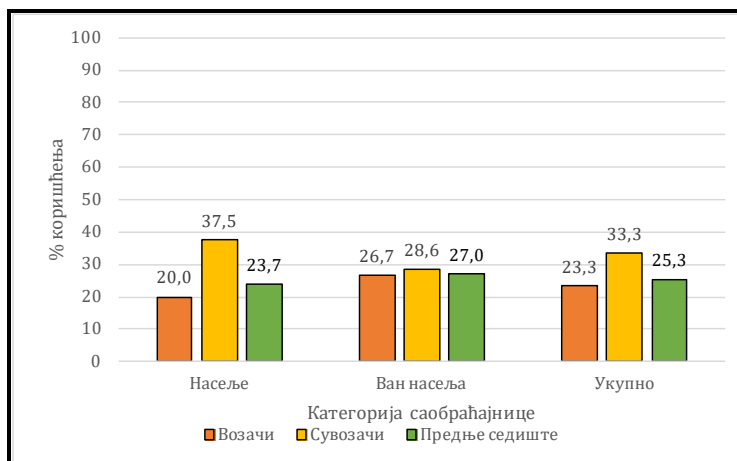
Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Опово, уочено је коришћење мобилних телефона код возача аутобуса и возача путничких аутомобила, али не и код возача теретних возила. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача аутобуса (10,0%). Возачи аутобуса чешће користе мобилни телефон у насељу (20,0%). Такође, возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон у насељу (2,5%), а просечно 1,3%, Дијаграм бр. 11.1.



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



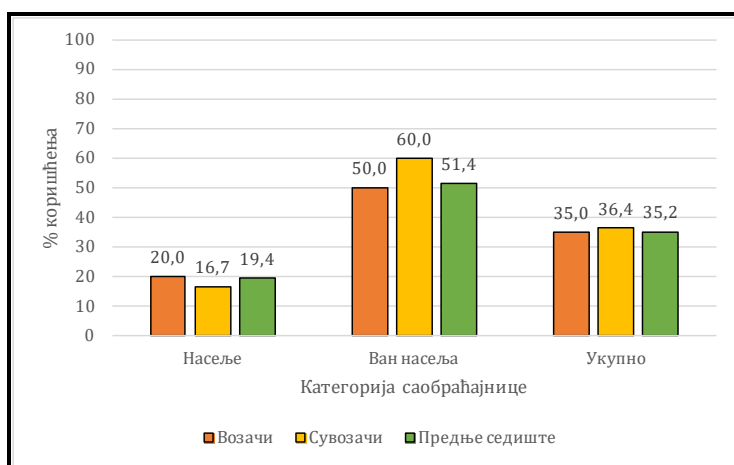
Дијаграм бр. 11.2. Употреба појаса у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у општини Опово
Коришћење сигурносног појаса у општини Опово слично је код возача и сувозача. Код возача, ове вредности износе 64,0% у насељу и 66,5% ван насеља. Код сувозача, нешто већа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (63,4%), а мања у насељу (62,6%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 24,3%. Мањи ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочен је у насељу (12,2%), у односу на ван насеља (32,6%), Дијаграм бр. 11.2.



Дијаграм бр. 11.3. Употреба појаса у возилима преко 3,5t у општини Опово

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Опово износи 23,3% код возача и 33,3% код сувозача. Већи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је ван насеља (26,7%), односно код сувозача у насељу (37,5%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила у насељу (20,0%), односно, код сувозача ван насеља (28,6%), Дијаграм бр. 11.3.

Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Опово слична је и код сувозача и код возача. Код возача аутобуса овај проценат износи 35,0% и то у насељу 20,0%, а ван насеља нешто више (50,0%). Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 36,4% и већа је ван насеља (60,0%), у односу на насеље (16,7%), Дијаграм бр. 11.4.

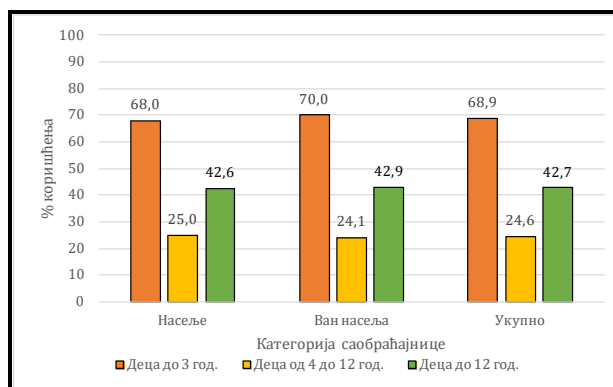


Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Опово

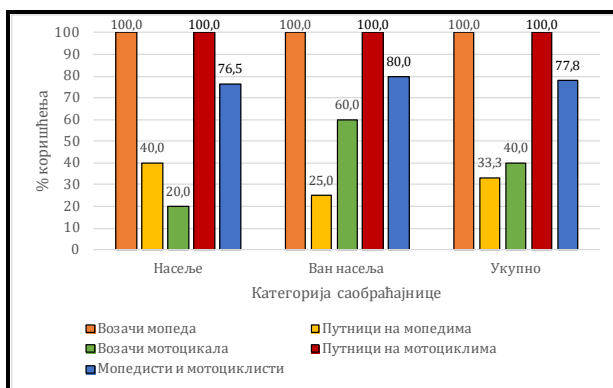
Употреба заштитних система за децу у општини Опово износи 42,7%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 68,9%, а код старије деце од 4 до 12 година 24,6%. Употреба заштитних система за децу до 3 године готово да је подједнака и у насељу и ван насеља. Слично, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година готово да је подједнака и у насељу и ван насеља, Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у општини Опово код свих двоточкаша износи 77,8%. Сви возачи мопеда и путници на мотоциклима су користили заштитну кацигу и у насељу и ван насеља. Са друге стране, возачи мотоцикала и путници на мопедима значајно мање су користили заштитне кациге. Нарочито треба

нагласити употребу заштитних кацига код возача мотоцикала у насељу (20,0%) и ван насеља (60,0%) и код путника на мопедима у насељу (40,0%) и ван насеља (25,0%), Дијаграм бр. 11.6.

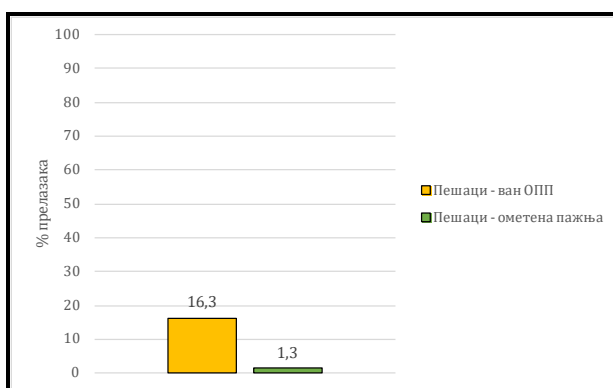


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Опово



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Опово

Истраживања понашања пешака на подручју општине Опово показала су да 16,3% пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза. Значајно мањи проценат пешака, њих 1,3% имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Опово

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Опово 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.	0	3	0	1
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	0	2	0	0
ЦИЉ	2020. год.	0	max 1	0	0

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

- Догодило се укупно 91 саобраћајних незгода, од којих је 51 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 3 лица, док је теже и лакше повређено 71 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Није било погинулих пешака у СН.
- Није било погинулих бициклиста у СН.
- Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима у СН.
- Погинуло је 3 возача и путника у ПА, што чини 100% од укупног броја погинулих лица у СН.
- 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 5-оро деце, док није било погинуле деце у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству путника (80%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 2 младих. Млади чине 67% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (66%).
- У саобраћајним незгодама није било погинулих лица старости 65 и више година. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству бициклисте (60%).
- 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 јуну, октобру.

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.**