

ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

*** ОПШТИНА НОВИ КНЕЖЕВАЦ ***



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.

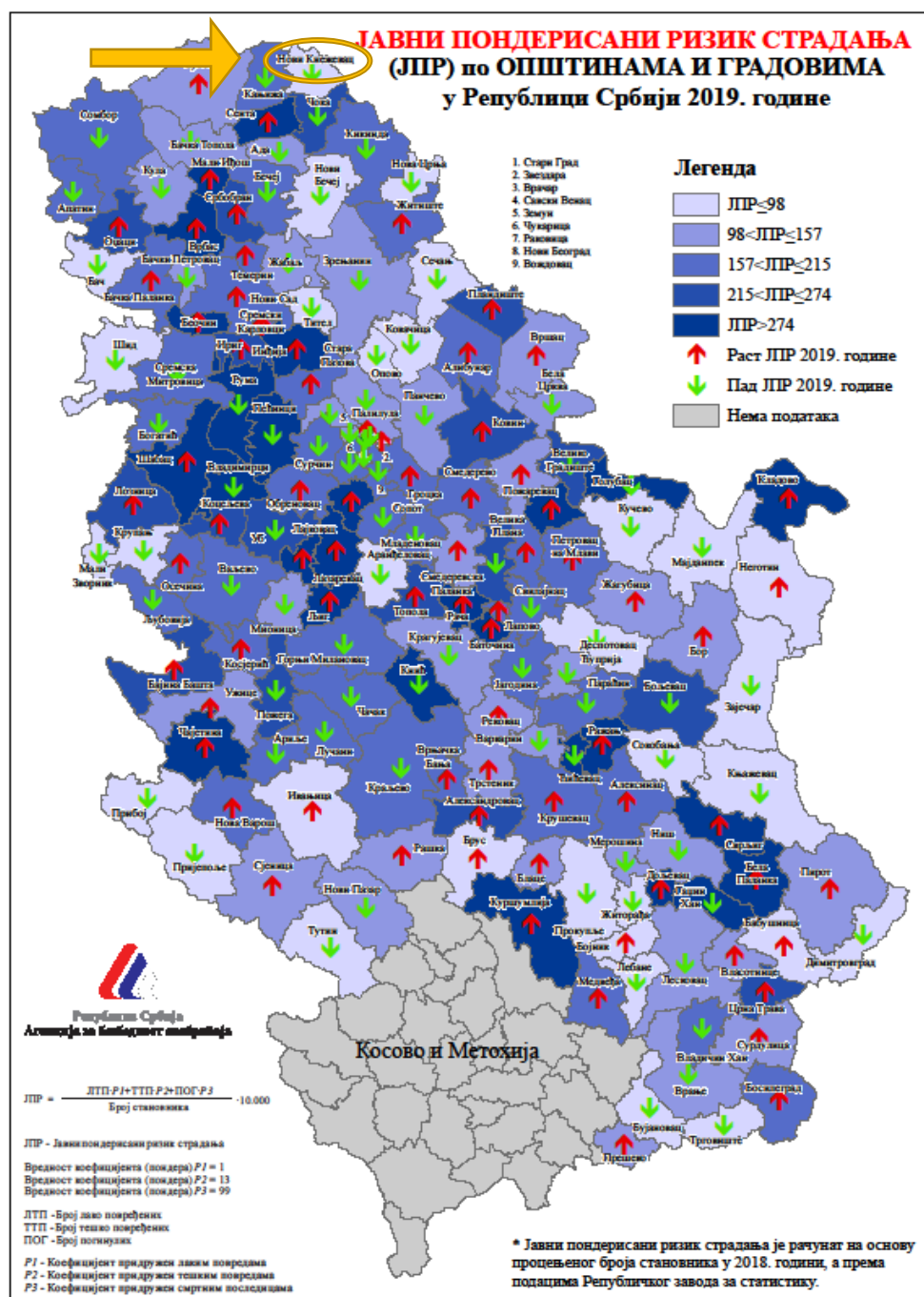
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Нови Кнежевац. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених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

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

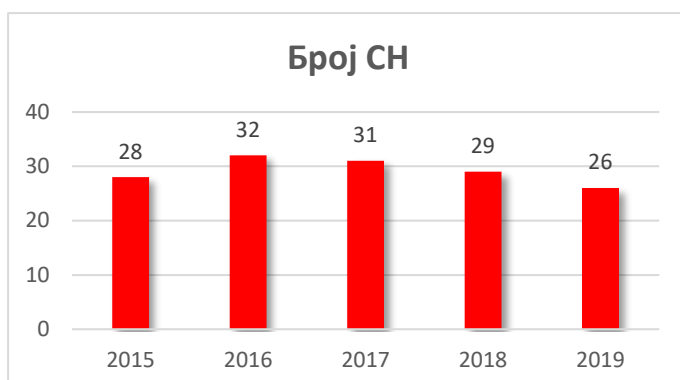
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analize-i-istrazivanja/baza-podataka>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

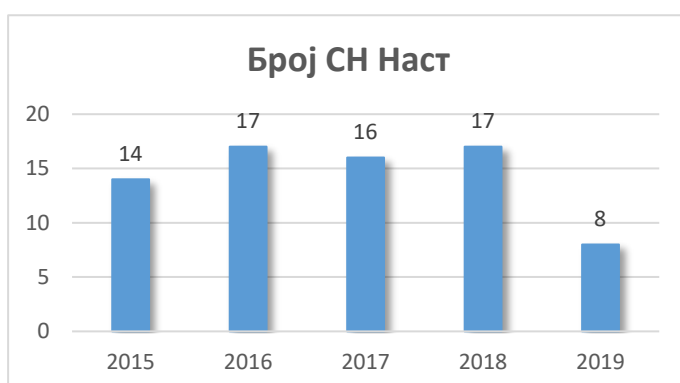


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Нови Кнежевац 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 **146**.



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је **72**.



- 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 **86**.

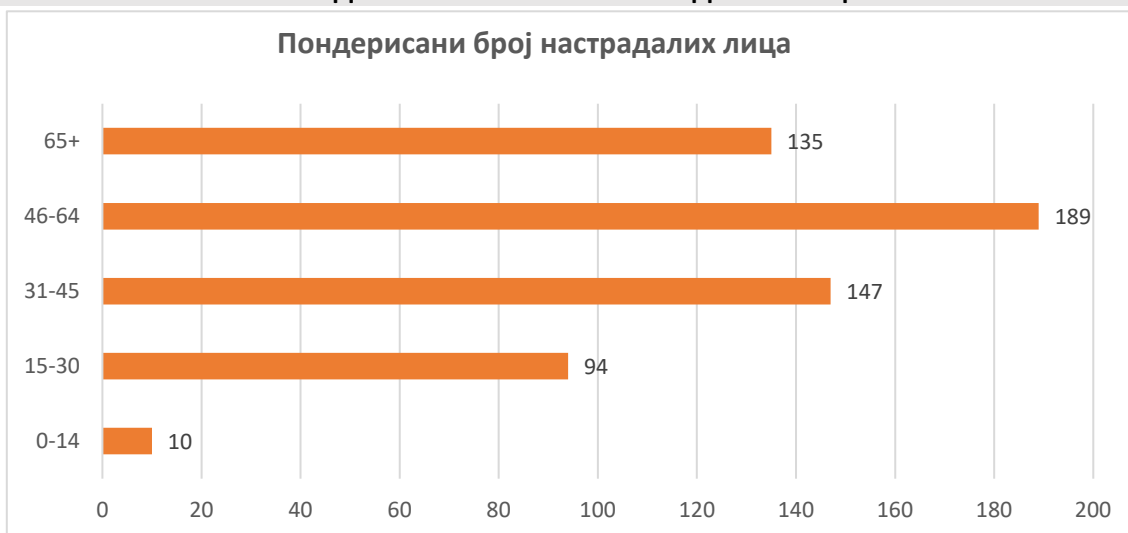
3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

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



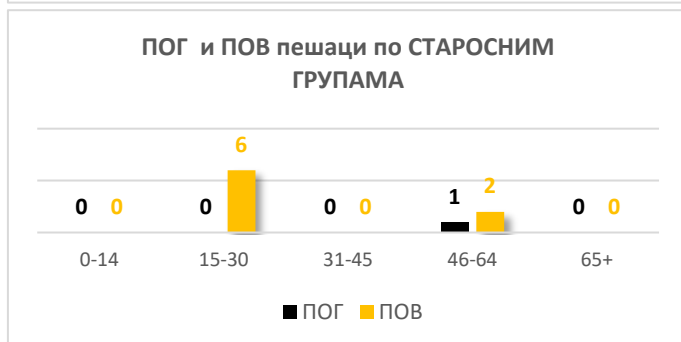
Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да, у односу на категорију возила и својство учешћа настрадалих у саобраћајним незгодама, највише страдају **бициклисти**.

ПОНДЕРИСАНИ БРОЈ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, У ОДНОСУ НА СТАРОСТ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА

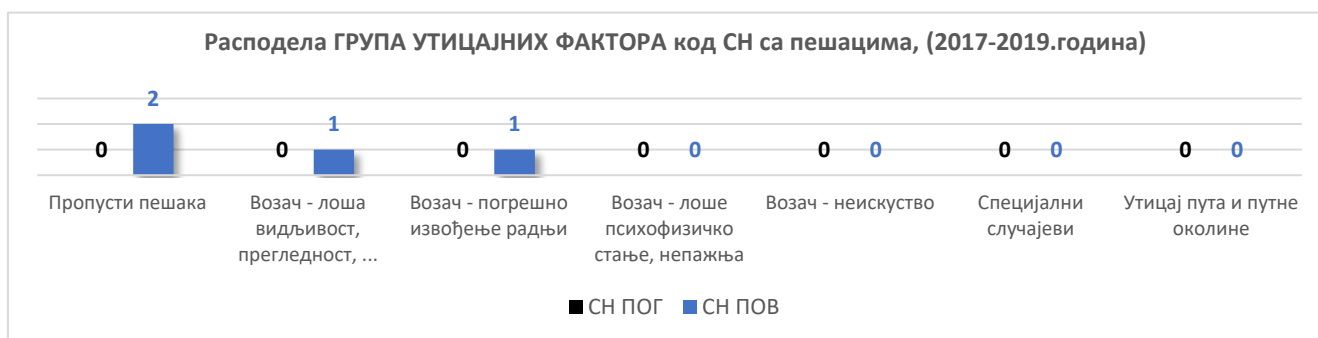
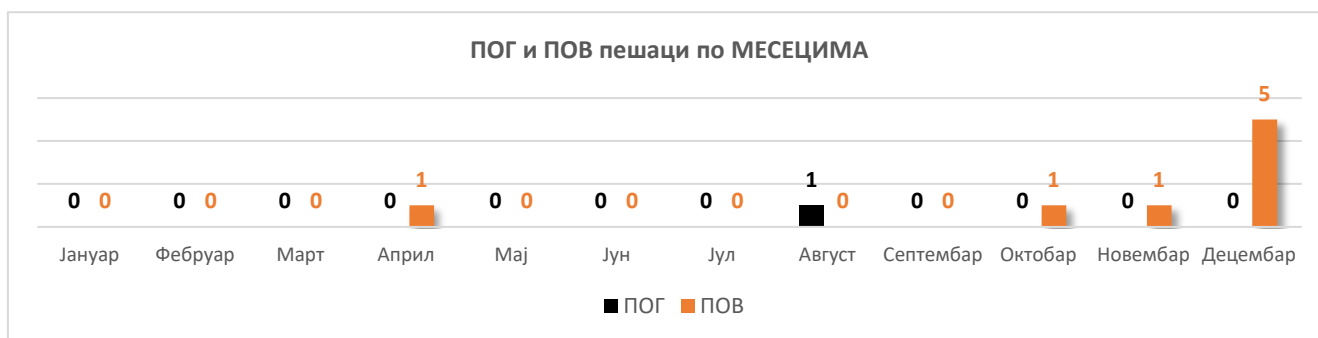


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

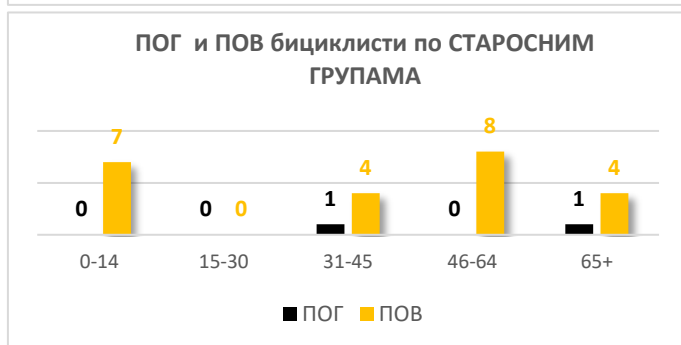
4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



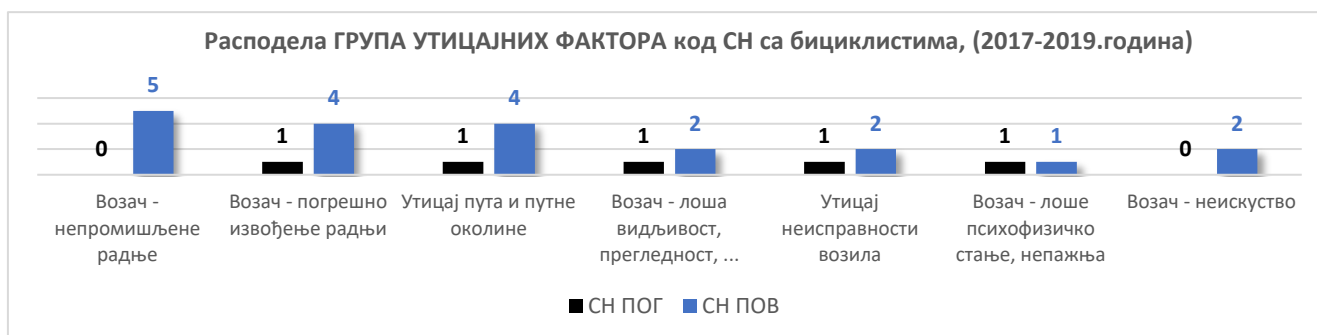
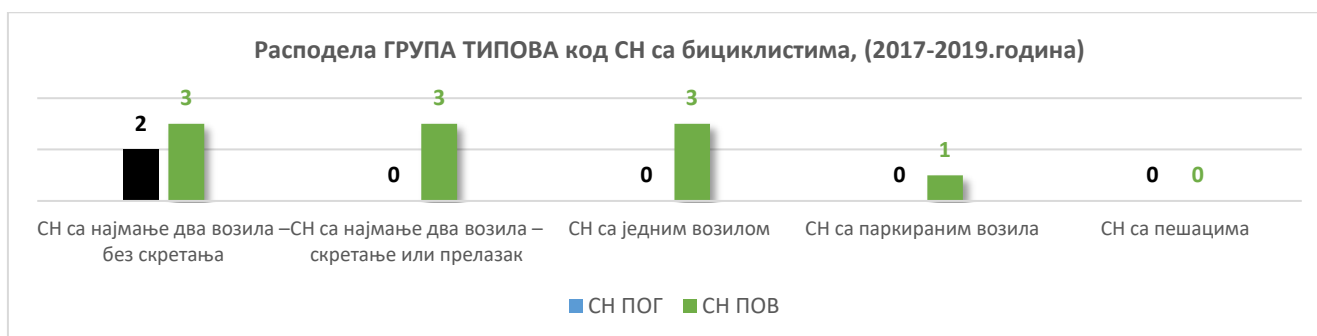
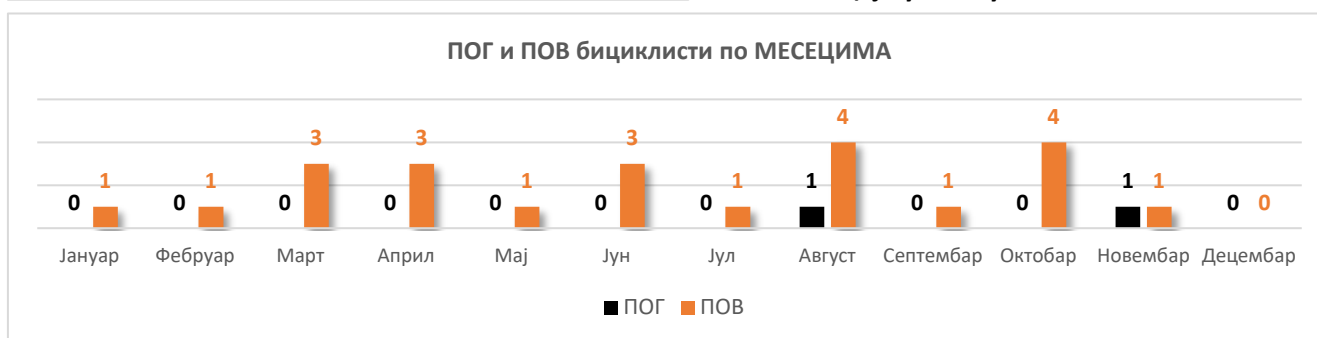
- Погинуо је један пешак, што чини **33%** погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је **8**, што чини **9%** повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **15-30 година**.
- Пешаци највише страдају у **децембру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Пропусти пешака**.



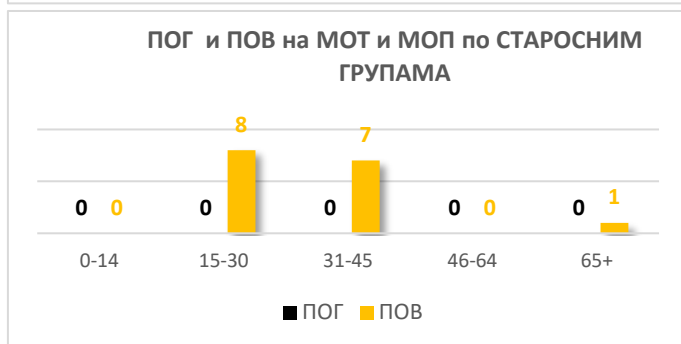
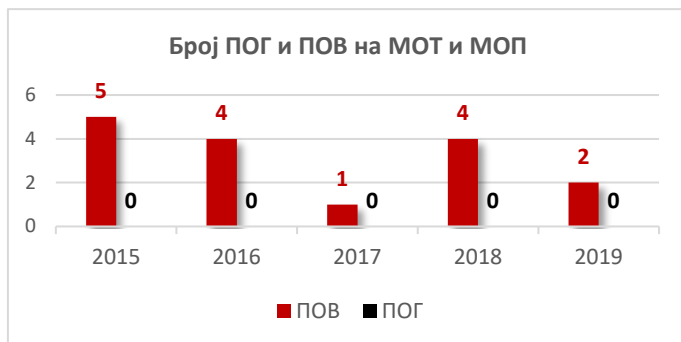
5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



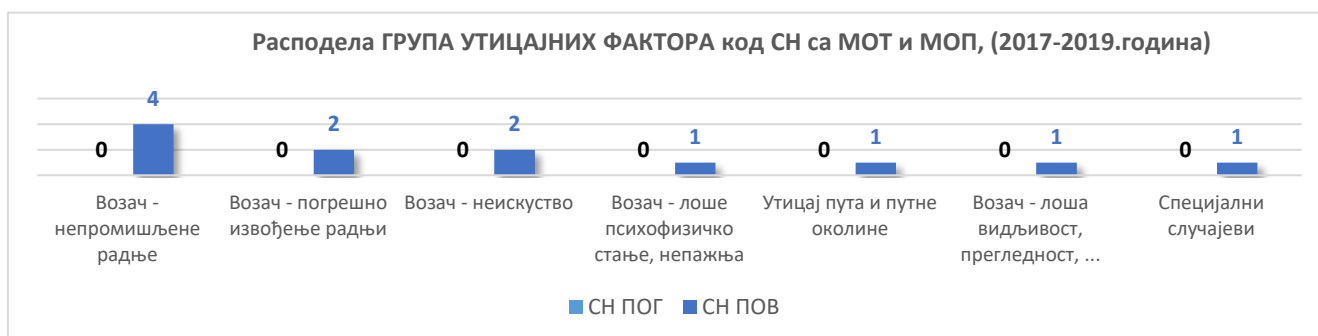
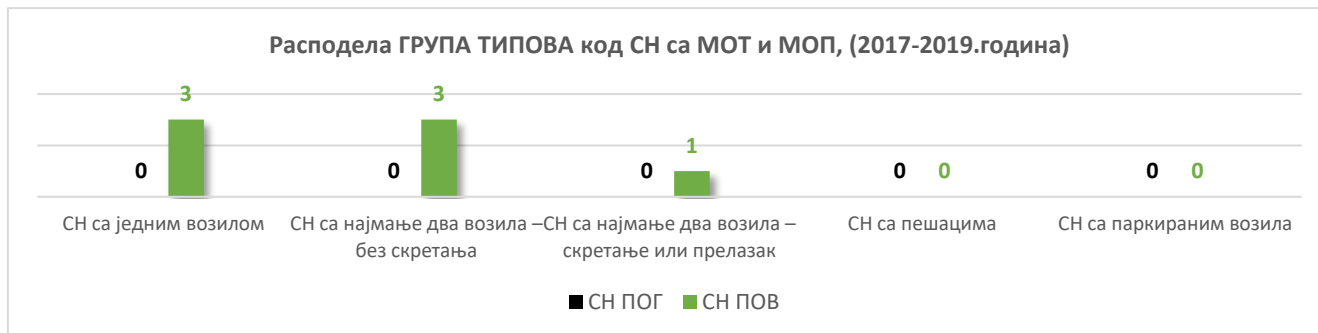
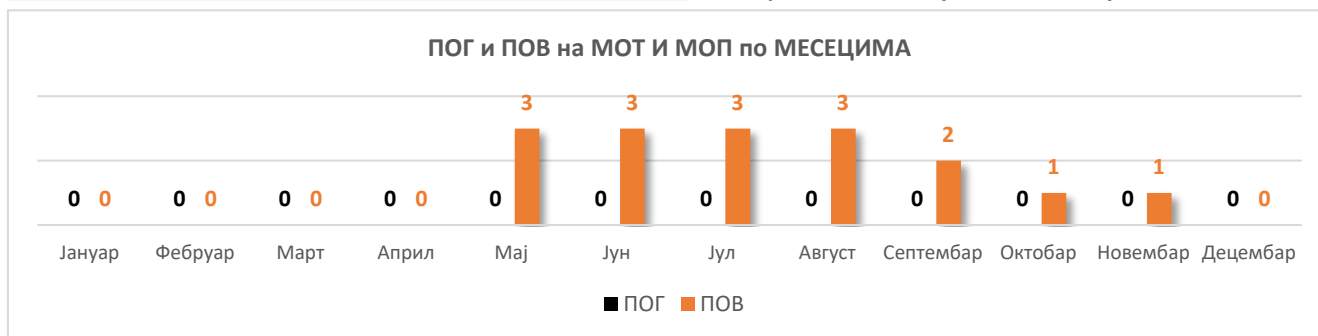
- Број погинулих бициклиста је 2, што чини 67% погинулих лица у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 23, што чини 27% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости **46-64 година**.
- Бициклисти највише страдају у **августу**.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са учешћем **бициклиста** најчешће је одабрана **група типова СН са најмање два возила – без скретања**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешће групе **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим бициклистима су **Возач - непромишљене радње, Возач - погрешно извођење радњи и Утицај пута и путне околине**.



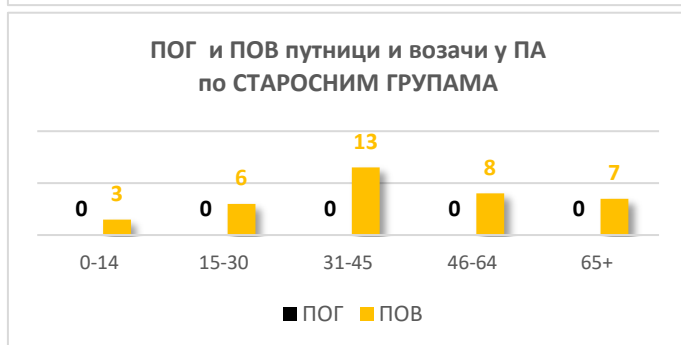
6. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



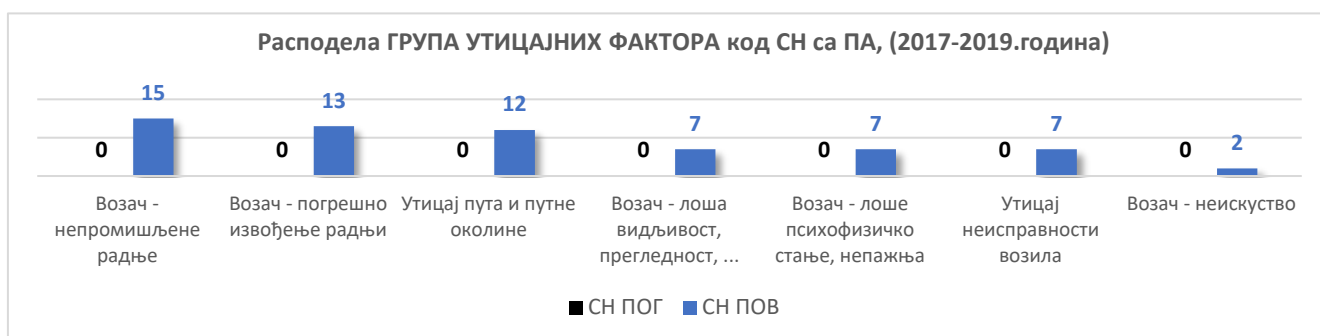
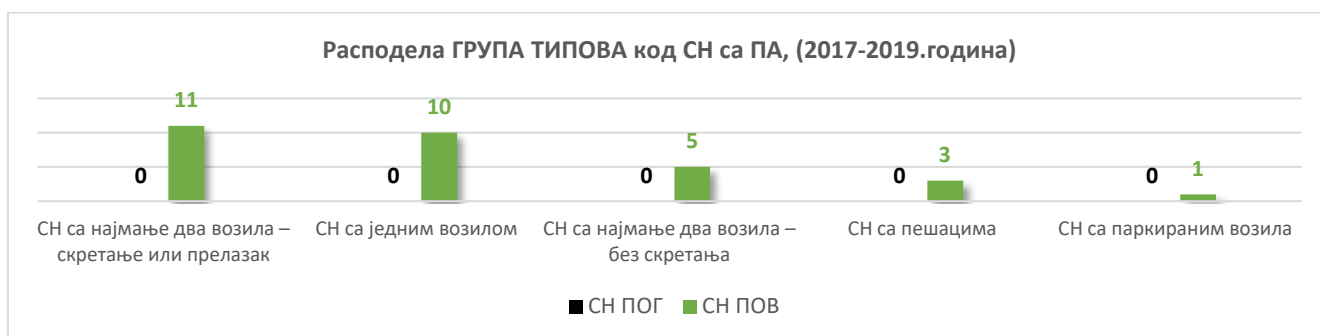
- Није било погинулих лица на моторизованим двоточкашима, (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених лица на моторизованим двоточкашима је 16, што чини 19% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на **МОТ и МОП** је међу лицима старости **15-30 година**.
- Лица на **МОТ и МОП** највише страдају у **мају, јуну, јулу и августу**.
- 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 је **Возач - непромишљене радње**.



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



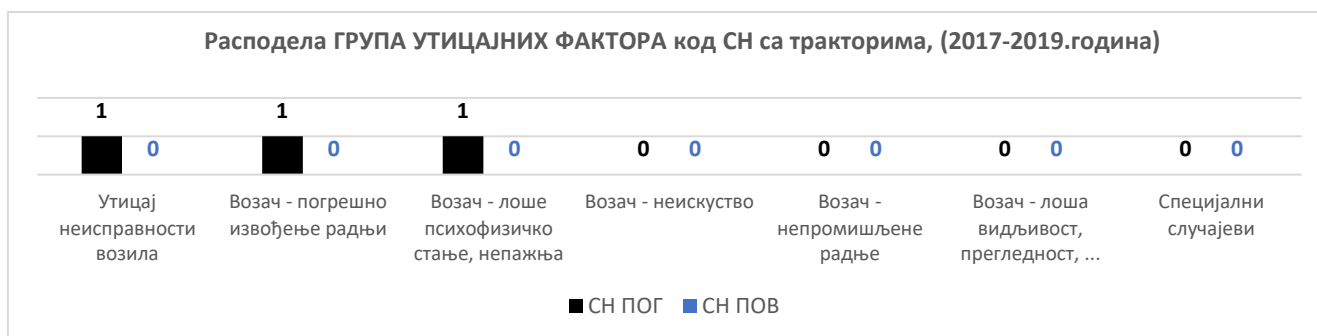
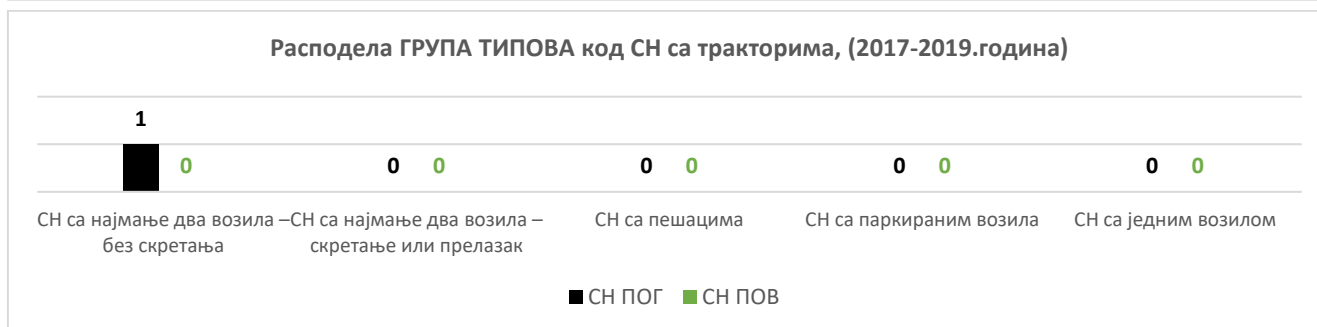
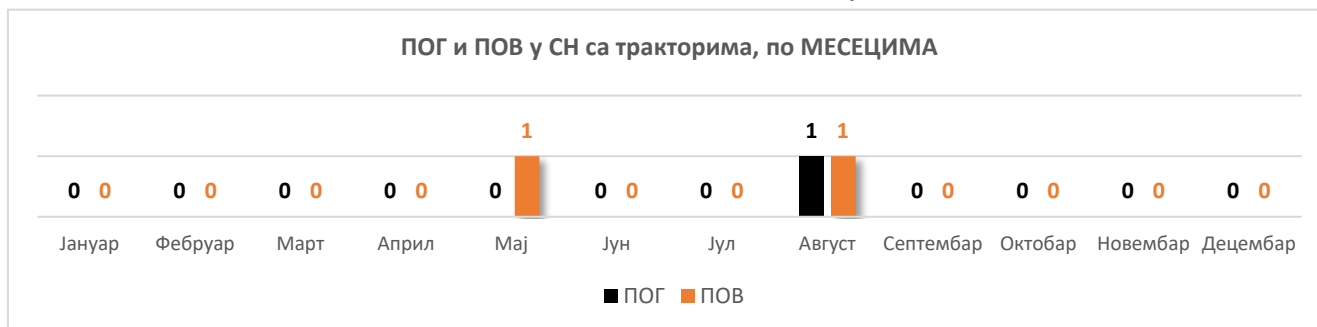
- Није било погинулих возача и путника у ПА (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 37, што чине 43% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 31-45 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у фебруару и децембру.
- 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**.



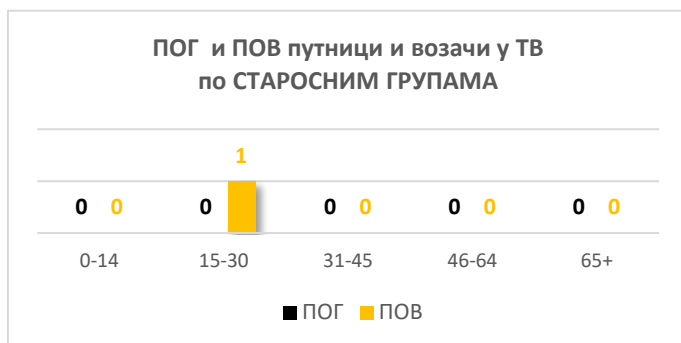
8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



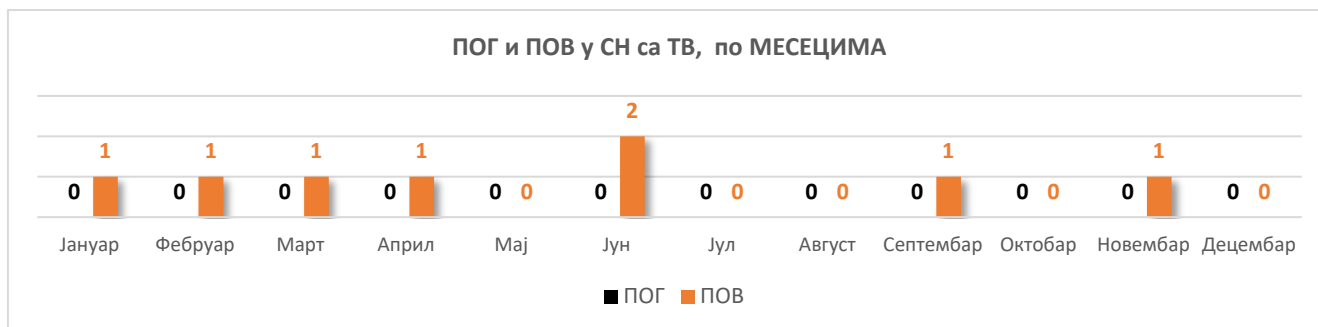
- Погинуло је једно лице у саобраћајним незгодама са учешћем трактора, што чини 33% погинулих лица у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 2% повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у августу.
- 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 најчешће групе утицајних фактора настанка СН са настрадалим лицима са учешћем трактора су Утицај неисправности возила, Возач - погрешно извођење радњи и Возач - лоше психофизичко стање, непажња.



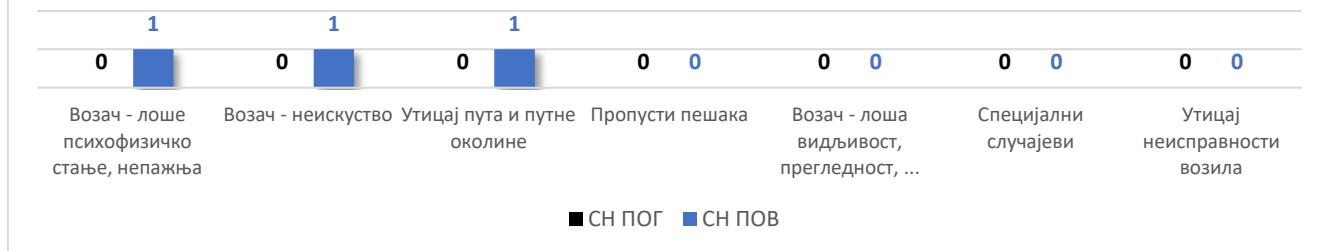
9. БЕЗБЕДНОСТ ТЕРЕТНИХ ВОЗИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



- Није погинуло ниједно лице у СН са учешћем теретних возила, (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 9% повређених лица у СН (у Србији чине 18% 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 **јуну**.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са ТВ најчешће су одабране **групе типова СН са једним возилом, СН са најмање два возила – без скретања и СН са најмање два возила – скретање или прелазак**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешће групе **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем теретних возила су **Возач - лоше психофизичко стање, непажња, Возач – неискуство и Утицај пута и путне околине**.

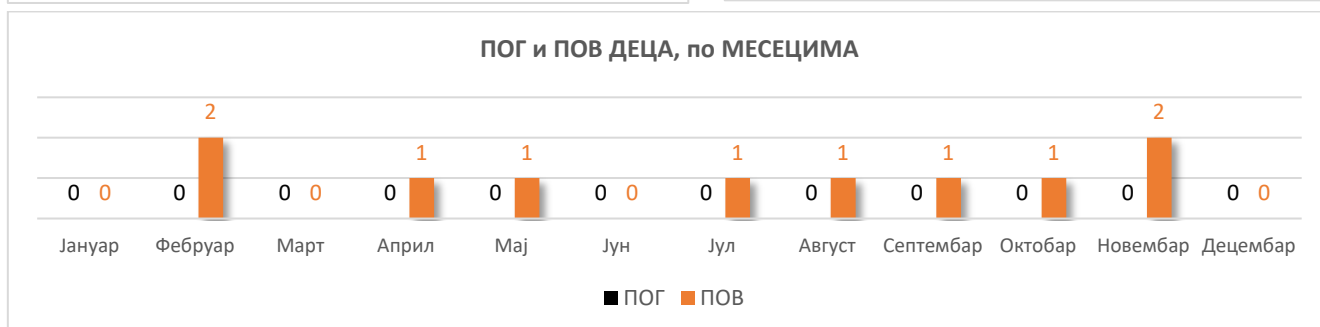
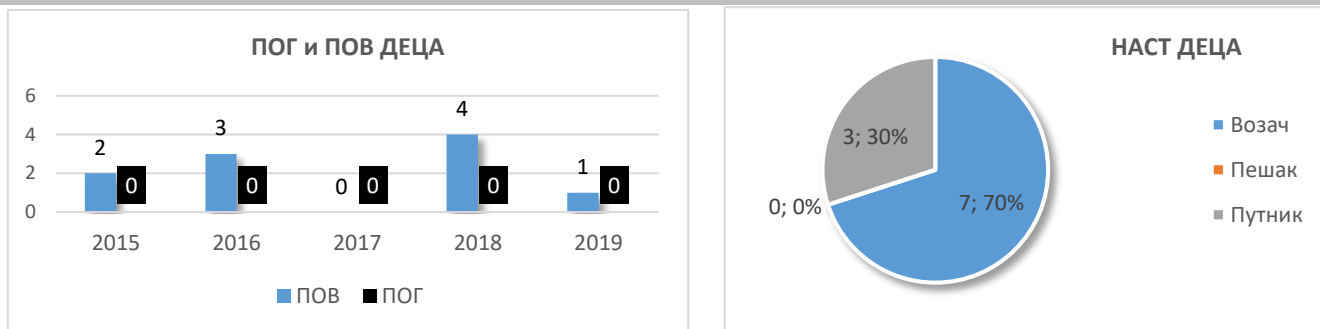


Расподела ГРУПА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА код СН са ТВ, (2017-2019.година)



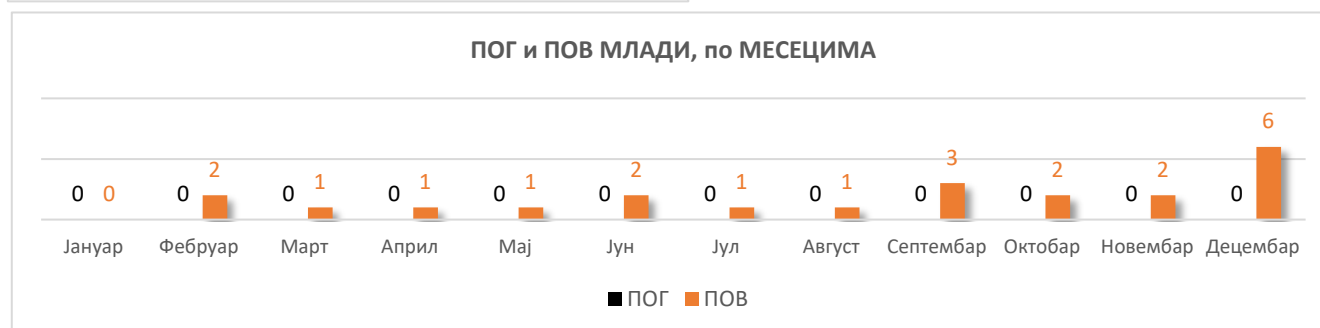
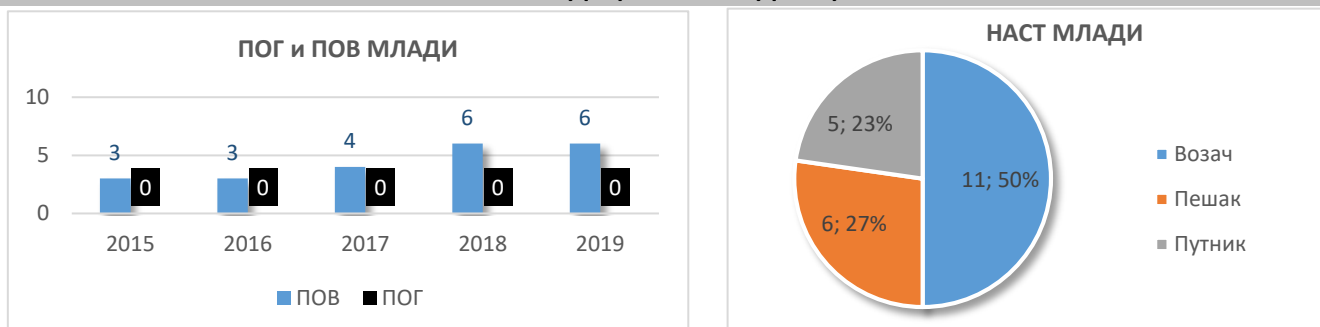
10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



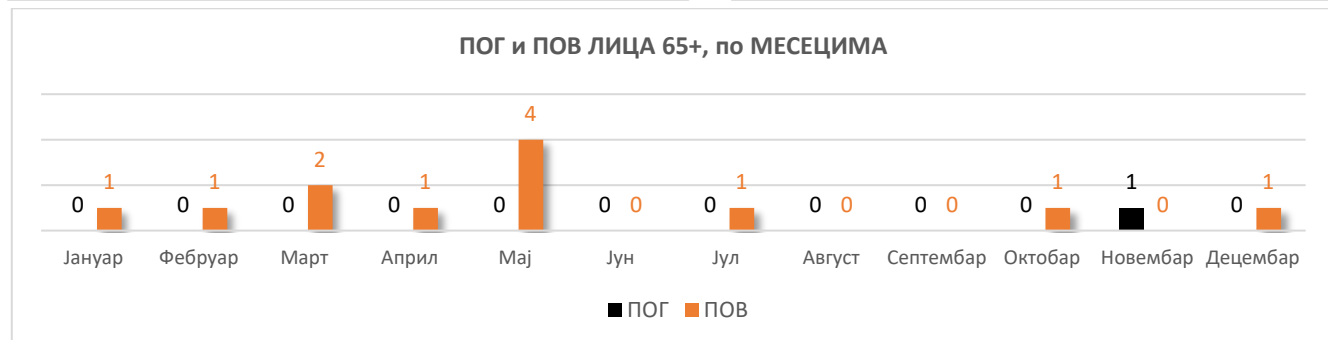
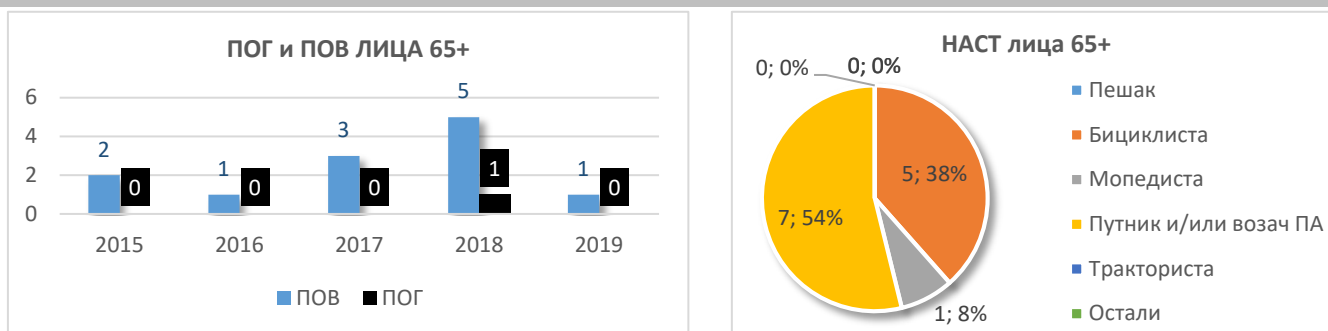
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 10, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 30%, деца пешаци 0%, а деца возачи 70% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у фебруару и новембру.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



- Није погинуло ниједно младо лице, (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих 22, што чини 26% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (50%).
- Млади највише страдају у децембру.

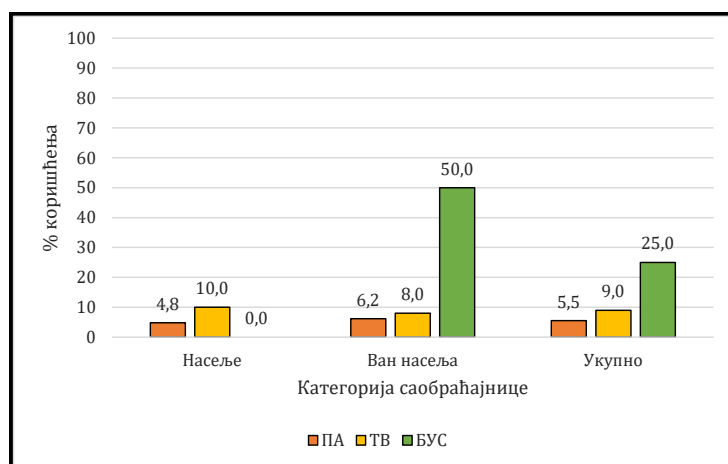
ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



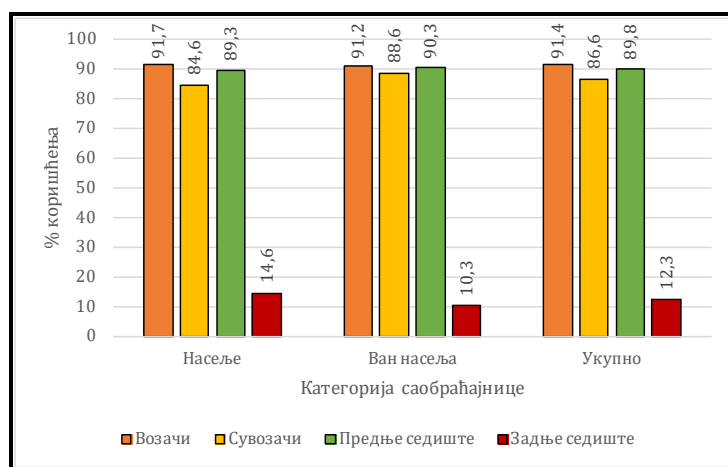
- **Погинуло је једно старије лице**, што чини **33%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених** старијих лица **12**, што чини **14%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА** (54%).
- Старији највише страдају у **мају**.

11. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУ ЗА ОПШТИНУ НОВИ КНЕЖЕВАЦ

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Нови Кнежевац, учено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача аутобуса (25,0%). Возачи аутобуса чешће користе мобилне телефоне ван насеља (50,0). Возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон ван насеља (6,2%), док возачи теретних возила чешће користе мобилни телефон у насељу (10,0%), Дијаграм бр. 11.1.

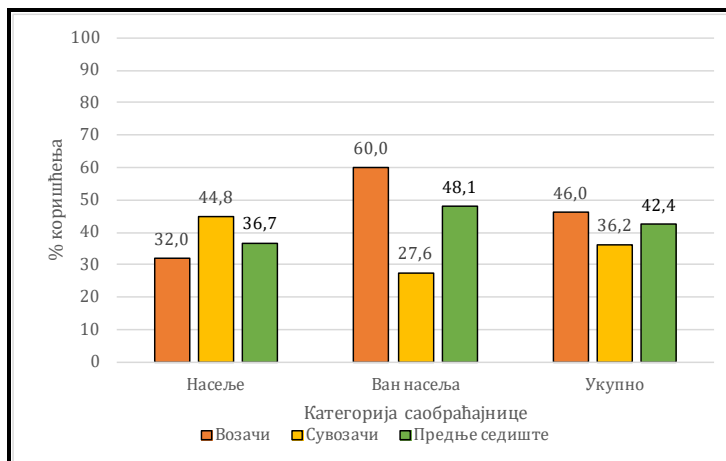


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Нови Кнежевац



Дијаграм бр. 11.2. Употреба појаса у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у општини Нови Кнежевац

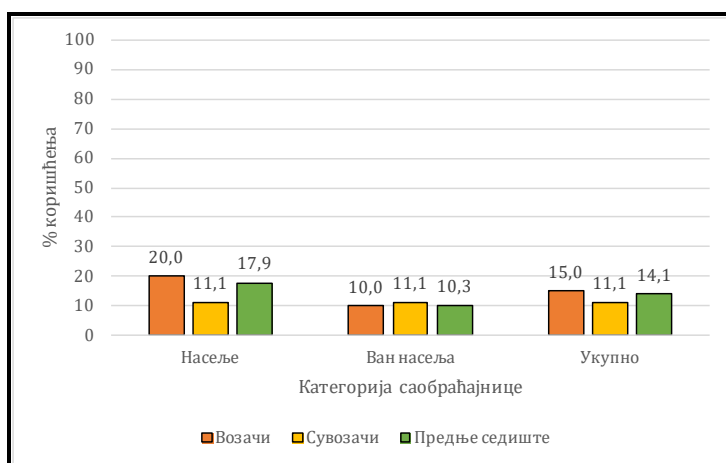
Коришћење сигурносног појаса у општини Нови Кнежевац слично је код возача и сувозача. Код возача, ове вредности износе 91,7% у насељу и 91,2% ван насеља. Код сувозача, већа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (88,6%), а мања у насељу (84,6%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 12,3%. Сличан ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочена је и у насељу (14,6%) и ван насеља (10,3%), Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Нови Кнежевац износи 46,0% код возача и 36,2% код сувозача. Већи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је ван насеља (60,0%), а код сувозача у насељу (44,8%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила у насељу (32,0%), односно, код сувозача ван насеља (27,6%), Дијаграм бр. 11.3.

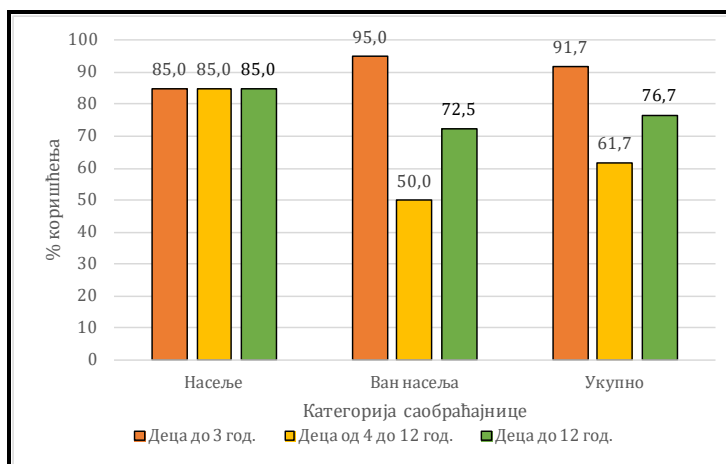
Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Нови Кнежевац не разликује се превише код возача и сувозача. Код возача аутобуса овај проценат износи 20,0% у насељу и 10,0% ван насеља, а просечно 15,0%. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 11,1% и подједнака је и у насељу и ван насеља, Дијаграм бр. 11.4.



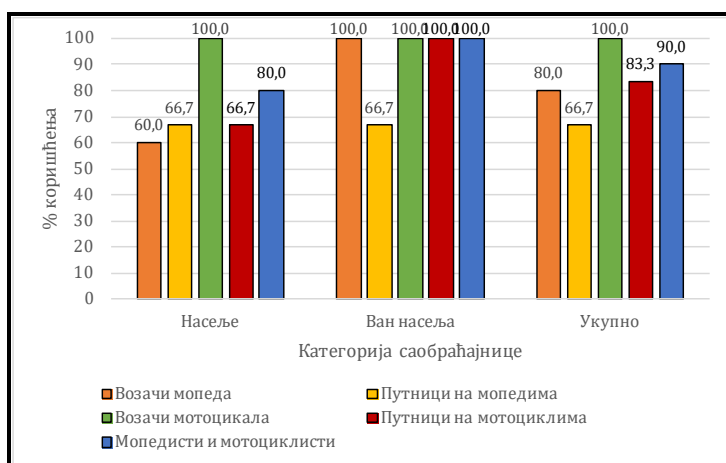
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Нови Кнежевац

Употреба заштитних система за децу у општини Нови Кнежевац износи 76,7%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 91,7%, а код старије деце од 4 до 12 година 61,7%. Употреба заштитних система за децу до 3 године је већа у ван насеља (95,0%) у односу на употребу у насељу (85,0%). Са друге стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година износи 85,0% у насељу, а 50,0% ван насеља, Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у општини Нови Кнежевац код свих двоточкаша износи 90,0%. Сви возачи мотоцикала су користили заштитну кацигу и у насељу и ван насеља. Такође, сви возачи мопеда и путници на мотоциклима су користили заштитну кацигу на путу ван насеља. Са друге стране, возачи мопеда, путници на мопедима и путници на мотоциклима значајно мање су користили заштитне кациге на путу у насељу. Нарочито треба нагласити употребу заштитних кацига у насељу код возача мопеда (60,0%) и код путника на мопедима ван насеља (66,7%), Дијаграм бр. 11.6.

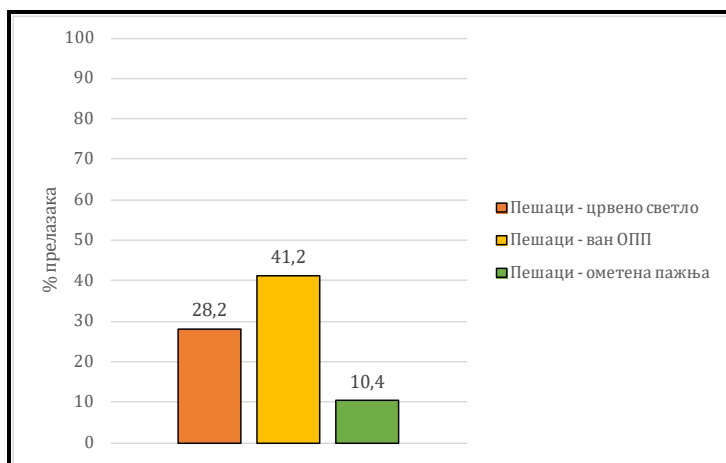


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Нови Кнежевац



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Нови Кнежевац

Истраживања понашања пешака на подручју општине Нови Кнежевац показала су да 28,2% пешака прелази улицу када им је прелазак забрањен црвеним светлом. Нешто већи проценат пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза, њих 41,2%. Такође, 10,4% пешака имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Нови Кнежевац

Ове и остале карте индикатора безбедности саобраћаја по полицијским управама и општинама у РС можете преузети са сајта Агенције за безбедност саобраћаја (<http://www.abs.gov.rs/analize-i-istrazivanja/statistika-i-analize/karte-pokazatelja/indikatora>).

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Нови Кнежевац 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	4	0	0
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	0	4	0	0
ЦИЉ	2020. год.	0	max 2	0	0

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

- Догодило се укупно 146 саобраћајних незгода, од којих је 72 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 3 лица, док је теже и лакше повређено 86 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Погинуо је 1 пешак, што чини 33% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је двоје бициклиста, што чини 67% укупног броја погинулих лица у СН.
- Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима у СН.
- Није било погинулих возача и путника у ПА, у СН.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника био трактор, погинуло је 1 лице, што чини 33% од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника било теретно возило, није погинуло ниједно лице.
- У посматраном периоду повређено је 10-оро деце, док није било погинуле деце у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству возача (70%).
- У саобраћајним незгодама није било погинулих младих. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (50%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 1 лице старости 65 и више година, што чини 33% од укупног броја погинулих лица. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника и/или возача ПА (54%).
- 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 децембру.

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.**