

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ОПШТИНА ЉУБОВИЈА \***



## 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.

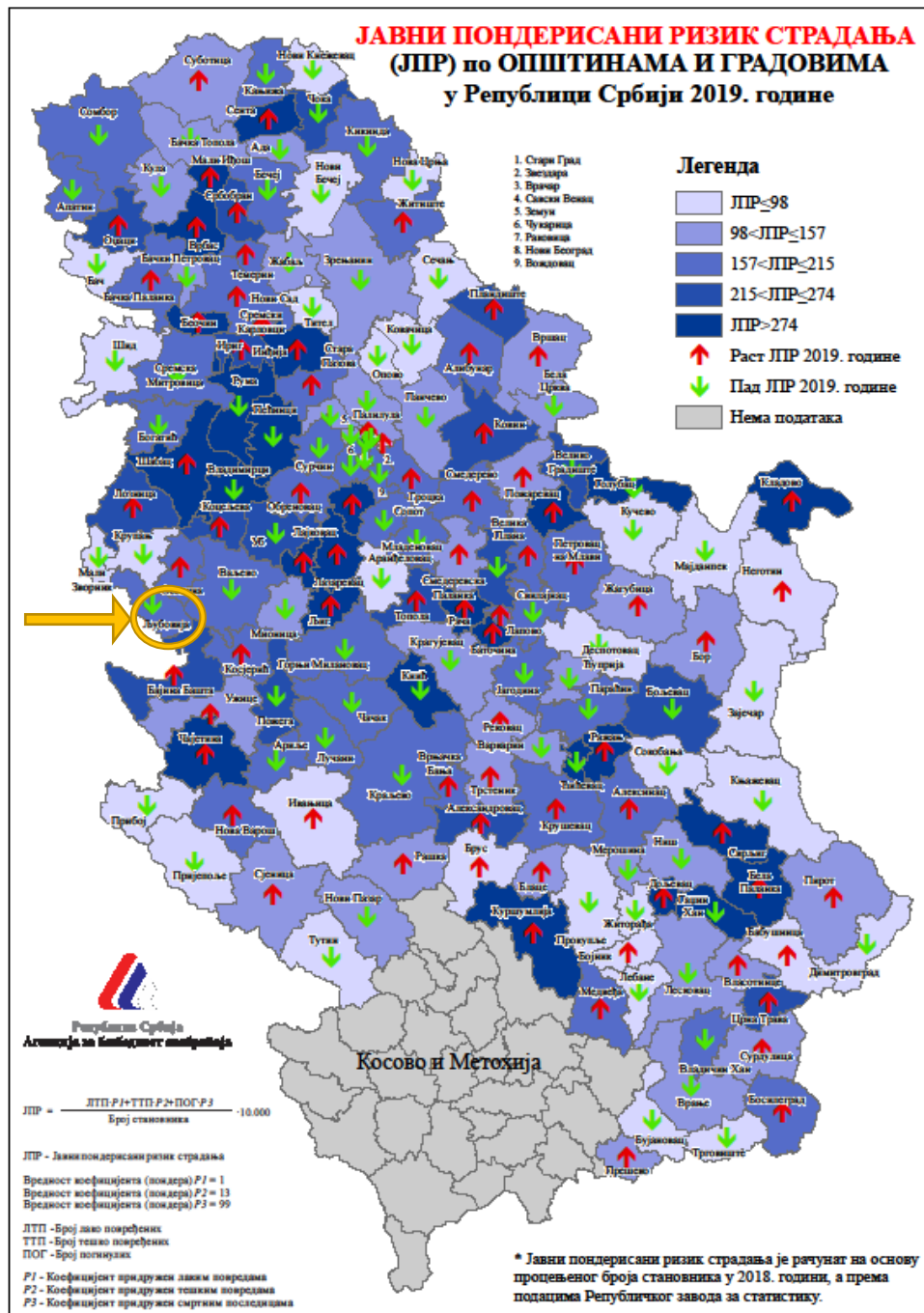
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Љубовија. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

Осим горе поменутих анализа, Извештај садржи и податке о тренутном стању безбедности саобраћаја на територији општине Љубовија, у односу на циљеве дефинисане Националном стратегијом безбедности саобраћаја (за период 2015-2020. година).

Најважније чињенице и закључци произашли из ових анализа би требало да буду смернице за идентификацију проблема страдања становништва у саобраћајним незгодама, за планирање других детаљнијих истраживања и будућих активности свих субјеката на територији општине, у циљу унапређења безбедности саобраћаја.

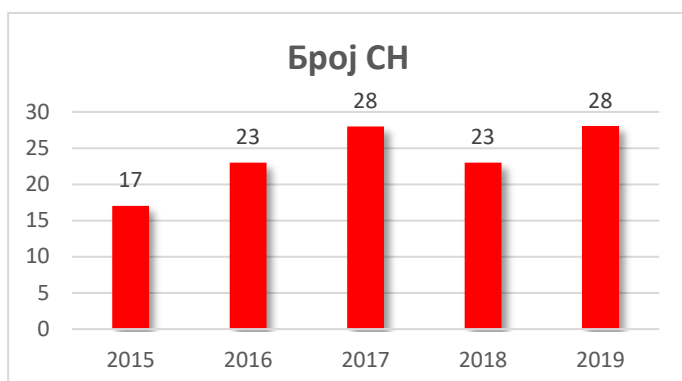
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

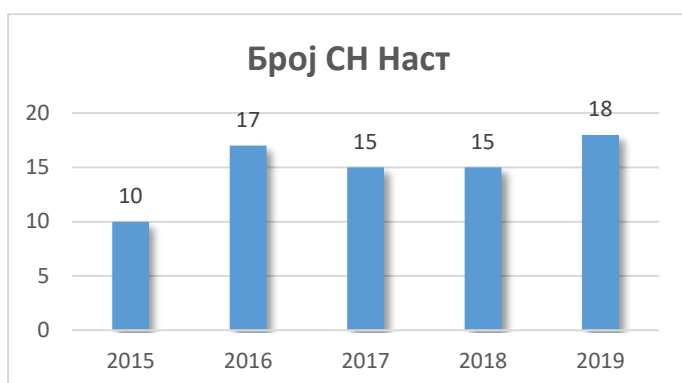


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Љубовија припада класи **високе 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: **119.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **75.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **12.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **100.**

### 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

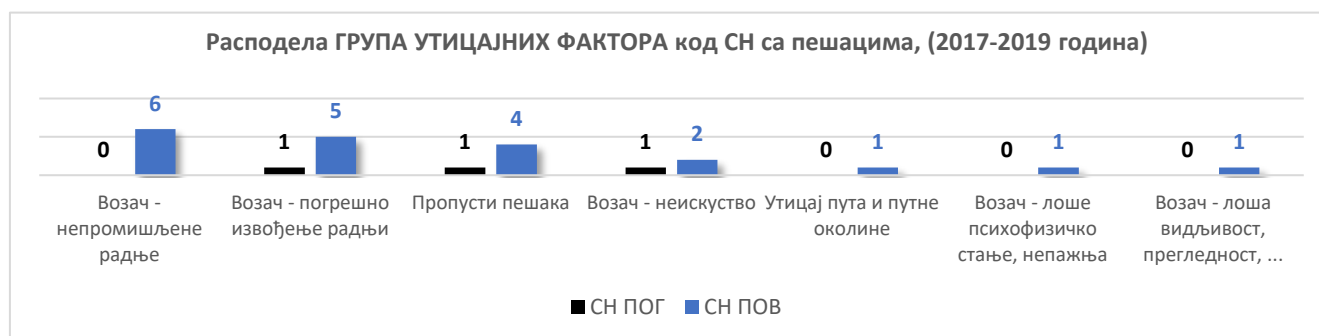
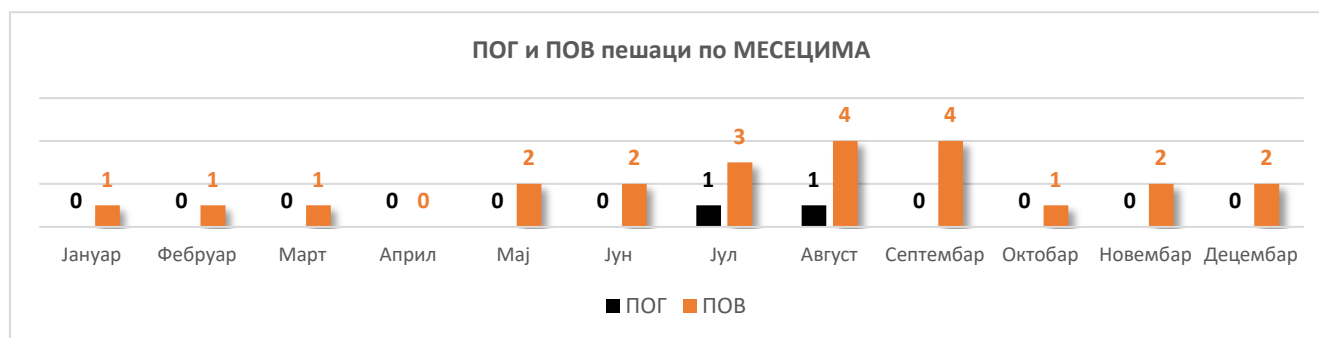
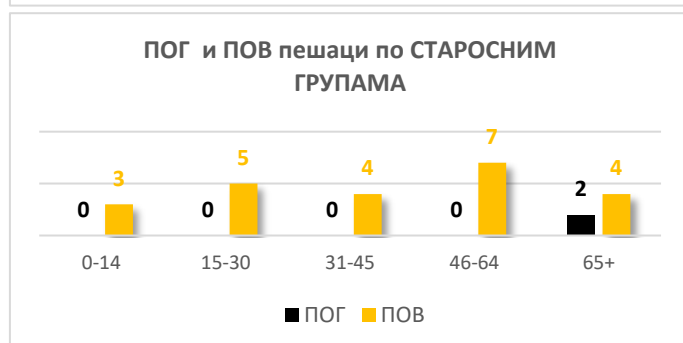


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

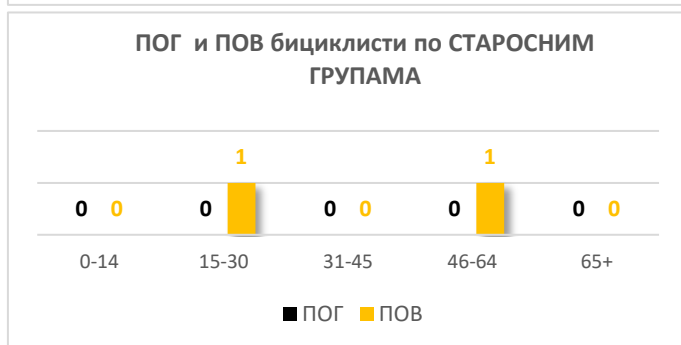
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



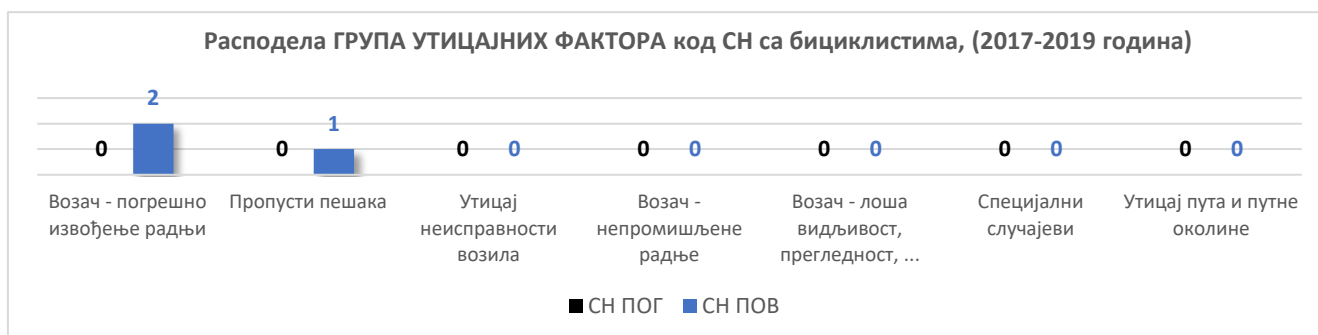
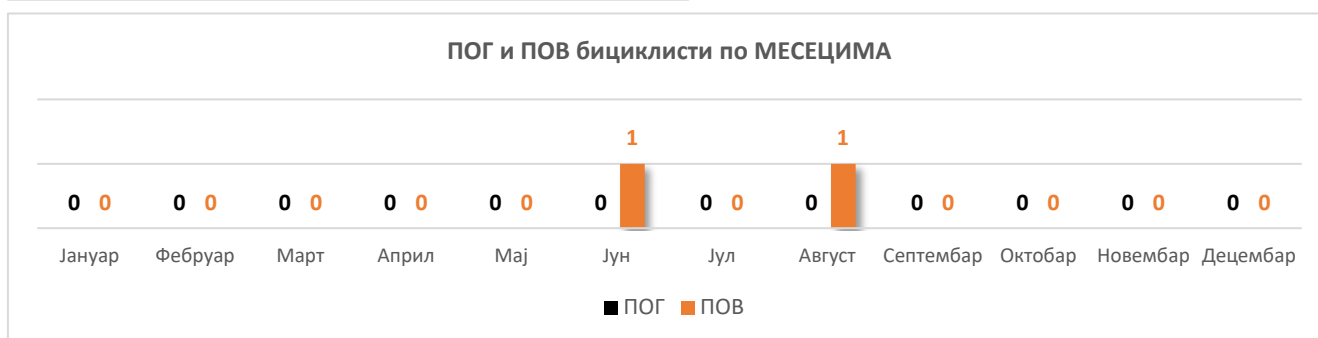
- Број погинулих пешака је 2, што чини 17% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 23, што чини 23% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **46-64 година**.
- Пешаци највише страдају у **августу**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - непромишљене радње, Возач - погрешно извођење радњи**.



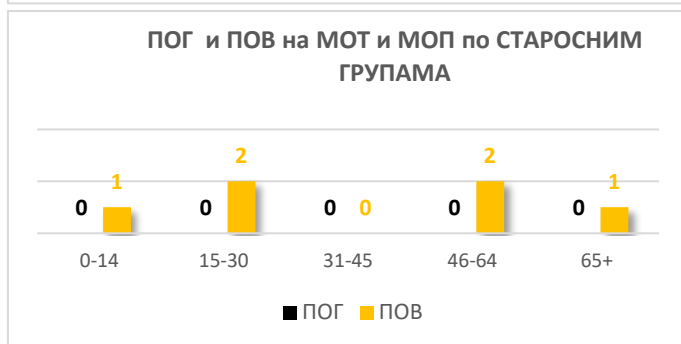
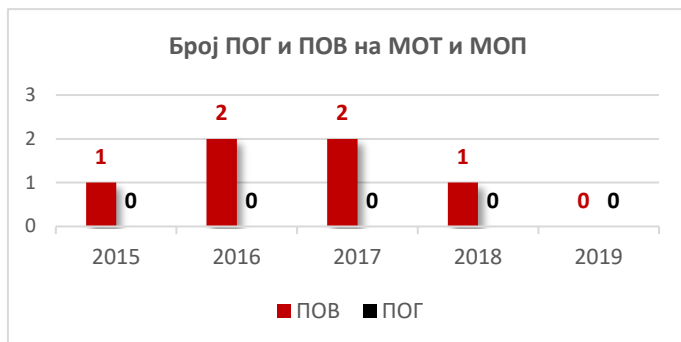
## 5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



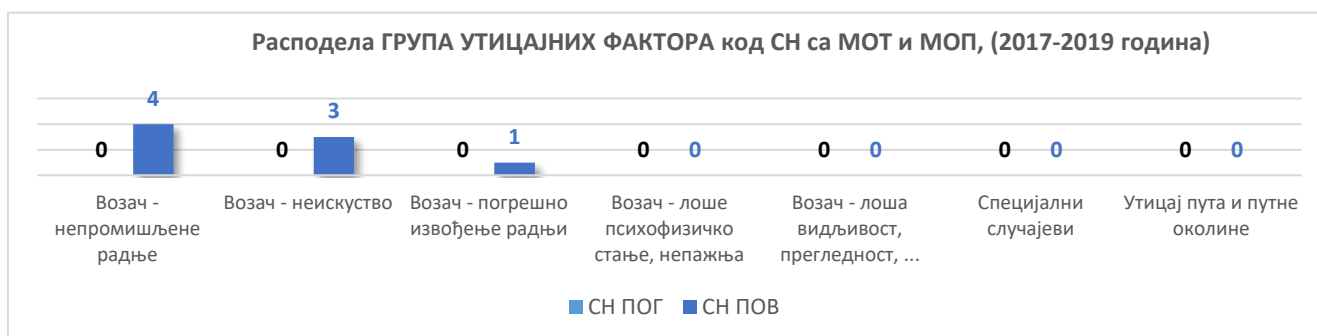
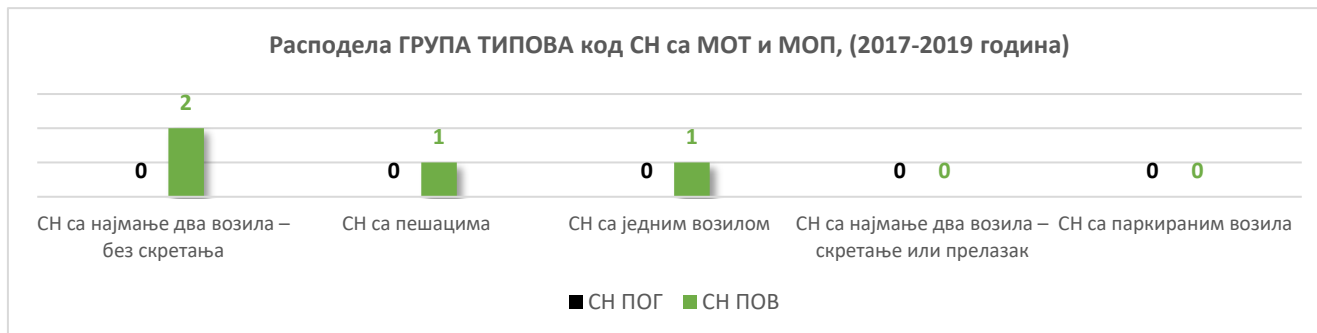
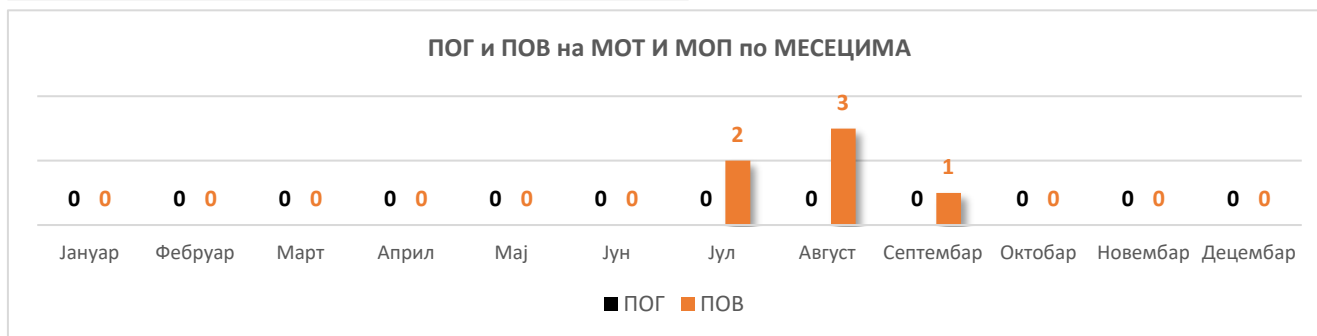
- Није било погинулих бициклиста (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 2, што чини 2% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости 15-30 и 46-64 година.
- Бициклисти највише страдају у јуну и августу.
- У периоду од 2017. до 2019.године у СН са учешћем бициклиста најчешће је одабрана група типова СН са пешацима, СН са најмање два возила – без скретања.
- 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)

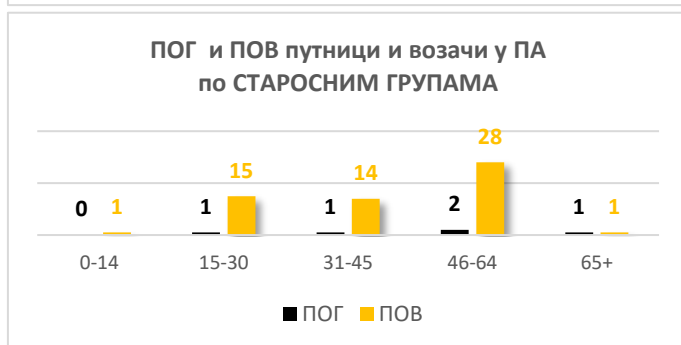


- Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 6, што чини 6% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на **МОТ и МОП** је међу лицима старости **15-30 и 46-64 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 – без скретања**.
- 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**.

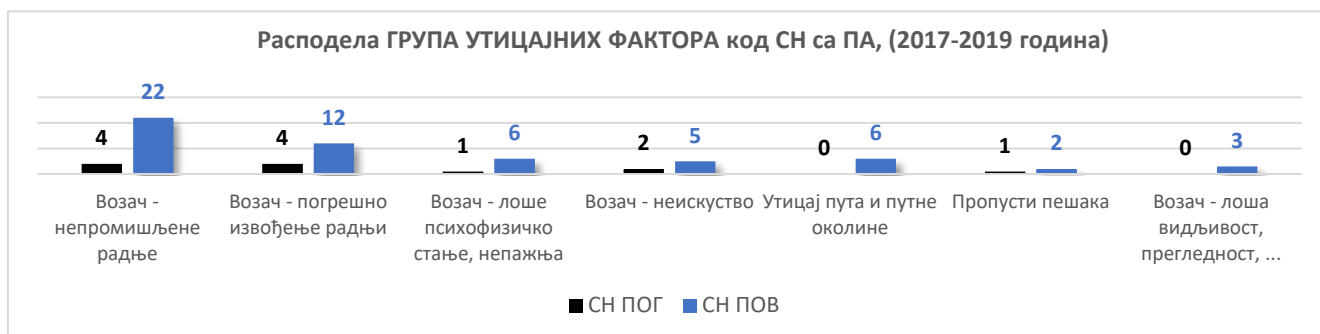
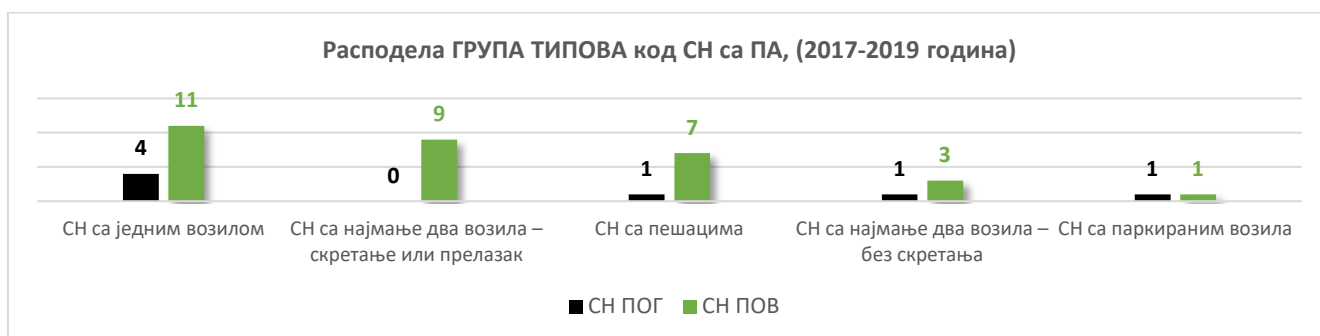
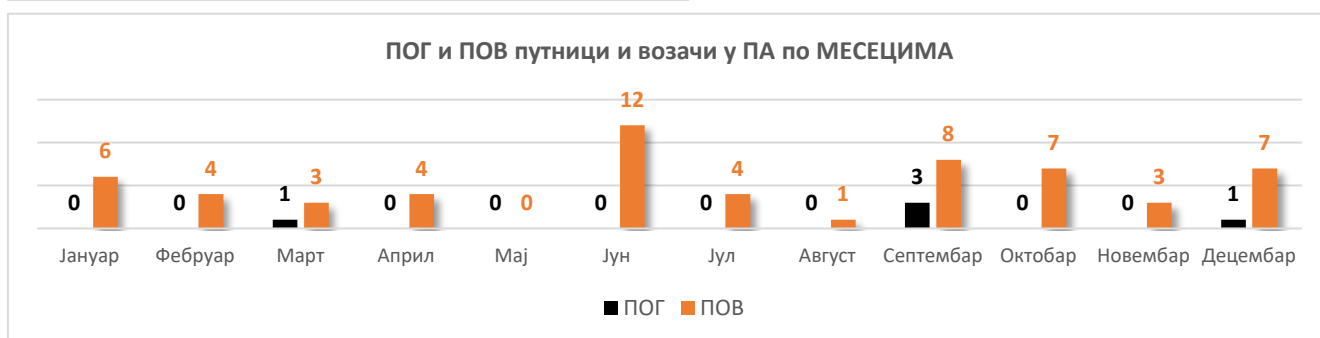




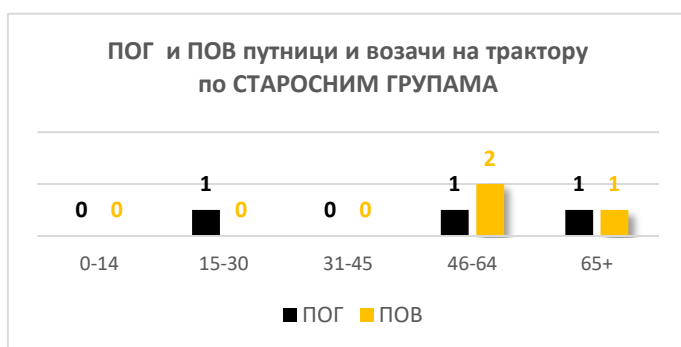
## 7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



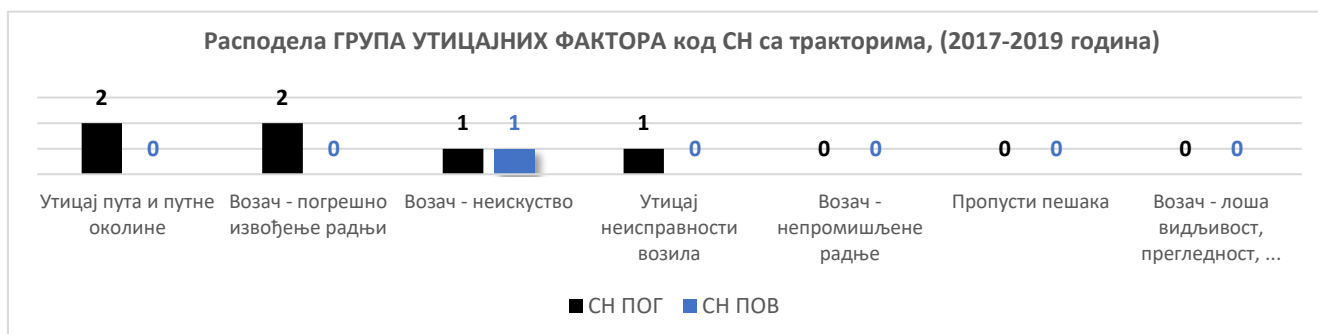
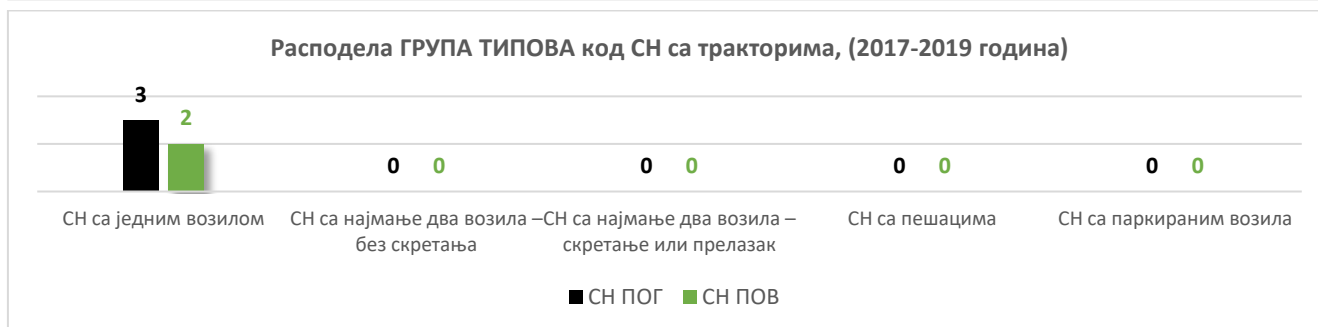
- Број погинулих возача и путника у ПА је 5, што чини 42% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 59, што чини 59% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 46-64 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у јуну.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са ПА 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 возачима и путницима у ПА је Возач - непромишљене радње.



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



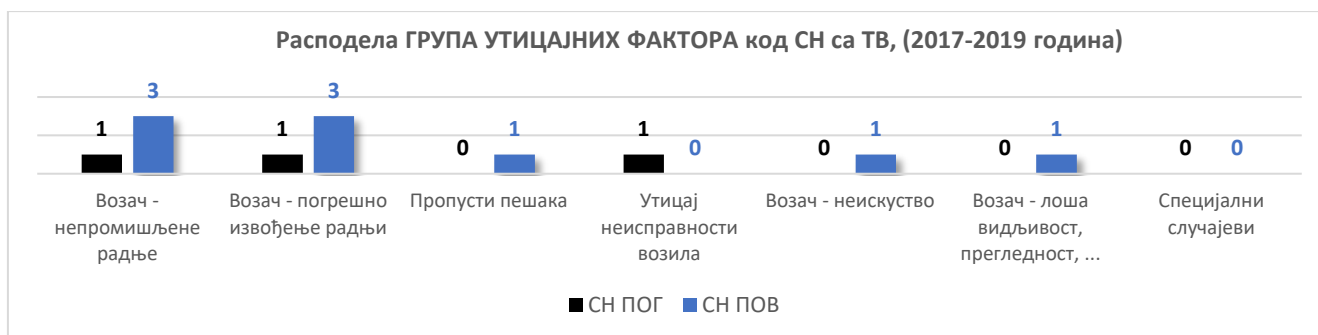
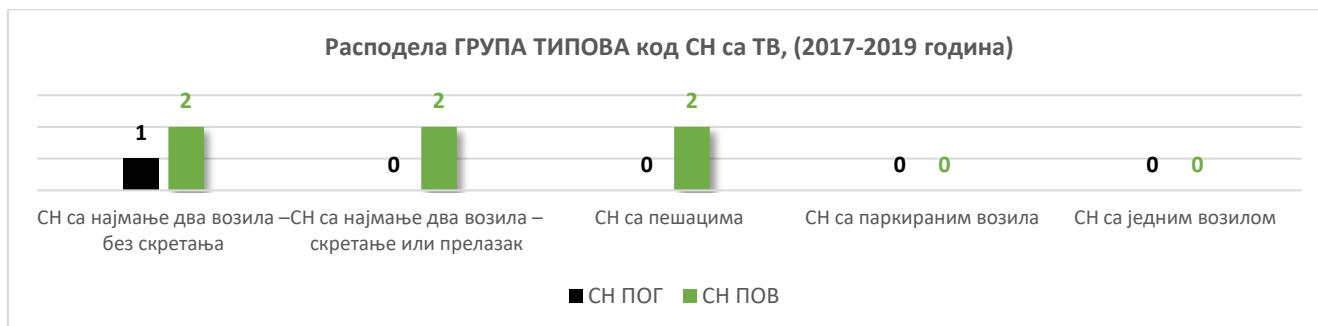
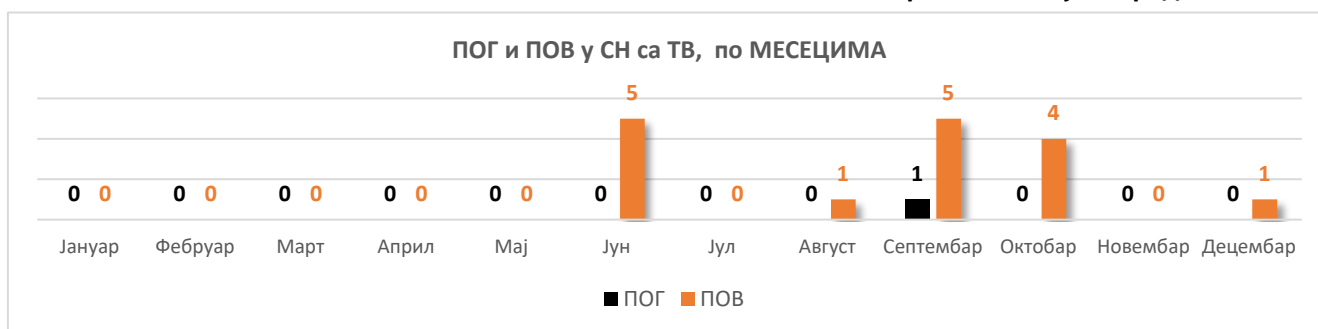
- Број погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора је 3, што чини 25% погинулих лица у СН (у Србији чине 5% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 4% повређених лица у СН (у Србији чине 1% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости 46-64 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 Утицај пута и путне околине, Возач - погрешно извођење радњи и Возач - неискуство.



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

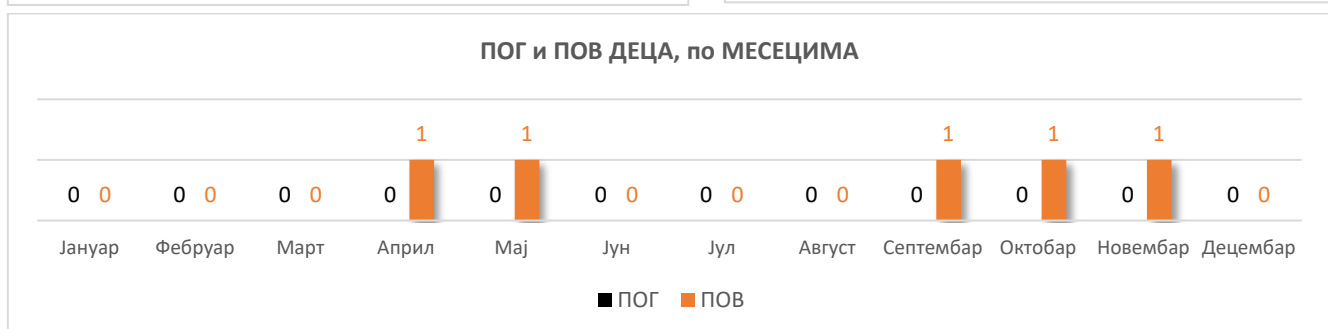
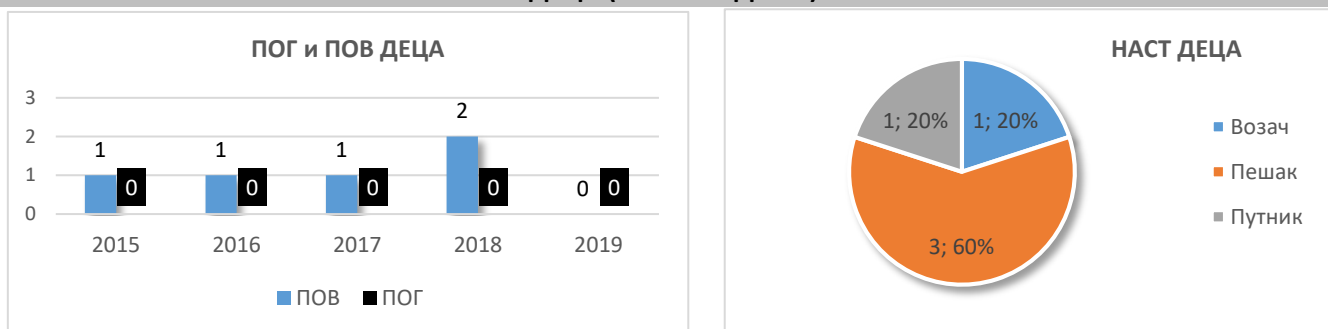


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 1, што чини 8% погинулих лица у СН (у Србији чине 8% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 16% повређених лица у СН (у Србији чине 4% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 15-30, 31-45 и 46-64 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 и Возач - погрешно извођење радњи.



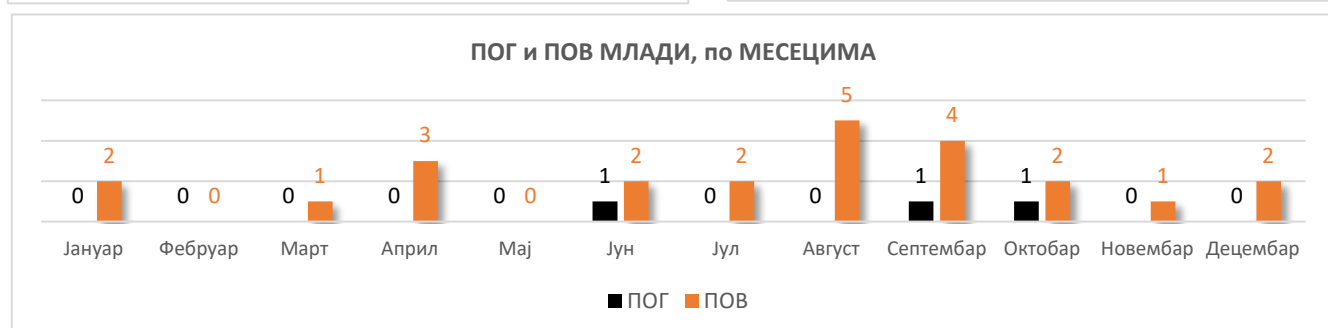
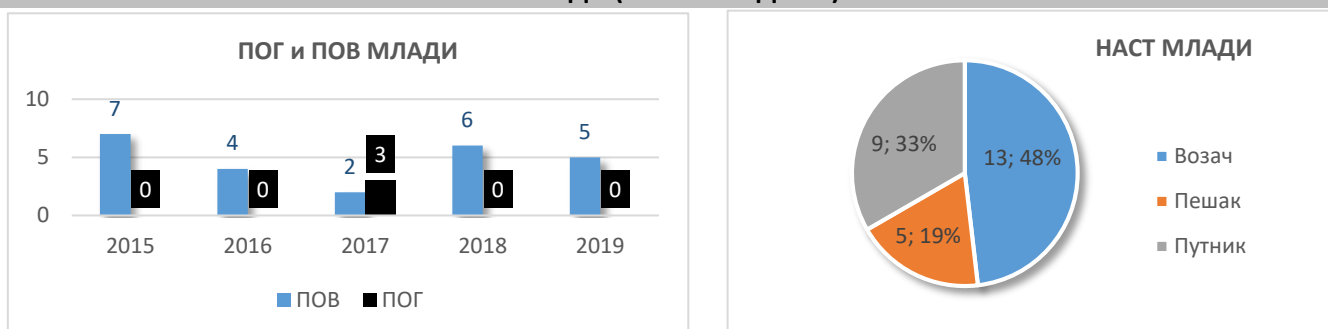
## 10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



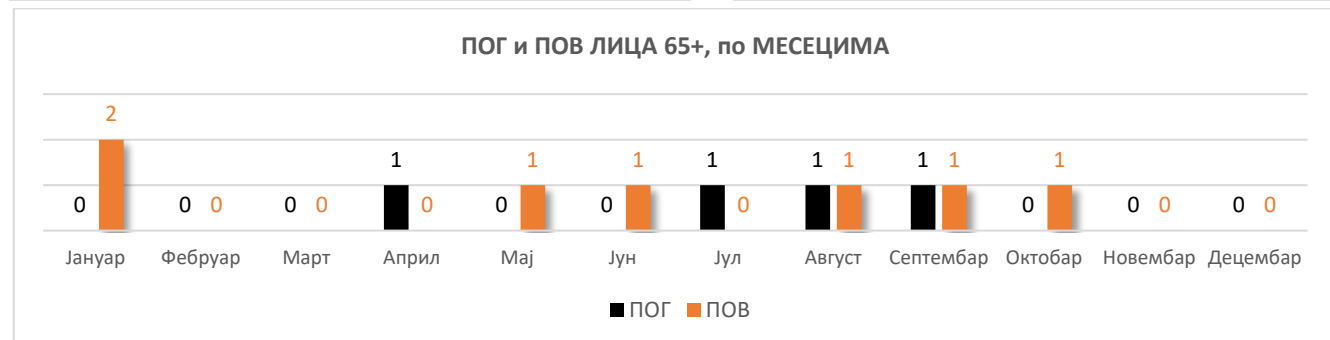
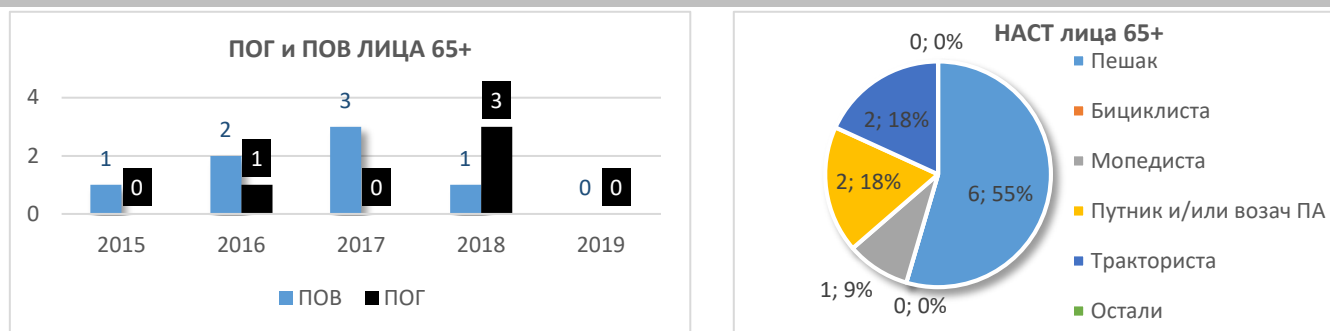
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 5, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 20%, деца пешаци 60%, а деца возачи 20% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у априлу, мају, септембру, октобру и новембру.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло младих лица 3, што чини 25% укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих 24, што чини 24% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (48%).
- Млади највише страдају у августу и септембру.

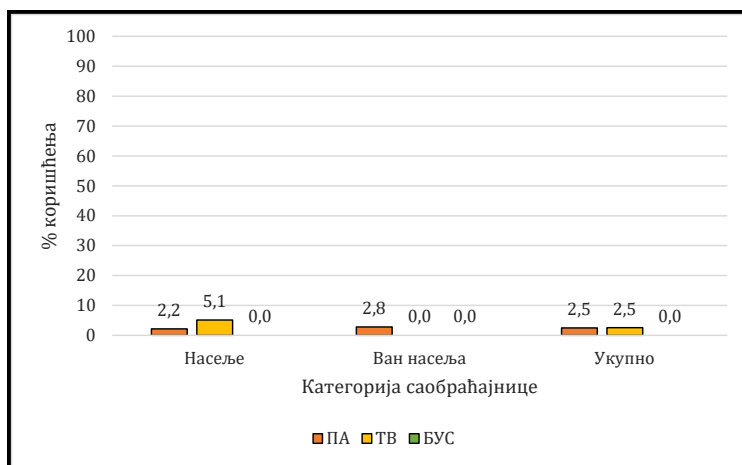
### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



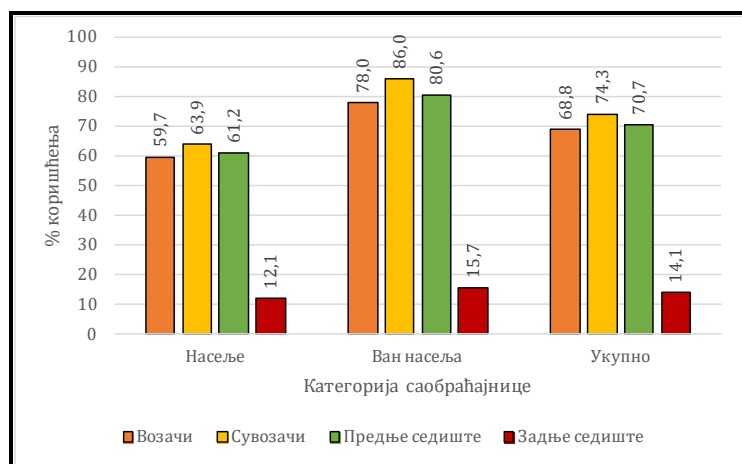
- Укупно је **погинуло старијих лица 4**, што чини **33%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених** старијих лица **7**, што чини **7%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **пешака** (55%).
- Старији највише страдају у **јануару, августу и септембру**.

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

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Љубовија, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају, изузев код возача аутобуса. Просечно, подједнака стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача путничких аутомобила и теретних возила (2,5%). Возачи теретних возила чешће користе мобилне телефоне током војње у насељу и то њих 5,1%. Са друге стране, возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон ван насеља (2,8%), Дијаграм бр. 11.1.

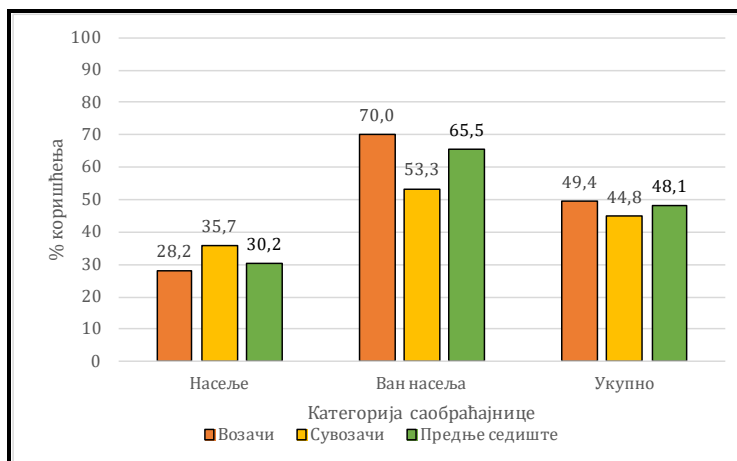


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Љубовија



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

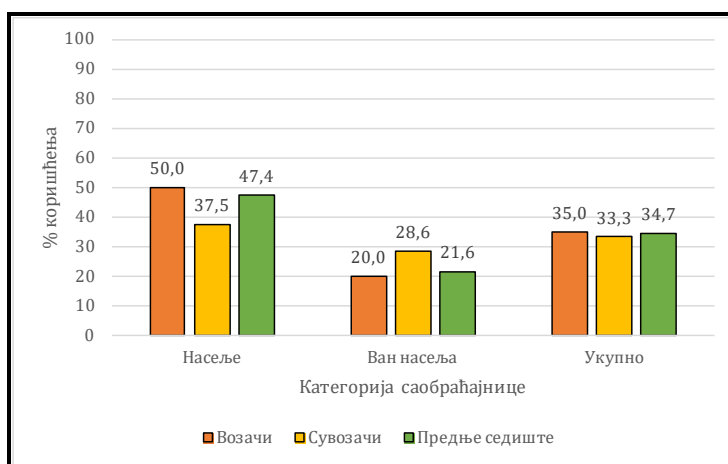
Коришћење сигурносног појаса у општини Љубовија мање је код возача у односу на сувозаче. Код возача, ове вредности износе 59,7% у насељу и 78,0% ван насеља. Са друге стране, код сувозача, већа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (86,0%), а мања у насељу (63,9%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 11,1%. Сличан ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочена је и у насељу (12,1%) и ван насеља (15,7%), Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Љубовиђа износи 49,4% код возача и 44,8% код сувозача. Већи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је ван насеља (70,0%), као и код сувозача (53,3%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила у насељу (28,2%), односно, код сувозача (35,7%), Дијаграм бр. 11.3.

Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Љубовиђа не разликује се значајно код возача и сувозача. Код возача аутобуса овај проценат износи 50,0% у насељу и 20,0% ван насеља, а просечно 35,0%. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 33,3% и нешто је мања ван насеља (28,6%) у односу на насеље (37,5%), Дијаграм бр. 11.4.

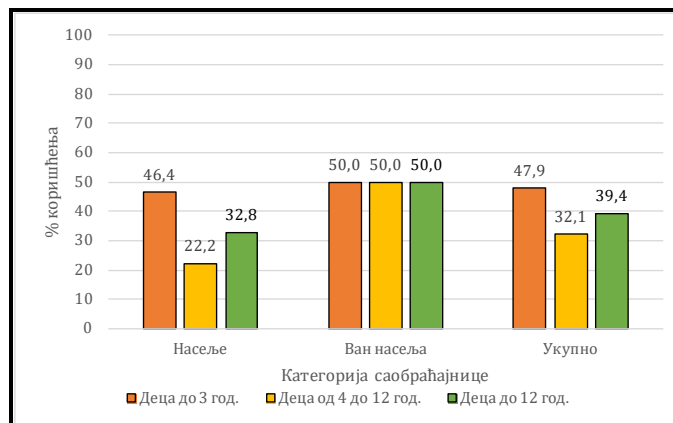


Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Љубовиђа

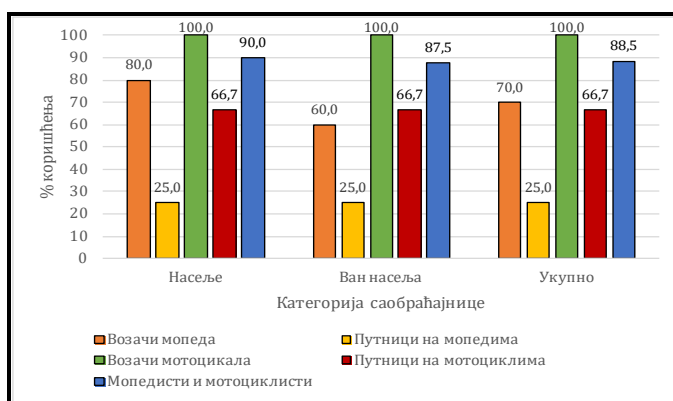
Употреба заштитних система за децу у општини Љубовиђа износи 39,4%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 47,9%, а код старије деце од 4 до 12 година 32,1%. Употреба заштитних система за децу до 3 године је мања у насељу (46,4%) у односу на употребу у ван насеља (50,0%). Слично, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година износи 22,2% у насељу, а 50,0% ван насеља, Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у општини Љубовиђа код свих двоточкаша износи 88,5%. Сви возачи мотоцикала су користили заштитну кацигу и у насељу и ван насеља. Са друге стране, возачи мопеда и путници на мопедима мање су користили заштитне кациге. Нарочито треба нагласити употребу заштитних

кацига у насељу (25,0%) и ван насеља (25,0%) код путника на мопедима, као и код возача мопеда ван насеља (60,0%), Дијаграм бр. 11.6.

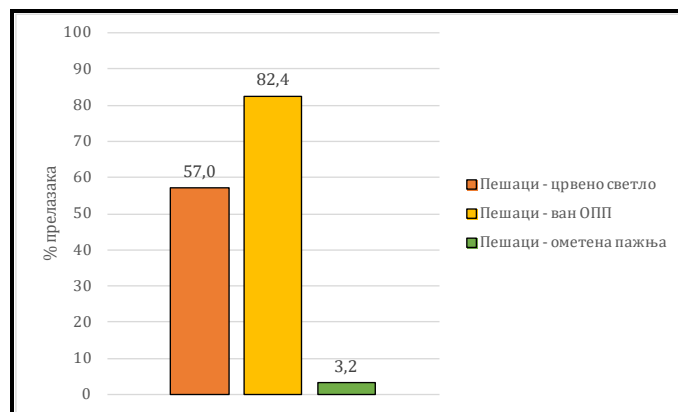


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Љубовија



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Љубовија

Истраживања понашања пешака на подручју општине Љубовија показала су да 57,0% пешака прелази улицу када им је прелазак забрањен црвеним светлом. Знатно већи проценат пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза, њих 82,4%. Такође, 3,2% пешака имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Љубовија



Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Љубовија 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.	3	4	0	0
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	2	3	0	0
ЦИЉ	2020. год.	max 1	max 2	0	0

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

- Догодило се **укупно 119 саобраћајних незгода**, од којих је **75 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 12 лица**, док је теже и лакше **повређено 100 лица**.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- **Погинуло је 2 пешака**, што чини **17%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Није било погинулих бициклиста** у СН.
- **Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима** у СН.
- **Погинуло је 5 возача и путника у ПА**, што чини **42%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника био трактор**, погинуло је **3 лица**, што чини **25%** од укупног броја **погинулих лица**.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника било теретно возило**, погинуло је **1 лице**, што чини **8%** од укупног броја **погинулих лица**.
- У посматраном периоду **повређено је 5-оро деце**, док **није било погинуле деце** у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству **пешака (60%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 3 младих. Млади чине 25%** од укупног броја **погинулих лица** у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача (48%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 4 лица старости 65 и више година**, што чини **33%** од укупног броја **погинулих лица**. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **пешака (55%)**.
- 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 **јуну**.

### 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.**