

ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

*** ОПШТИНА ЛАЈКОВАЦ ***



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.

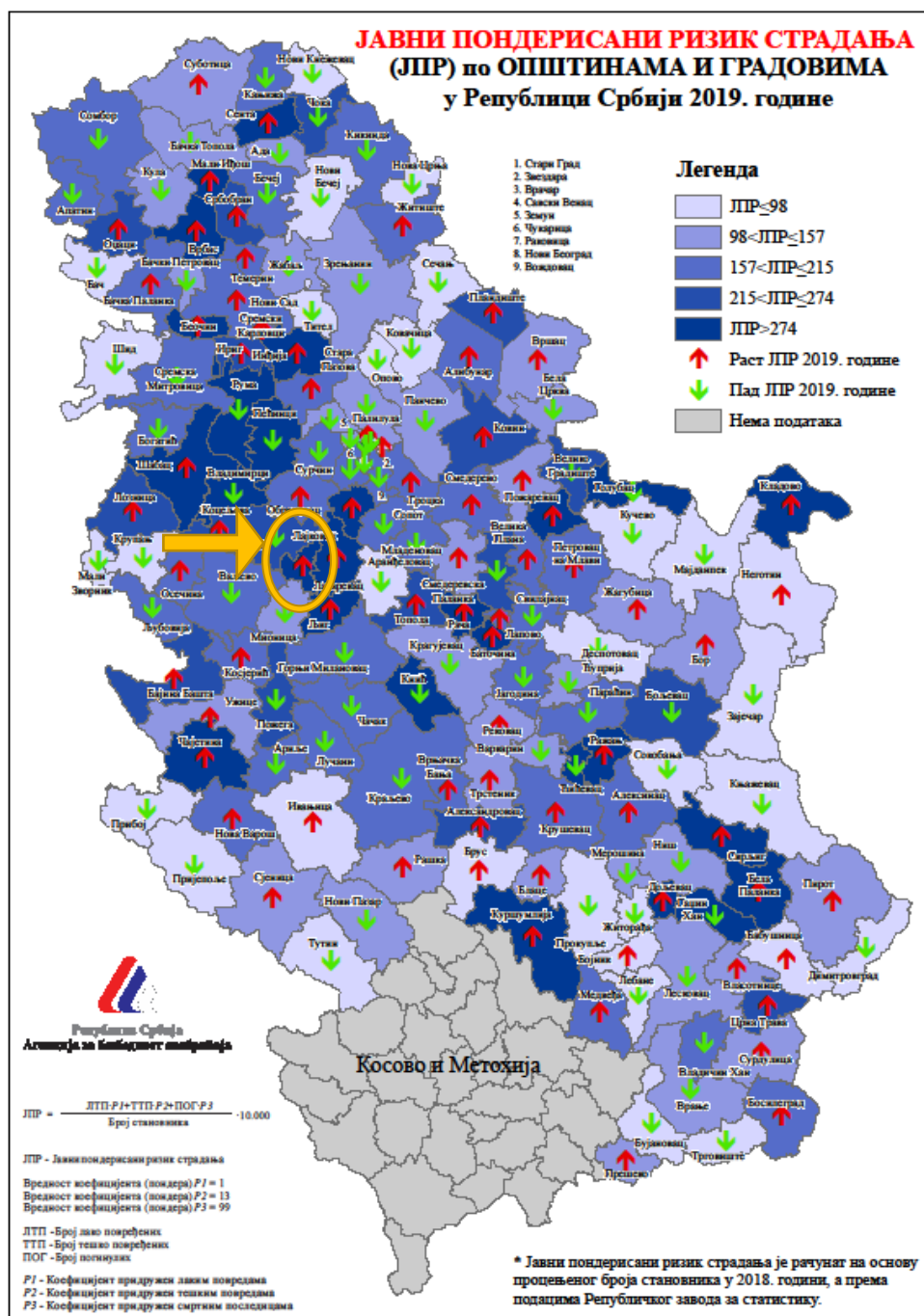
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Лајковац. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

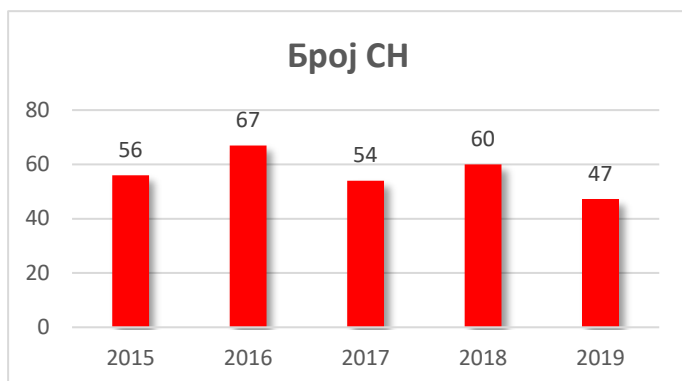
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖЈИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

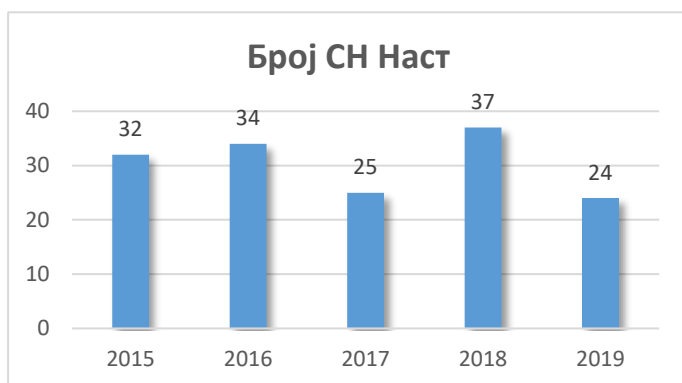


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Лајковац припада класи **веома високе вредности ризика**, при чему је у 2019. години дошло до **повећања** 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: **284.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **152.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **9.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **242.**

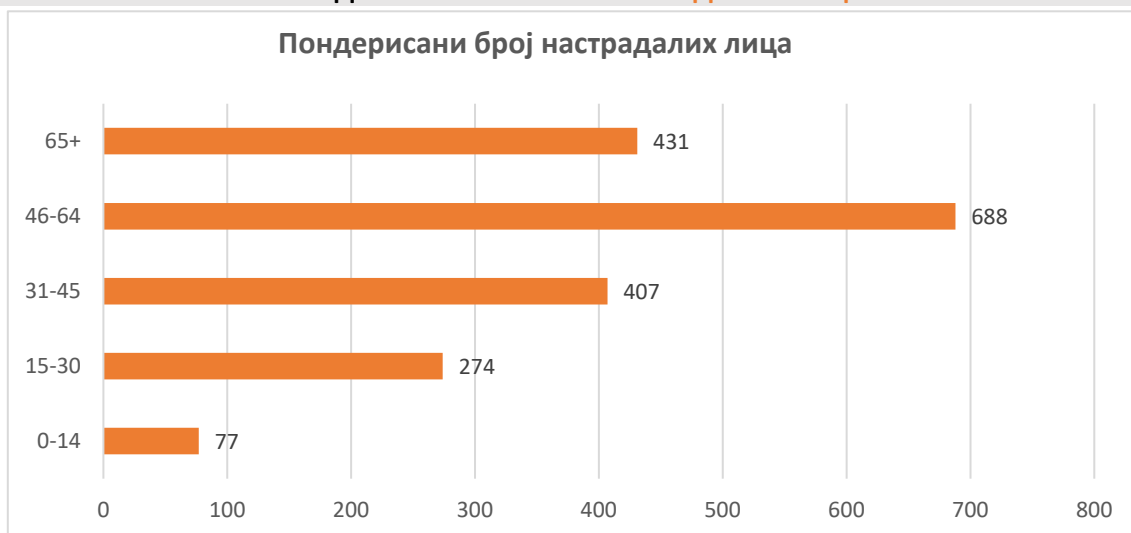
3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

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**

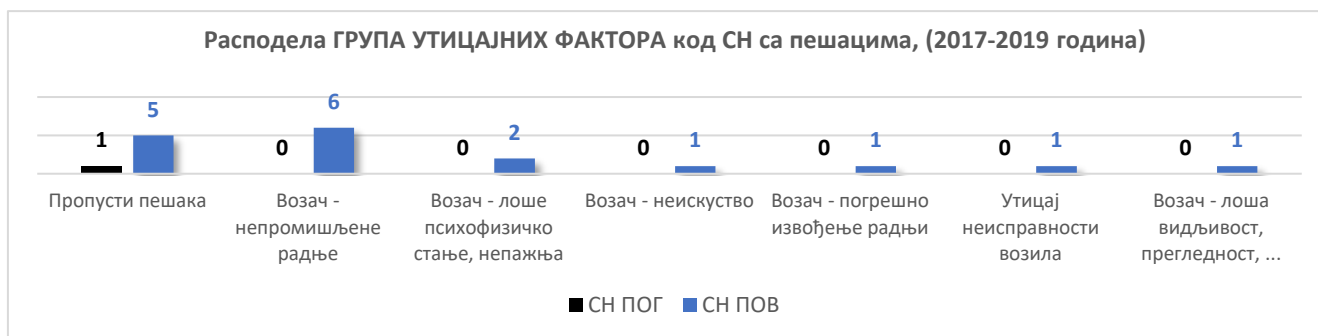
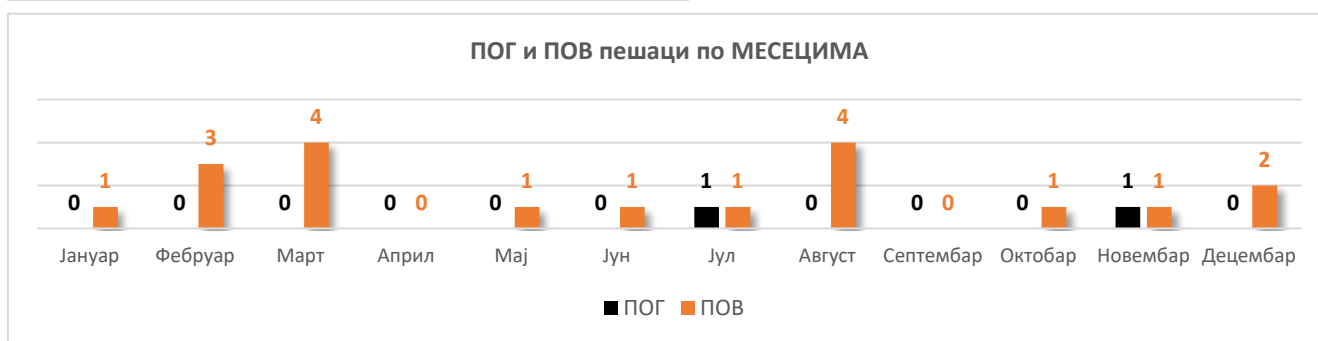
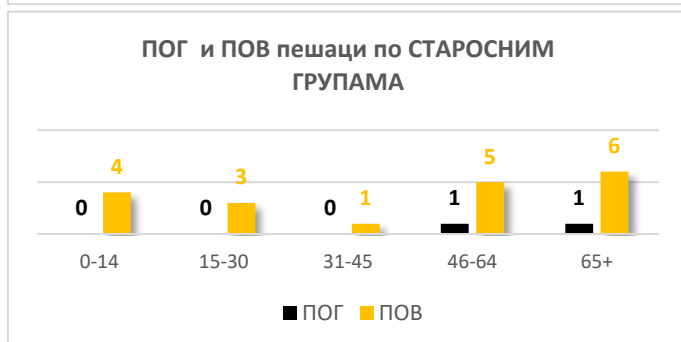


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

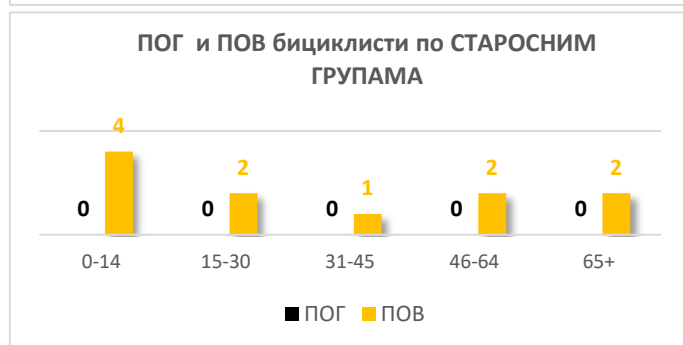
4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



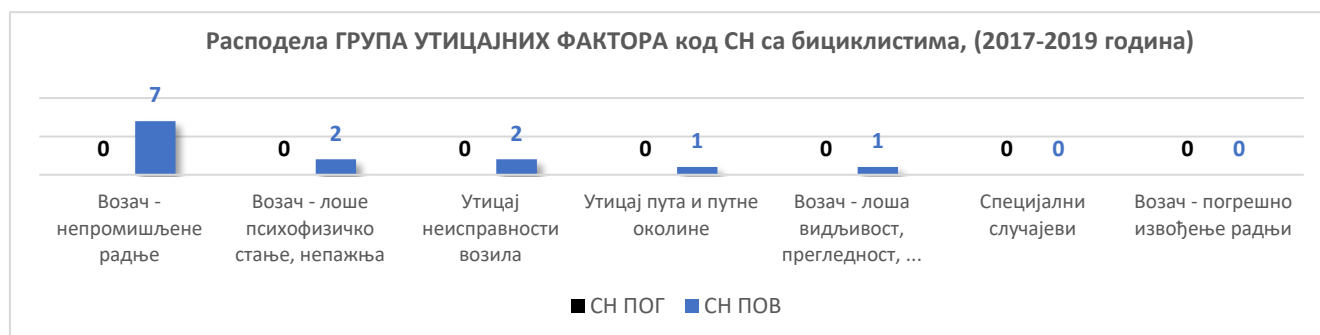
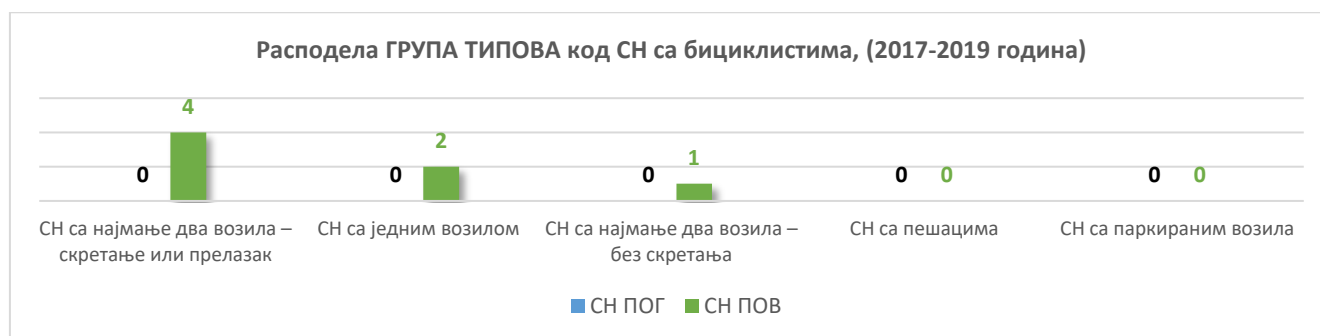
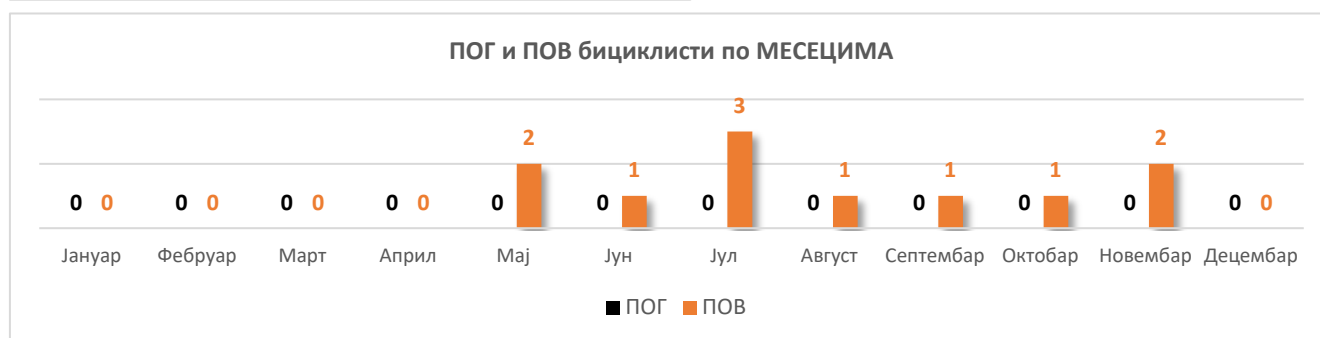
- Број погинулих пешака је 2, што чини 22% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 19, што чини 8% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **65+ година**.
- Пешаци највише страдају у **марту и августу**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Пропусти пешака и Возач - непромишљене радње**.



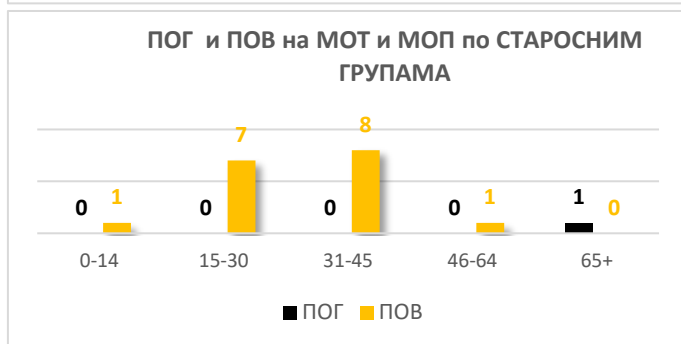
5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



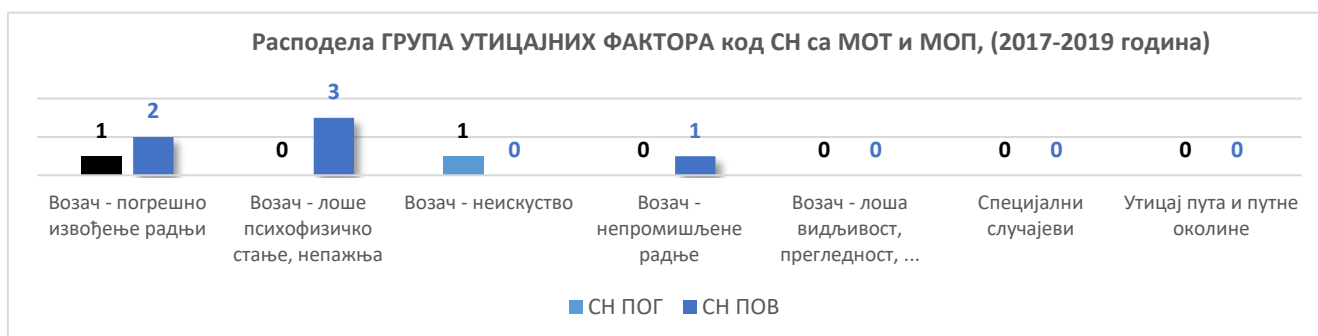
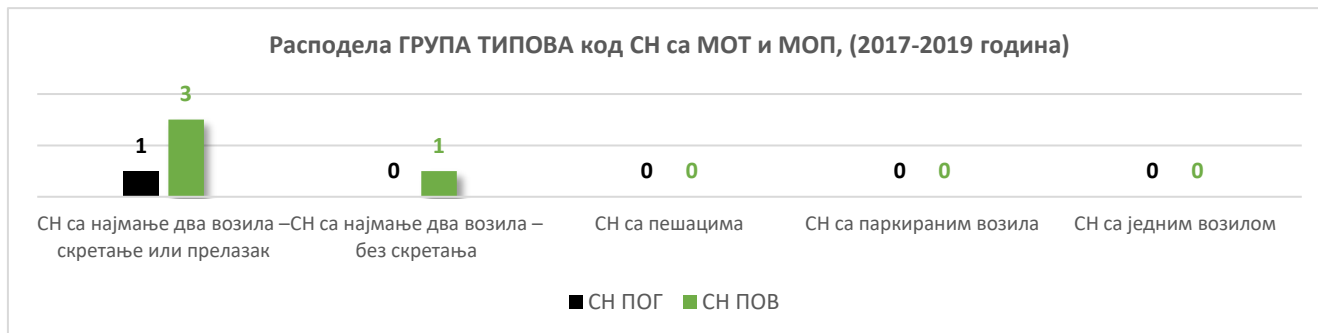
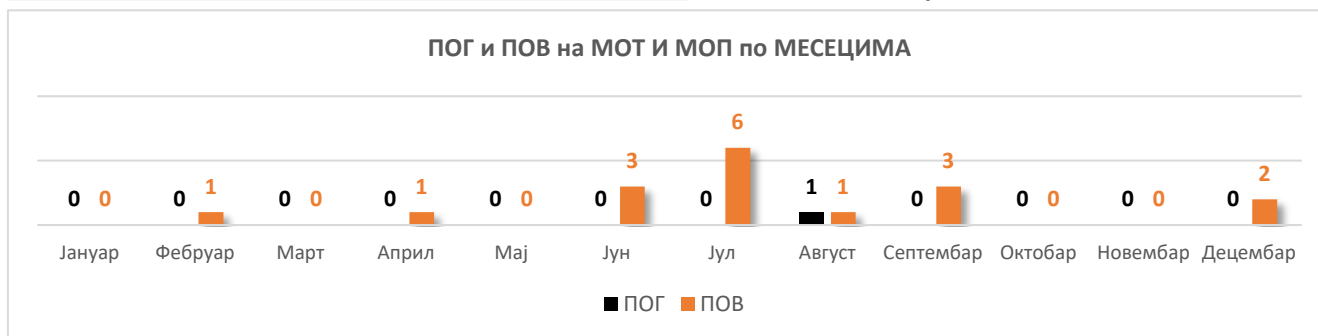
- Није било погинулих бициклиста у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 11, што чини 5% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости **0-14 година**.
- Бициклисти највише страдају у **јулу**.
- 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**.



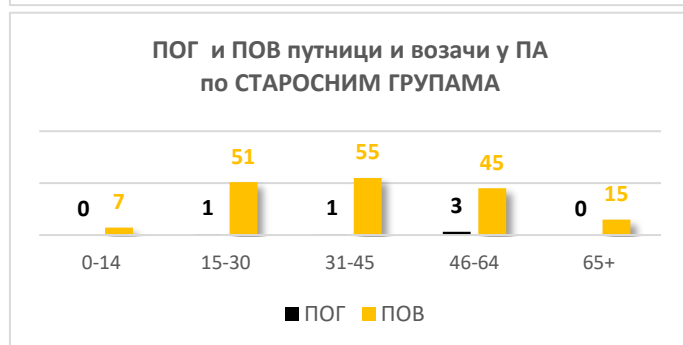
6. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



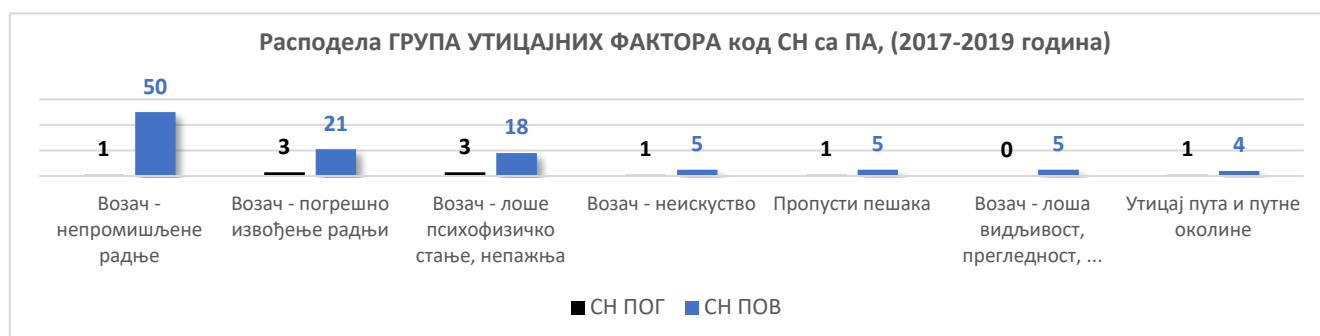
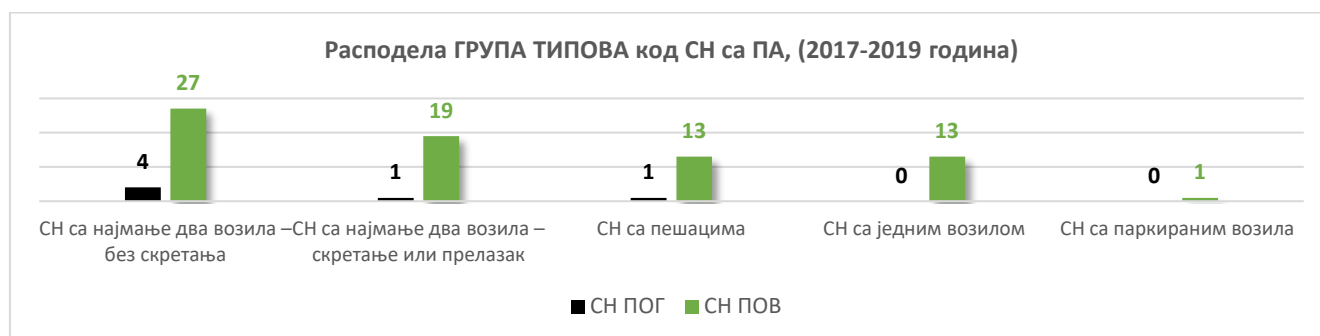
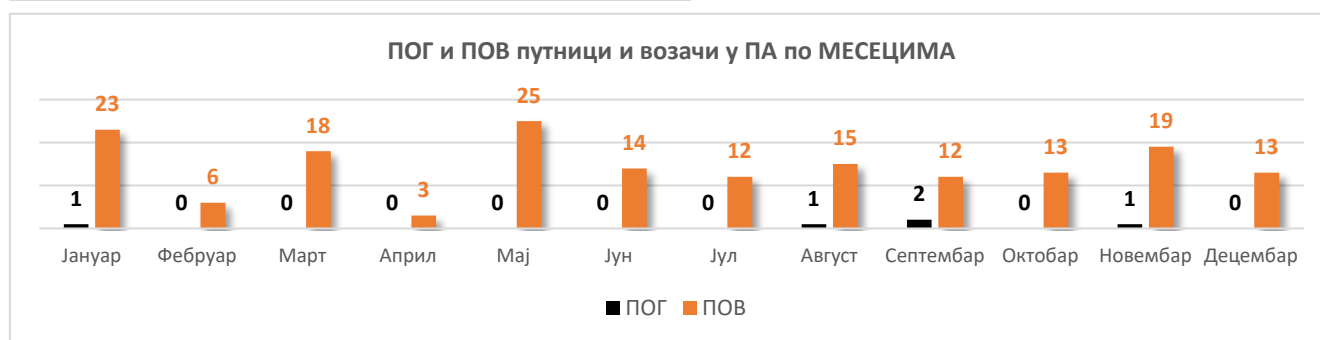
- Број погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима је 1, што чини 11% погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 17, што чини 7% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на МОТ и МОП је међу лицима старости 31-45 година.
- Лица на МОТ и МОП највише страдају у јулу.
- 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 - погрешно извођење радњи, Возач - лоше психофизичко стање, непажња.



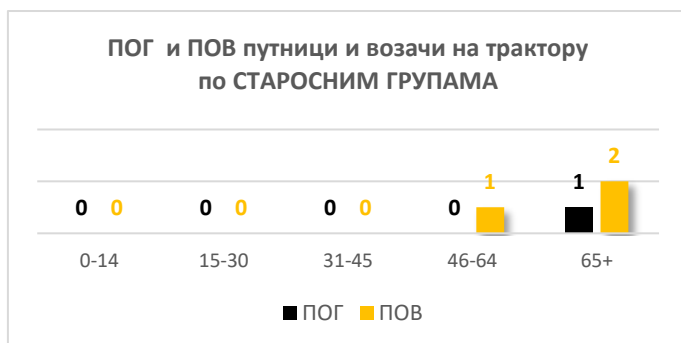
7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



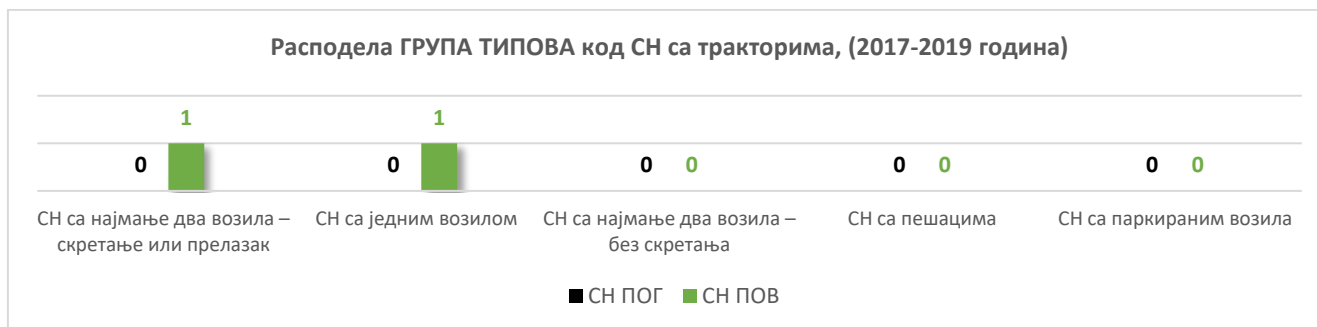
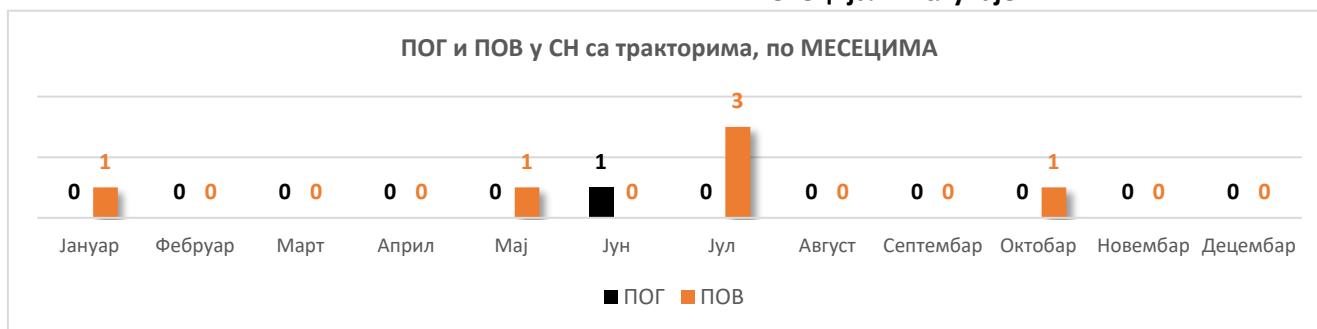
- Број погинулих возача и путника у ПА је 5, што чини 56% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 173, што чини 71% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 31-45 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у мају.
- 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**.



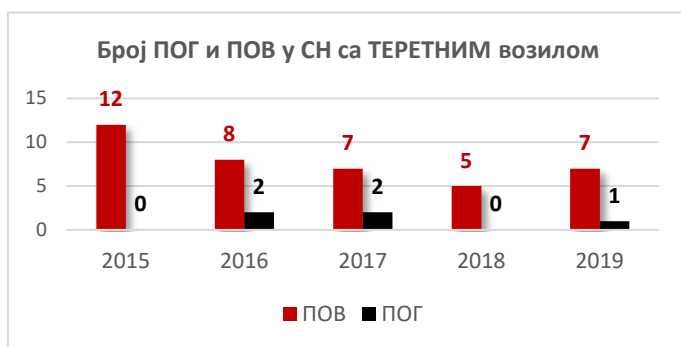
8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



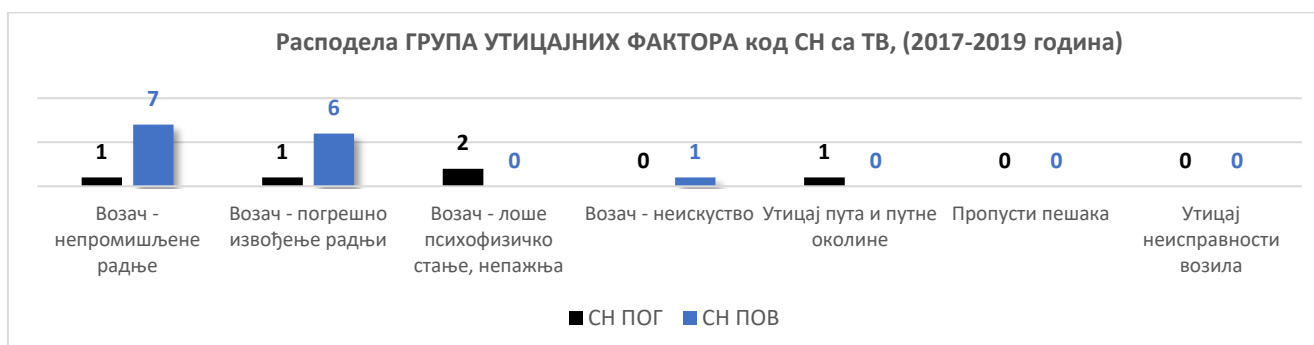
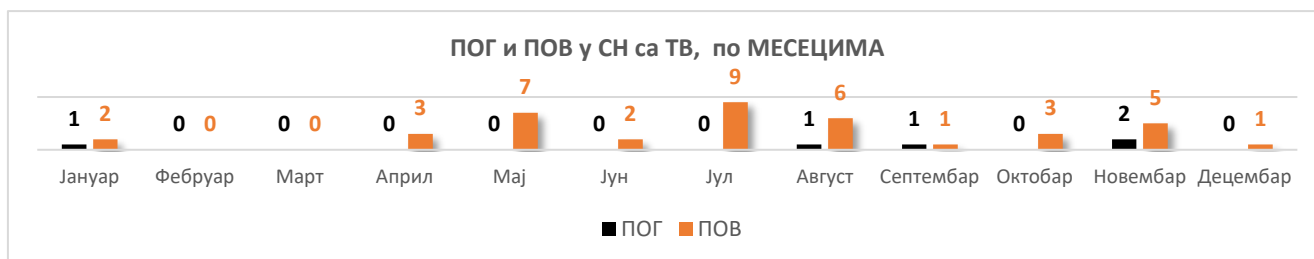
- Број погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора је 1, што чини 11% погинулих лица у СН (у Србији чине 5% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима је 6, што чине 2% (у Србији чине 1% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **65+ година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **јулу**.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са тракторима најчешће је одабрана **група типова СН са најмање два возила – скретање или прелазак и 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 - погрешно извођење радњи, Специјални случајеви**.



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

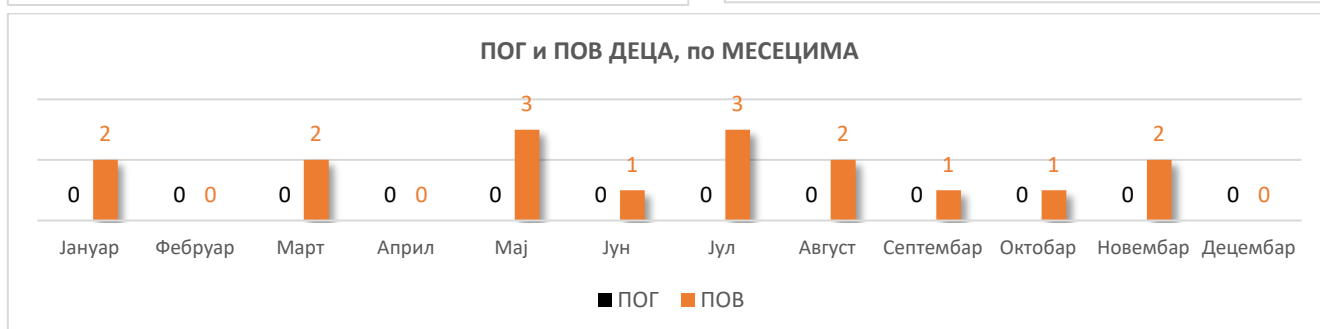
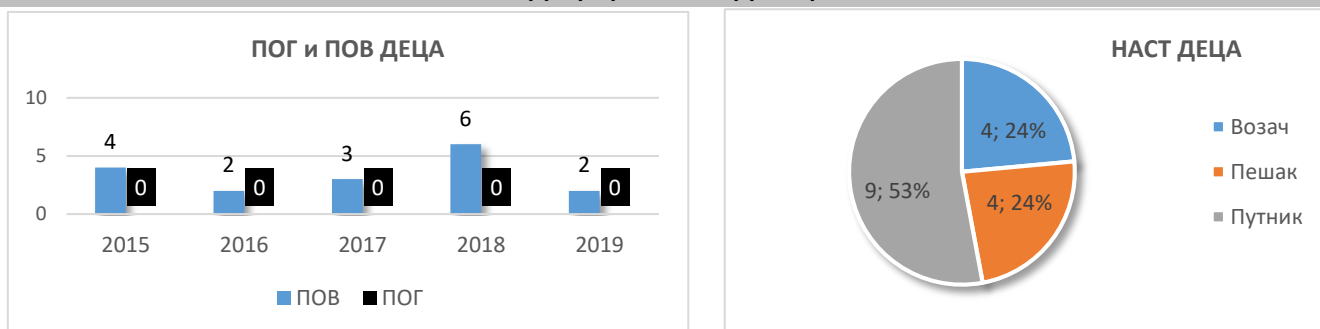


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 5, што чини 56% погинулих лица у СН (у Србији чине 8% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима је 39, што чине 16% повређених лица у СН (у Србији чине 4% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости **46-64 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у **јулу**.
- 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**.



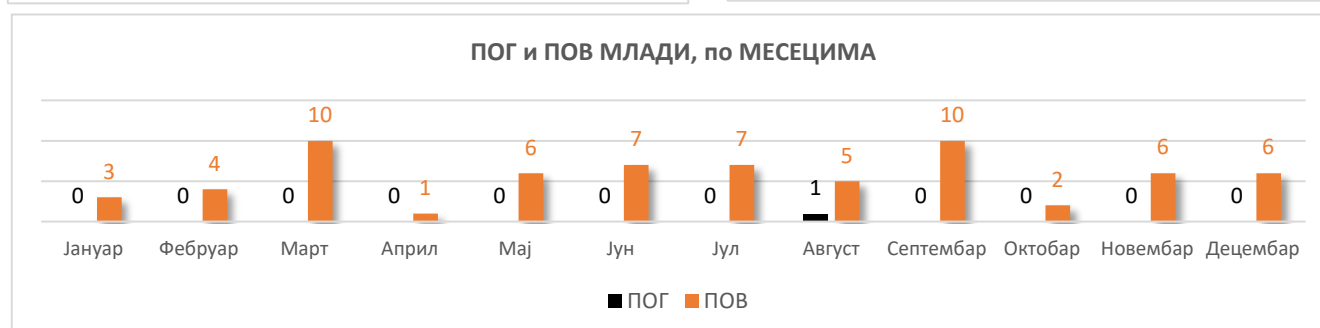
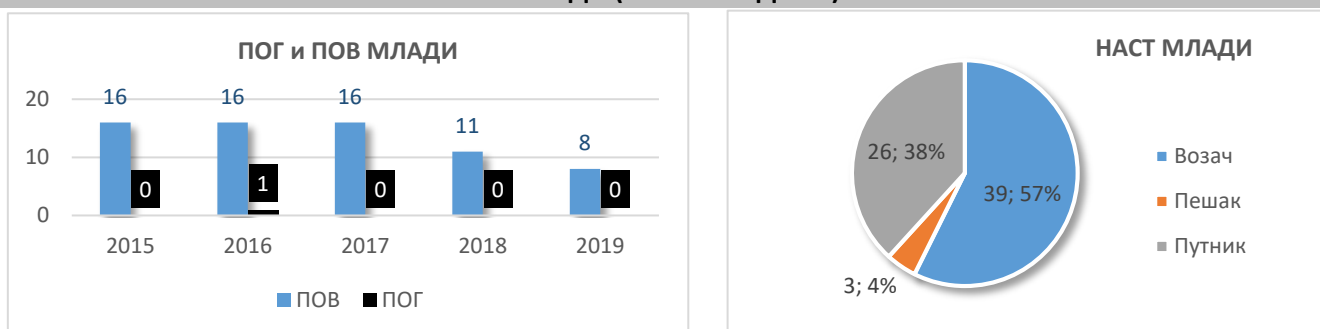
10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



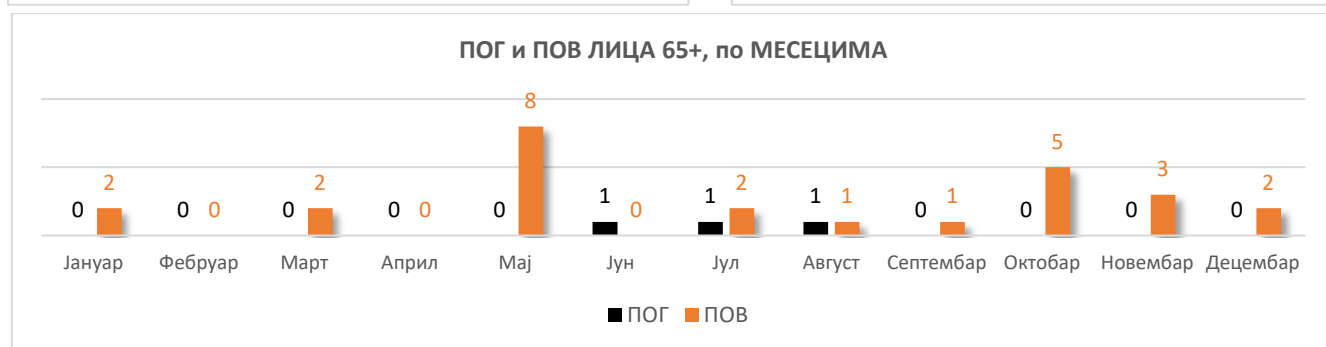
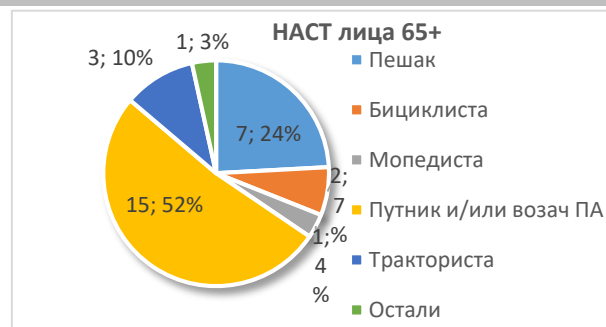
- Број повређене деце у посматраном периоду је 17, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 53%, деца пешаци 24%, а деца возачи 24% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у мају и јулу.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



- Укупан број погинулих младих лица је 1, што чини 11% укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), број повређених младих је 67, што чини 28% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (57%).
- Млади највише страдају у марту и септембру.

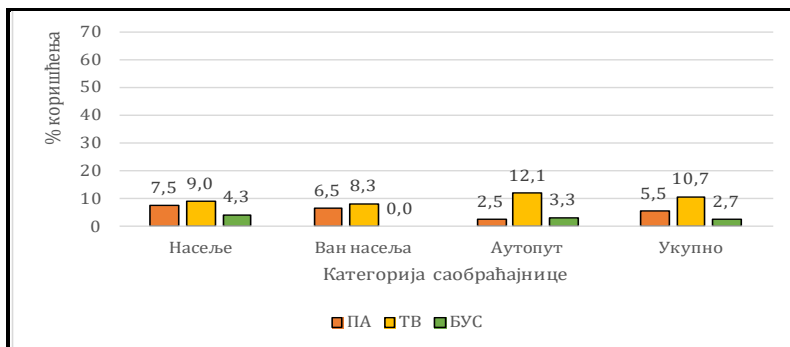
ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



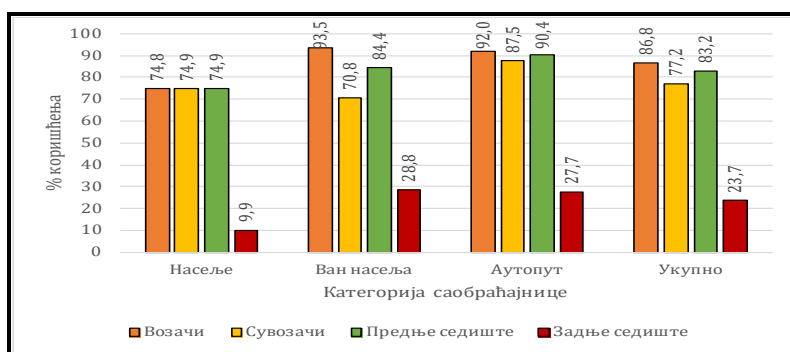
- Укупан број **погинулих старијих лица је 3**, што чини **33%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), број **повређених старијих лица је 26**, што чини **11%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА** (52%).
- Старији највише страдају у **мају**.

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

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Лајковац, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача теретних возила (10,7%). Возачи теретних возила најчешће користе мобилне телефоне током вожње на аутопуту (12,1%). Са друге стране, возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон у насељу (7,5%), а просечно 5,5%, као и возачи аутобуса (у насељу 4,3%, а просечно 2,7%), Дијаграм бр. 11.1.



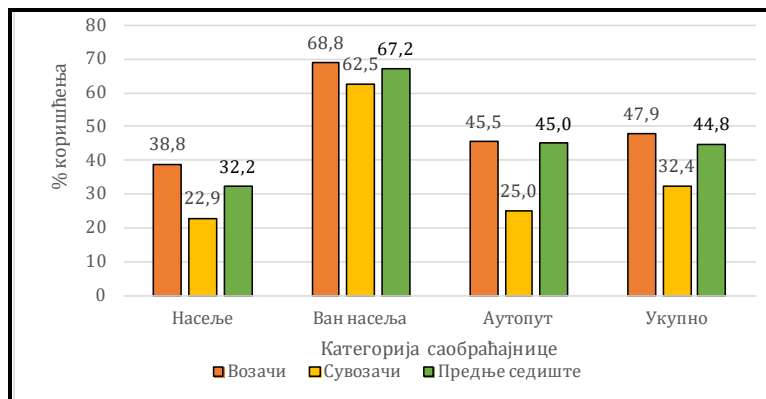
Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Лајковац



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

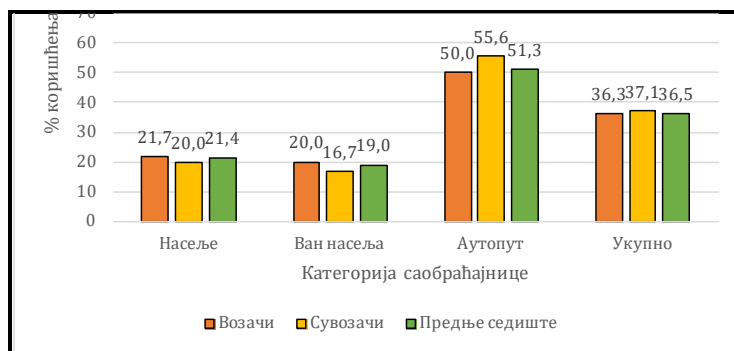
Коришћење сигурносног појаса у општини Лајковац нешто је већа код возача у односу на сувозаче. Код возача, ове вредности се крећу од 74,8% у насељу до 93,5% ван насеља. Са друге стране, код сувозача, највећа употреба сигурносног појаса бележи се на аутопуту (87,5%), док је ван насеља употреба сигурносног најмања (70,8%). Просечно, забележена је значајно мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 23,7%. Нешто већа вредност употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочена је ван насеља (28,8%) и на аутопуту (27,7%) у односу на насеље (9,9%), Дијаграм бр. 11.2.

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Лајковац износи 47,9% код возача и 32,4% код сувозача. Највећи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је ван насеља (68,8%), као и код сувозача (62,5%). Са друге стране, најмањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила у насељу (38,8%), односно, код сувозача (22,9%), Дијаграм бр. 11.3.



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

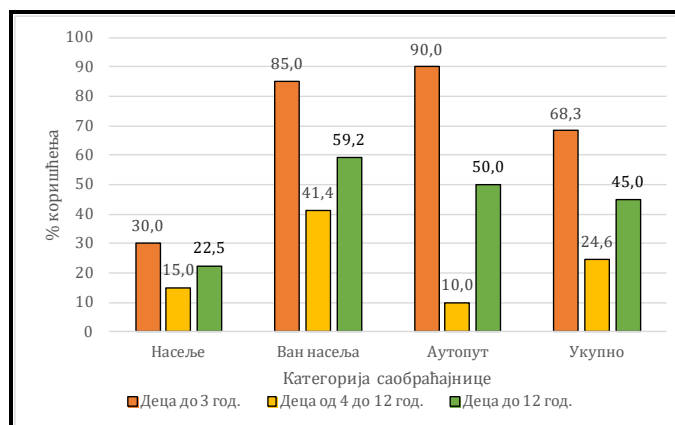
Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Лајковац слична је и код возача и код сувозача. Код возача аутобуса овај проценат износи 36,3%, и то 21,7% у насељу, 20,0% ван насеља и 50,0% на аутопуту. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 37,1% (20,0% у насељу, 16,7% ван насеља и 55,6% аутопут), Дијаграм бр. 11.4.



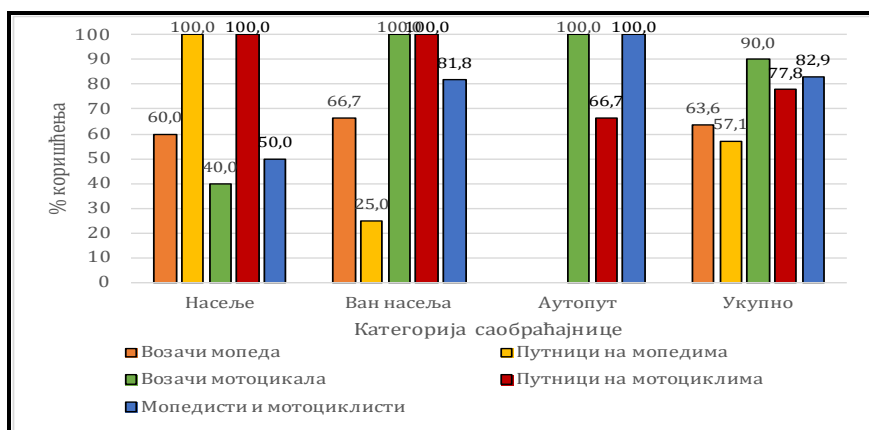
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Лајковац

Употреба заштитних система за децу у општини Лајковац износи 45,0%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 68,3%, а код старије деце од 4 до 12 година 24,6%. Употреба заштитних система за децу до 3 године износи 30,0% у насељу, 85,0% ван насеља и 90,0% на аутопуту. Са друге стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година износи 15,0% у насељу, 41,4% ван насеља и 10,0% на аутопуту, Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у општини Лајковац код свих двоточкаша износи 82,9%. Сви возачи мотоцикала и путници на мотоциклима су користили заштитну кацигу ван насеља. Такође, сви путници на мопедима и путници на мотоциклима су користили заштитну кацигу у насељу, док су сви возачи мотоцикала користили заштитну кацигу на аутопуту. Посебно треба истаћи, да су возачи мотоцикала користили заштитну кацигу у насељу 40,0%, као и путници на мопедима ван насеља (25,0%), Дијаграм бр. 11.6.

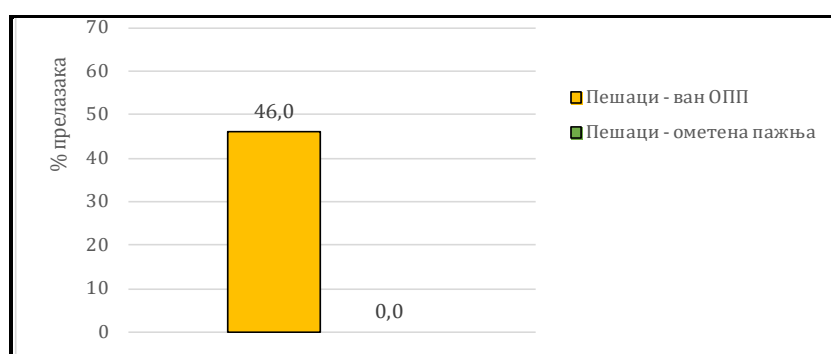


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Лајковац



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Лајковац

Истраживања понашања пешака на подручју општине Лајковац показала су да 46,0% пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза. Са друге стране, ниједан пешак није имао ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Лајковац

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

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Лајковац 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.	2	15	0	0
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	3	11	0	1
ЦИЉ	2020. год.	max 1	max 7	0	0

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

- Догодило се укупно 284 саобраћајних незгода, од којих је 152 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 9 лица, док је теже и лакше повређено 242 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Број погинулих пешака је 2, што чини 22% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Није било погинулих бициклиста у СН.
- Број погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима је 1, што чини 11% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 5 возача и путника у ПА, што чини 56% од укупног броја погинулих лица у СН.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника био трактор погинуло је 1 лице, што чини 11% од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника било теретно возило, погинуло је 5 лица, што чини 56% од укупног броја погинулих лица.
- Број повређене деце у посматраном периоду је 17, док није било погинуле деце. Деца су највише страдала у својству путника (53%).
- Укупан број погинулих младих лица је 1. Млади чине 11% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (57%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 3 лица 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 (52%).
- 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 мају.

Најзначајнији носиоци активности у безбедности саобраћаја у локалној самоуправи

- **Тело за координацију послова безбедности саобраћаја на локалном нивоу** (Савет, Комисија, и сл.). Координира пословима осталих субјеката у овој области и управља безбедношћу саобраћаја на територији локалне самоуправе.
- **Образовно-васпитне установе** (предшколске установе, основне и средње школе). Представљају један од најзначајнијих субјеката који доприноси унапређењу знања, ставова, вештина и понашања учесника у саобраћају.
- **Саобраћајна полиција**. Има значајну функцију у безбедности саобраћаја, пре свега као орган који врши непосредан надзор и принуду према учесницима у саобраћају, и који евидентира податке о саобраћајним незгодама.
- **Управљач пута на локалном нивоу**. Одговоран за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на путевима којима управља.
- **Орган надлежан за послове саобраћаја на локалном нивоу**. Надлежан за техничко регулисање саобраћаја.
- **Здравствене установе**. Учествују у сталном праћењу здравственог стања возача, врше збрињавање и лечење повређених у саобраћајним незгодама.
- **Медији**. Имају важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења.
- **Ауто школе**. Одговорне за квалитетну обуку нових возача за безбедно и правилно учешће у саобраћају,
- **Технички прегледи возила**. Одговорни за квалитет контроле техничке исправности возила.
- **и др.**