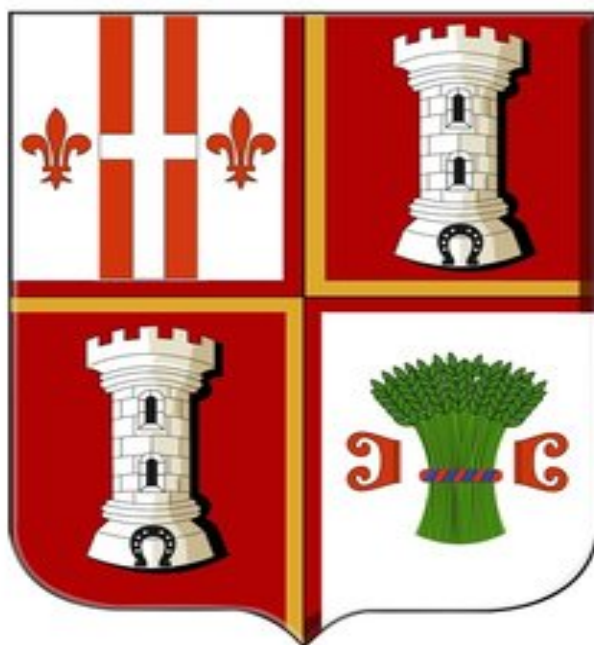


ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

*** ОПШТИНА КНИЋ ***



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.

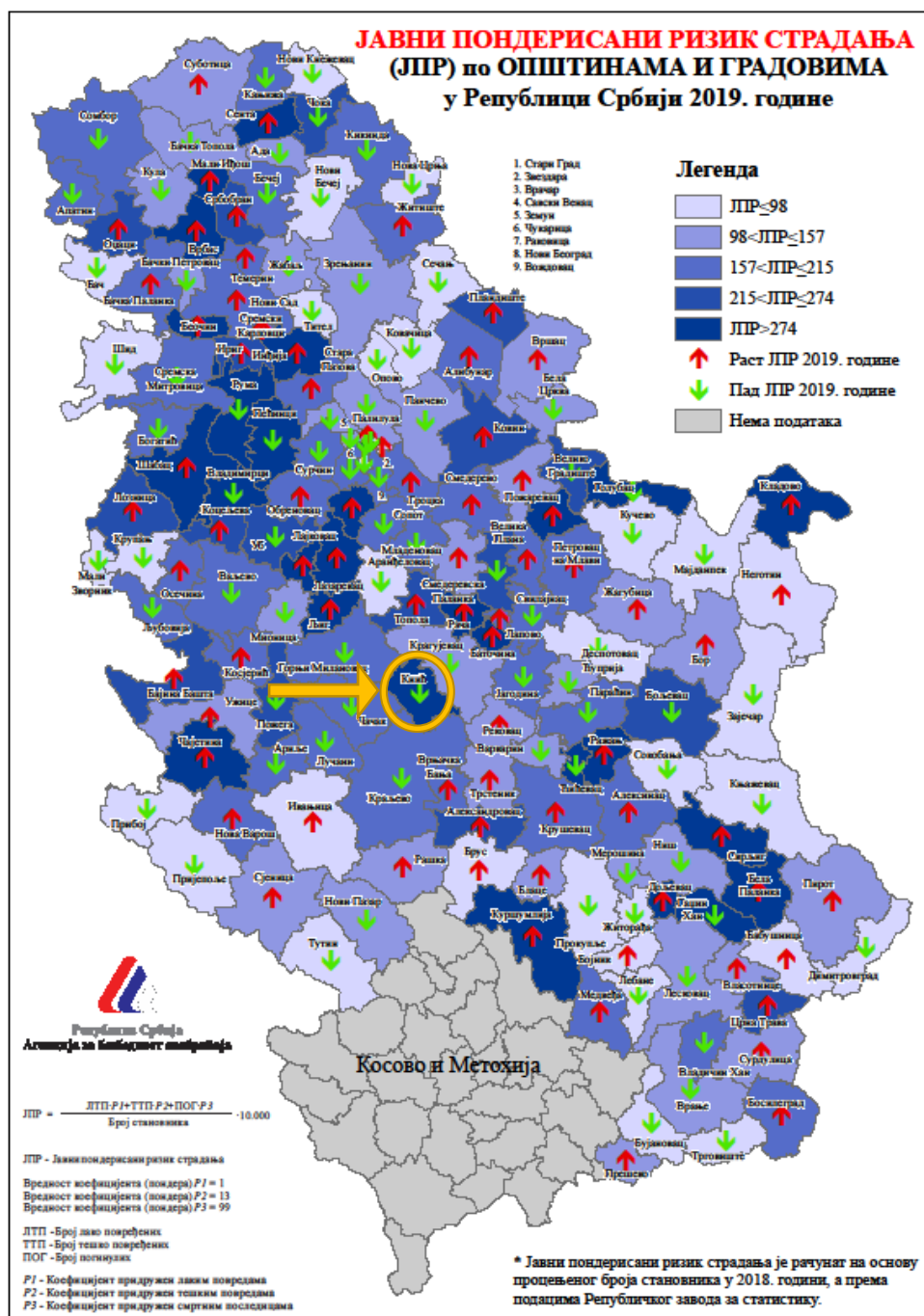
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији **општине Кнић**. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

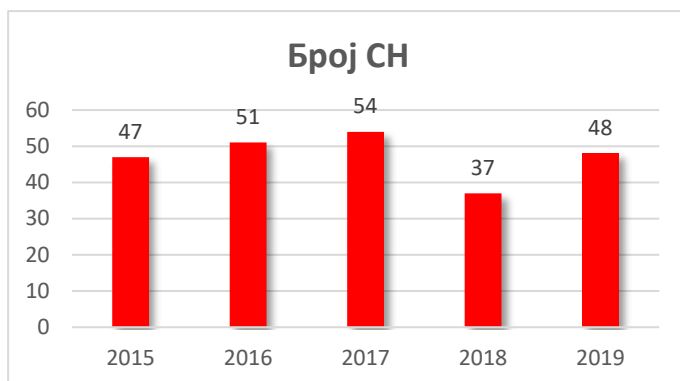
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

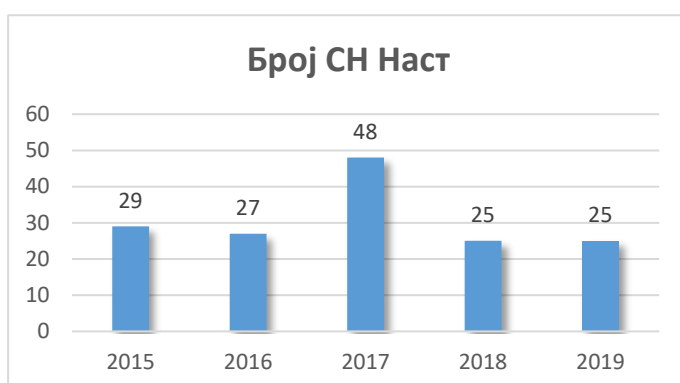


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Кнић** припада класи **веома 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: **237.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **154.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **14.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **240.**

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**

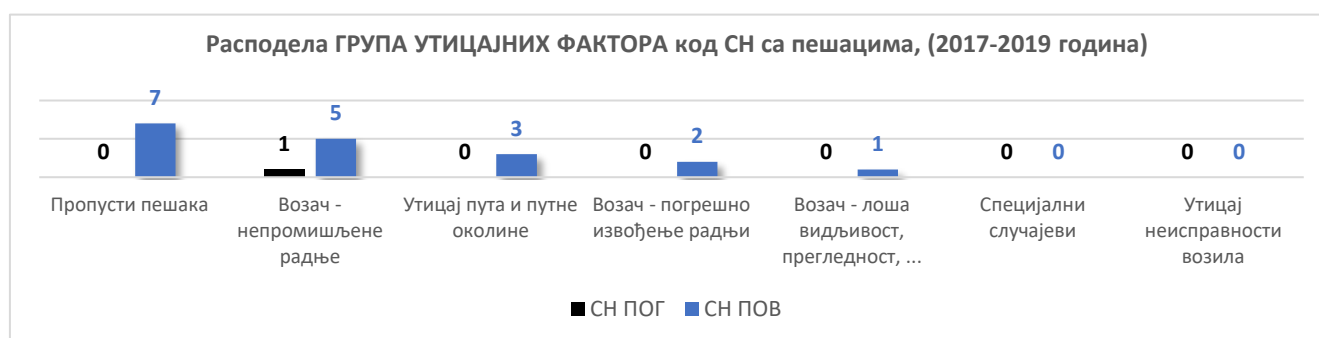
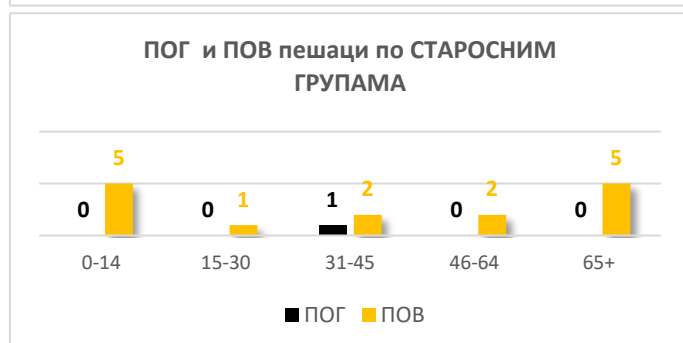


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

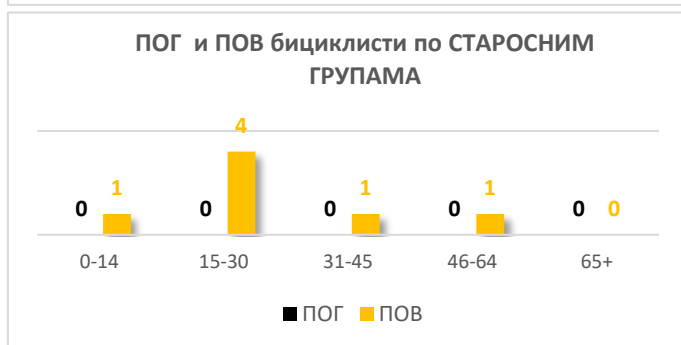
4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



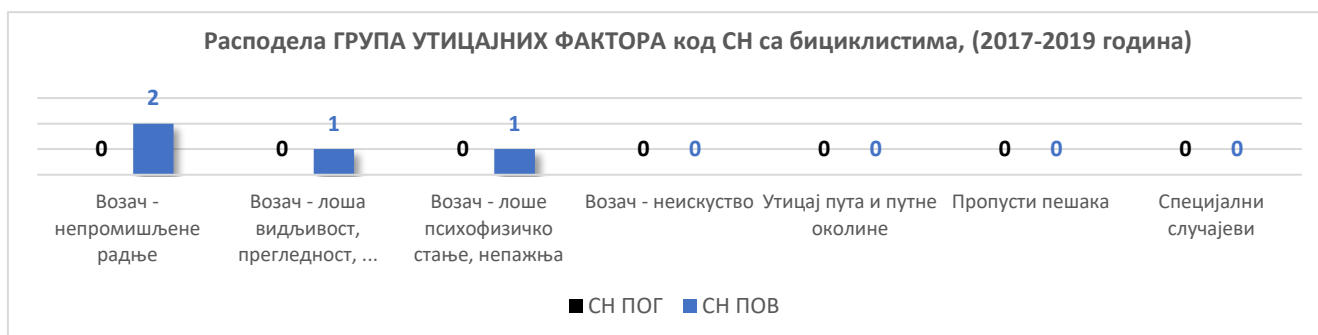
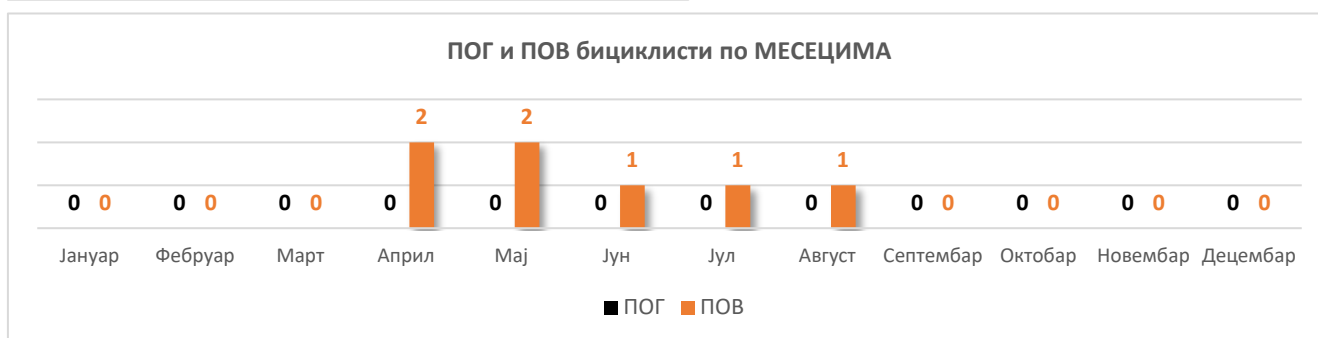
- **Погинуо је један пешак**, што чини **7% погинулих лица** у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- **Број повређених пешака је 15**, што чини **6% повређених лица** у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **0-14 и 65+ година**.
- Пешаци највише страдају у **марту и септембру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Пропусти пешака**.



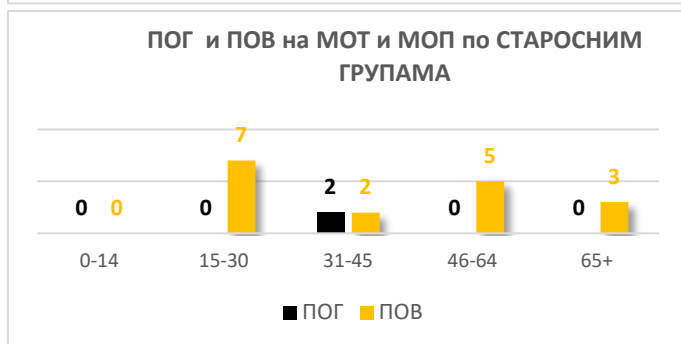
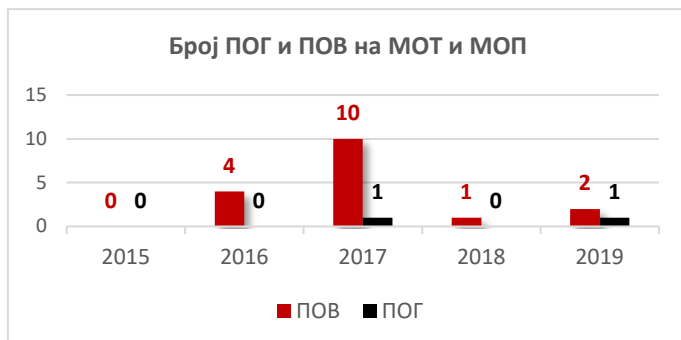
5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



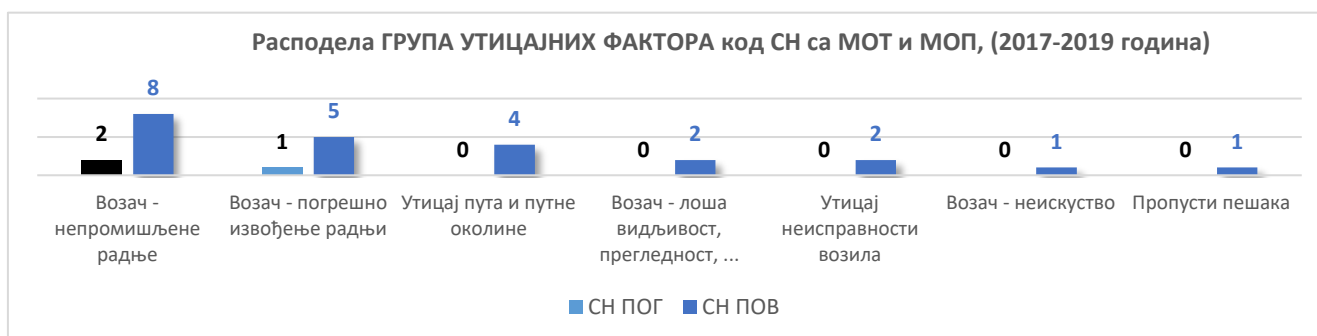
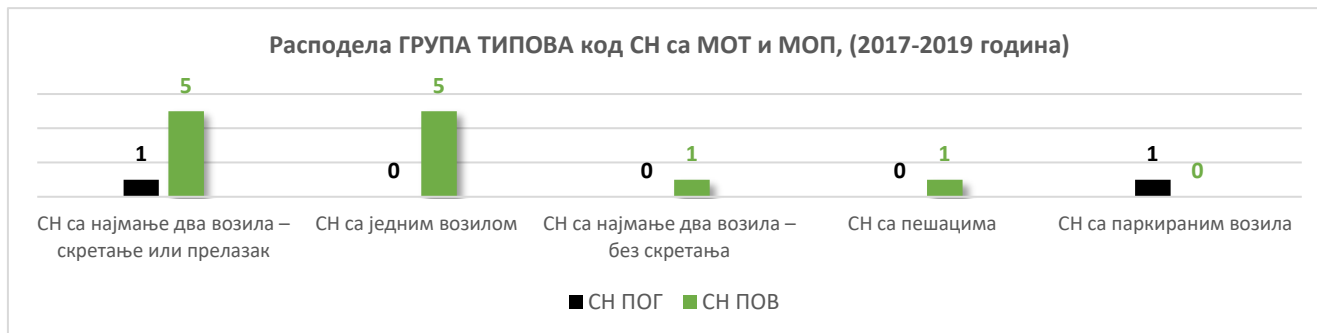
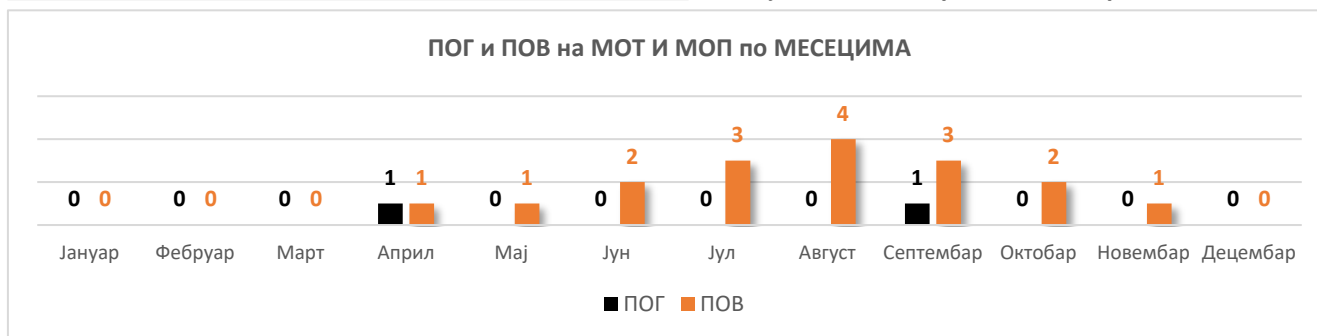
- Није било погинулих бициклиста у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 7, што чини 3% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости **15-30 година**.
- Бициклисти највише страдају у **априлу и мају**.
- 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 најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим бициклистима је **Возач - непромишљене радње**.



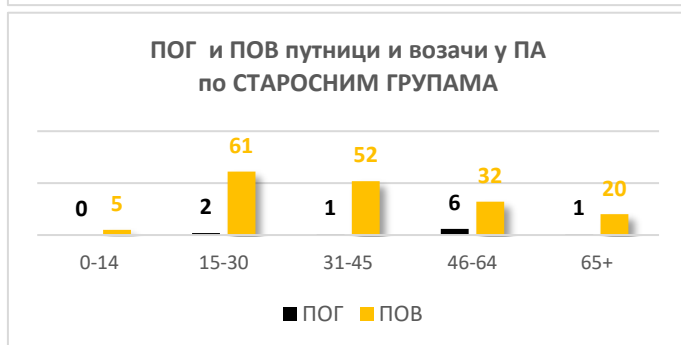
6. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



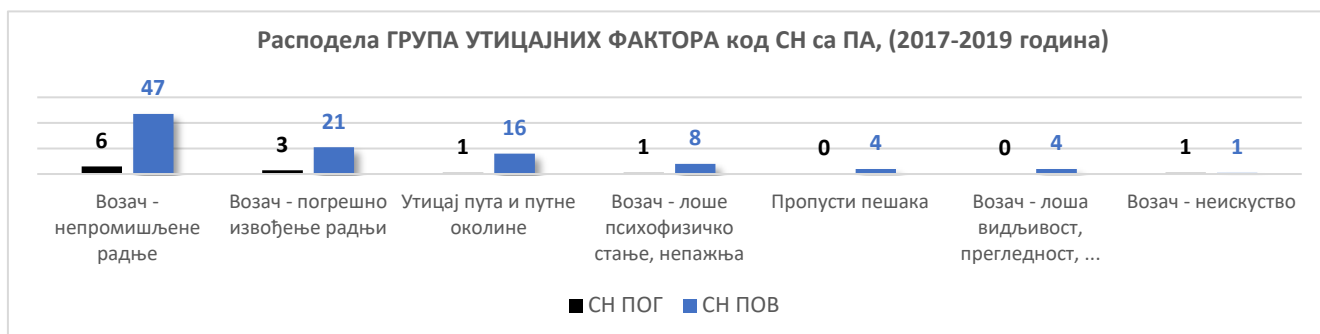
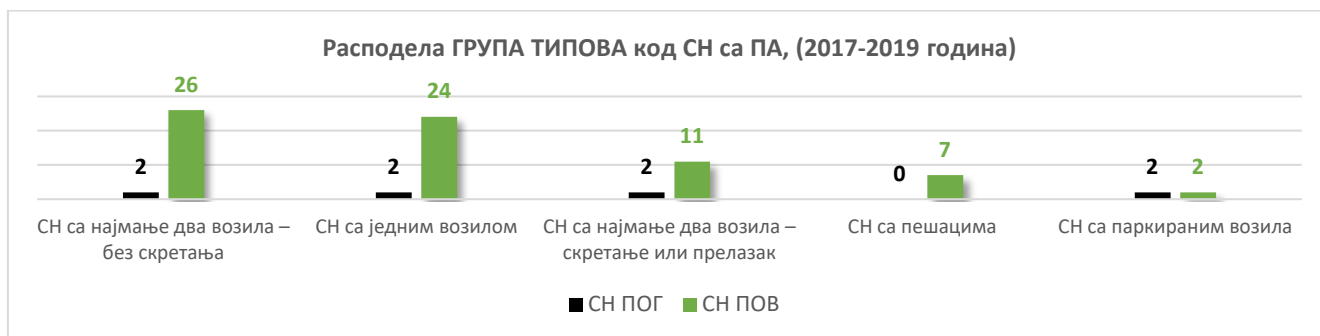
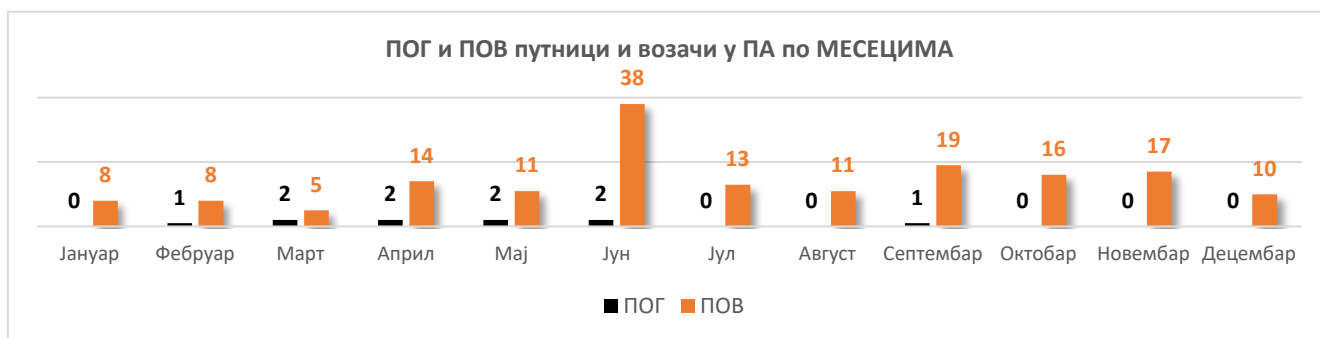
- Број погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима је 2, што чини 14% погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 17, што чини 7% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на МОТ и МОП је међу лицима старости 15-30 година.
- Лица на МОТ и МОП највише страдају у августу и септембру.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са МОТ и МОП најчешће је одабрана група типова СН са најмање два возила – скретање или прелазак.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим лицима на МОТ и МОП је Возач - непромишљене радње.



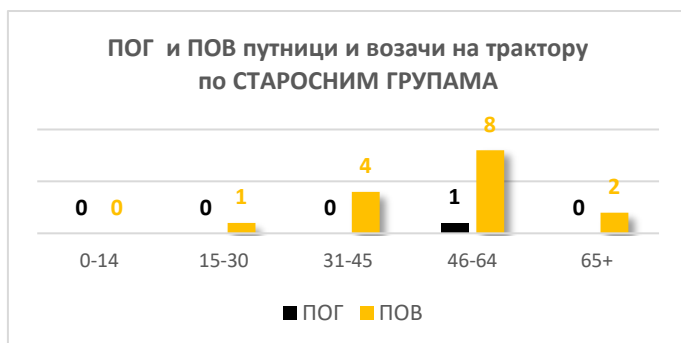
7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



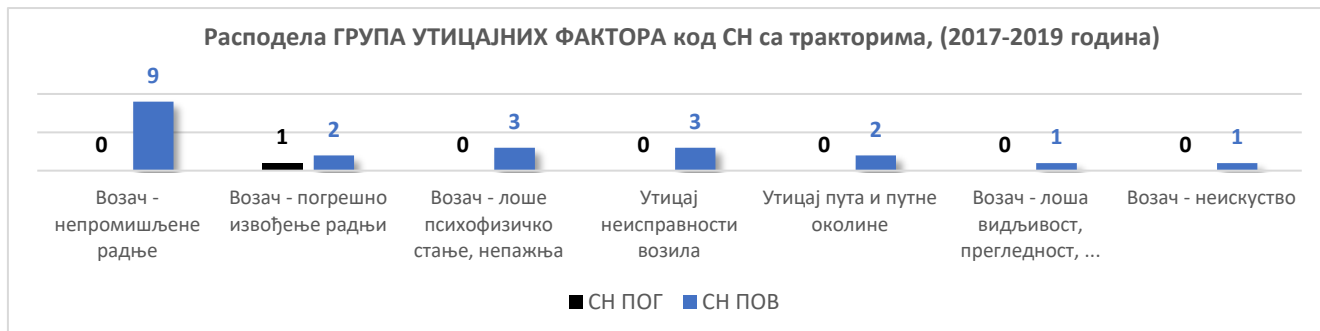
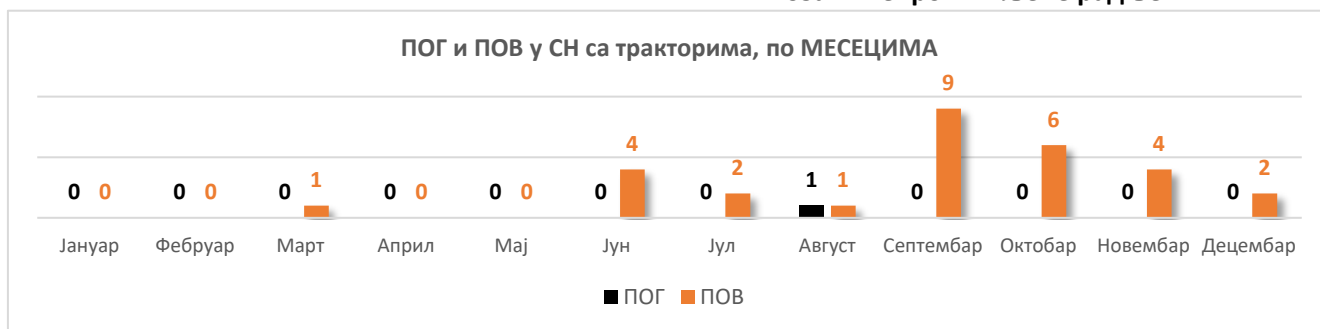
- Број погинулих возача и путника у ПА је 10, што чини 71% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 170, што чини 71% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 15-30 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у јуну.
- 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)



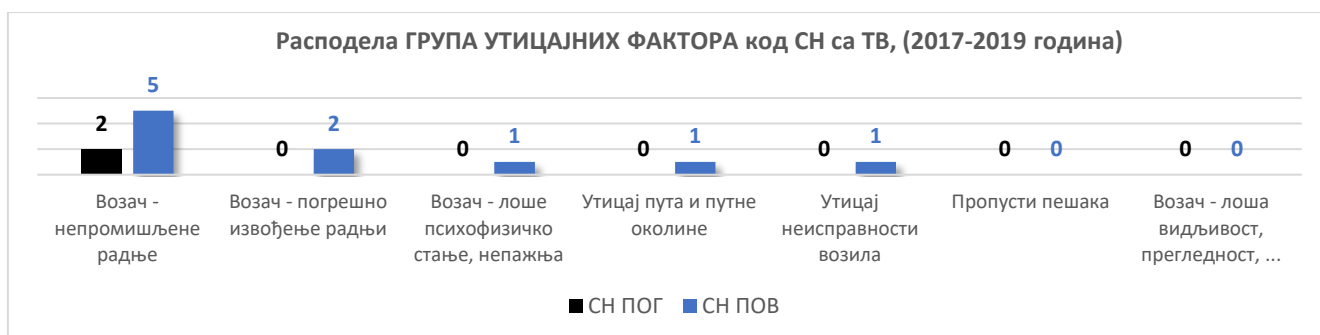
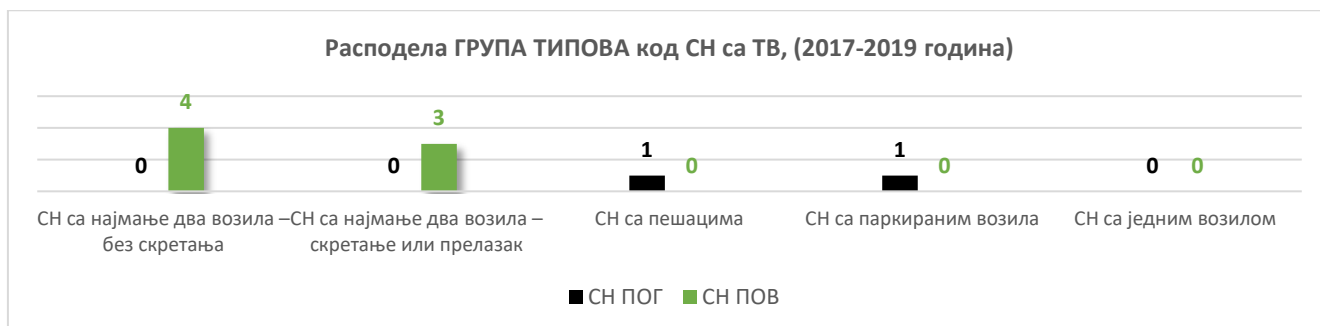
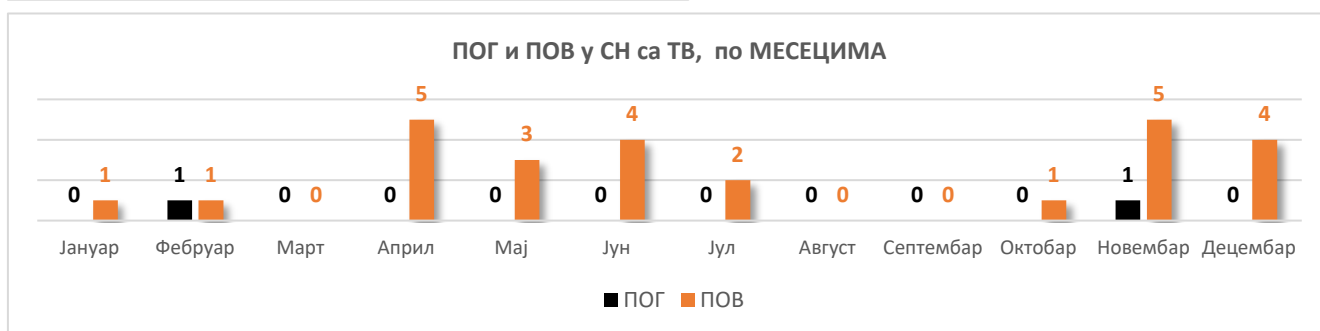
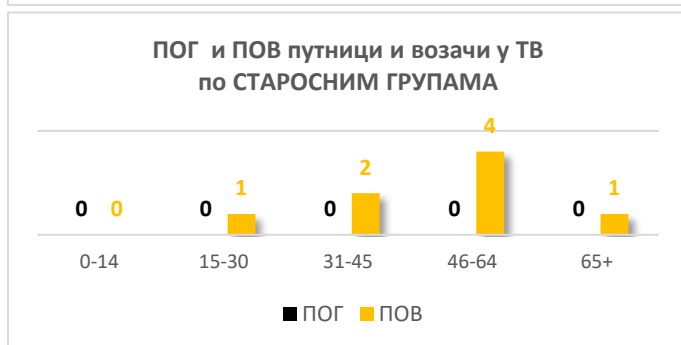
- Погинуло је једно лице у саобраћајним незгодама са учешћем трактора, што чини **7% погинулих лица у СН** (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине **12% повређених лица у СН** (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **46-64 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **септембру**.
- 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 најчешћа група **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем трактора је **Возач - непромишљене радње**.



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

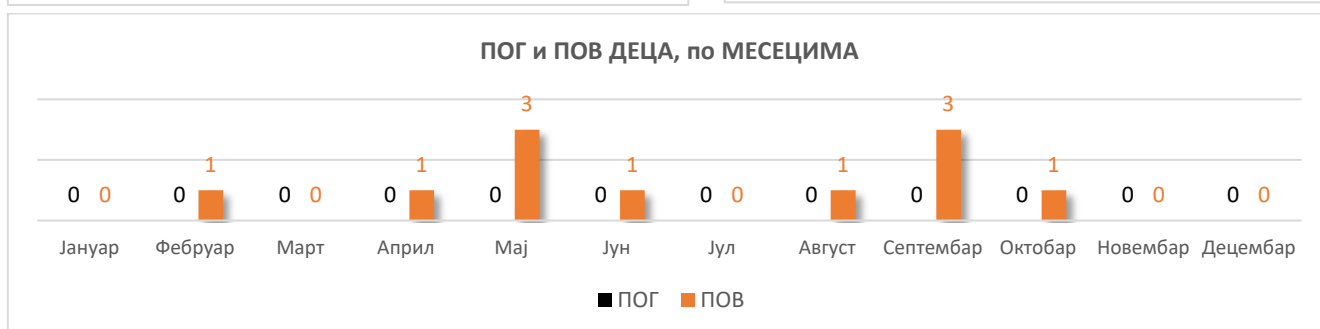
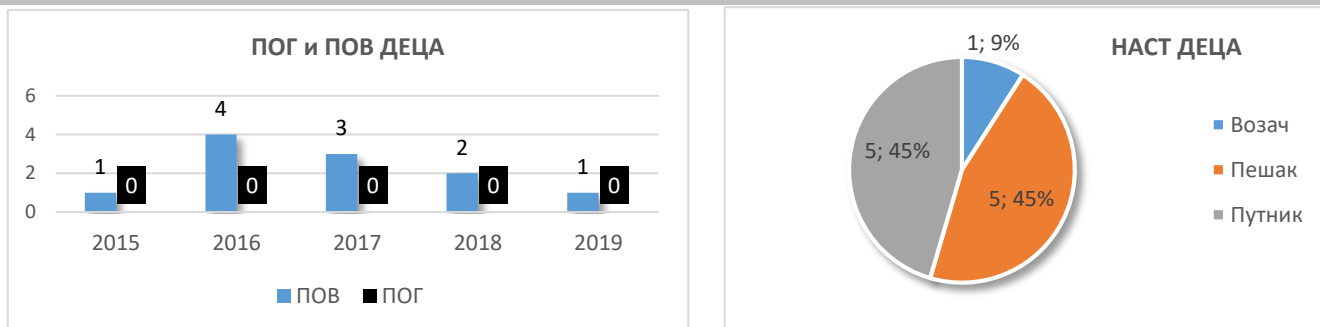


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 2, што чини 14% погинулих лица у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 11% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости **46-64 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у **новембру**.
- 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**.



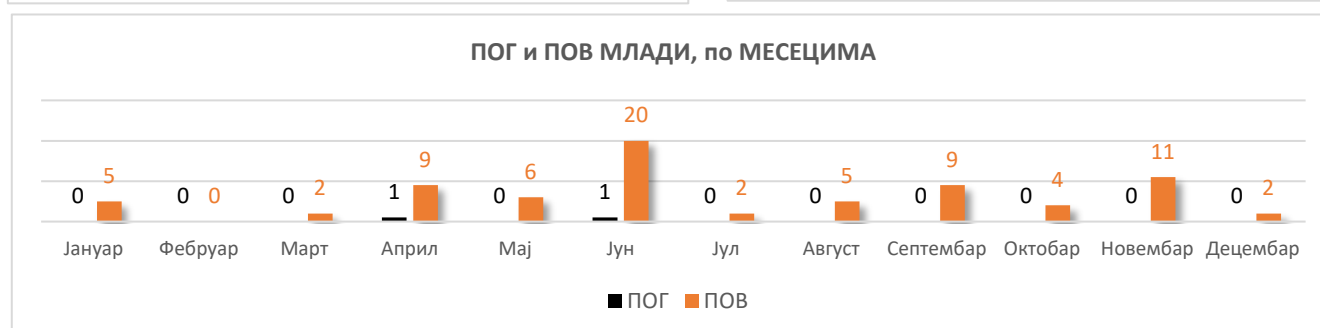
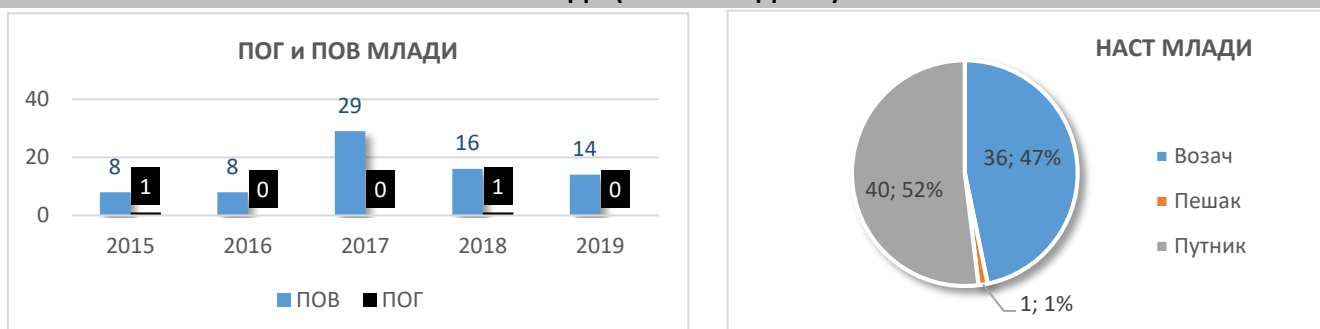
10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



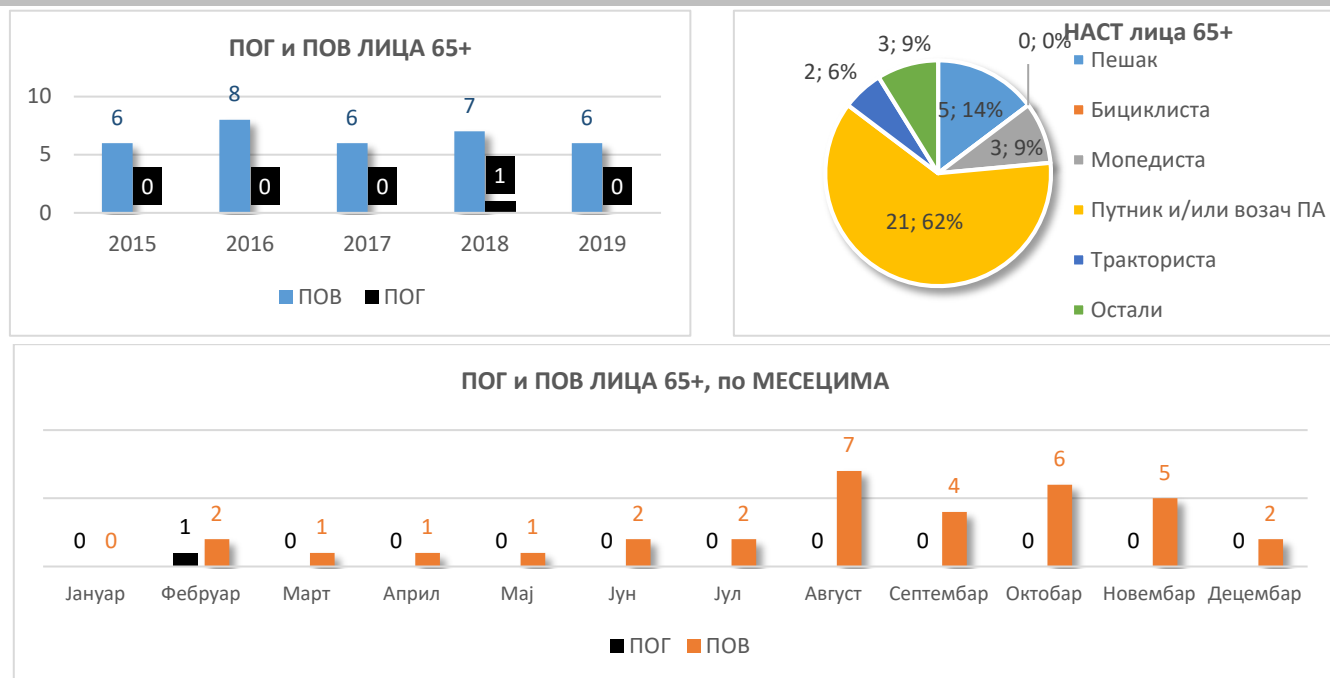
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 11, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 45%, деца пешаци 45%, а деца возачи 9% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у мају и септембру.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло двоје младих лица, што чини 14% укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих 75, што чини 31% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника (52%).
- Млади највише страдају у јуну.

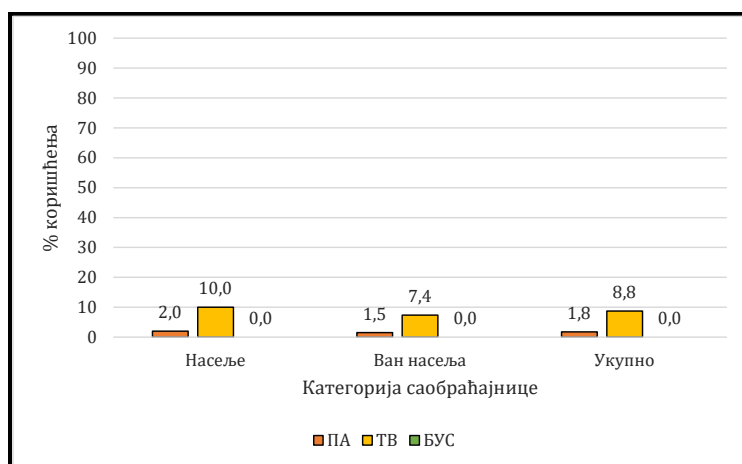
ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



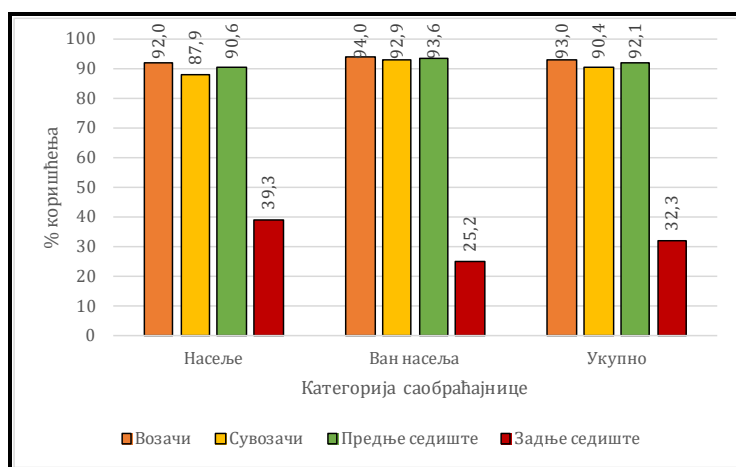
- Укупно је **погинуло једно старије лице**, што чини **7%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених старијих лица 33**, што чини **14%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА** (62%).
- Старији највише страдају у **августу**.

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

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Кнић, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају, изузев код возача аутобуса. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача теретних возила (8,8%). Возачи теретних возила чешће користе мобилне телефоне током вожње у насељу и то њих 10,0%. Возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон у насељу (2,0%), а у просеку 1,8%, Дијаграм бр. 11.1.

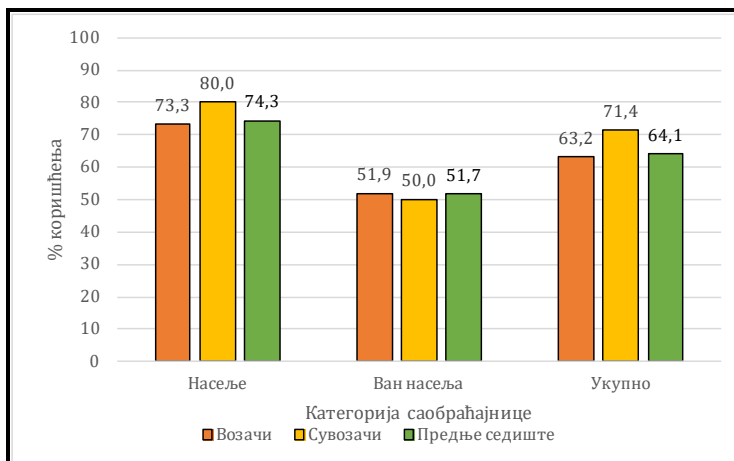


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Кнић



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

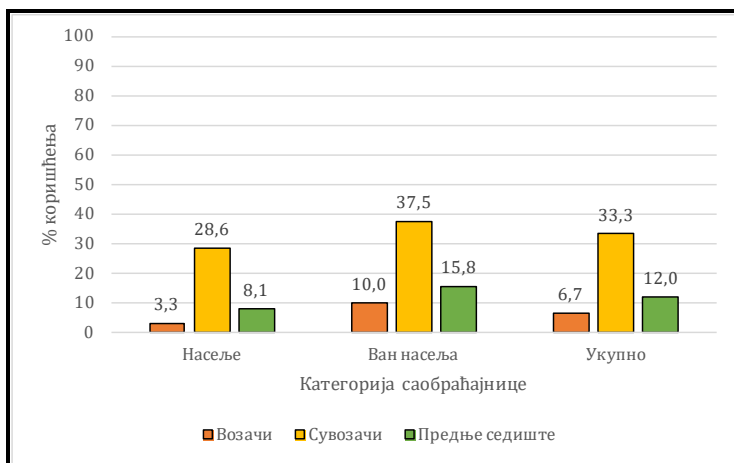
Коришћење сигурносног појаса у општини Кнић слично је код возача и сувозача. Код возача, ове вредности износе 92,0% у насељу и 94,0% ван насеља. Слично, код сувозача, већа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (92,9%), а мања у насељу (87,9%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 32,3%. Већи ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочен је у насељу (39,3%) у односу на ван насеља (25,2%), Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Кнић износи 63,2% код возача и 71,4% код сувозача. Већи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је у насељу (73,3%), као и код сувозача (80,0%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила ван насеља (51,9%), односно, код сувозача (50,0%), Дијаграм бр. 11.3.

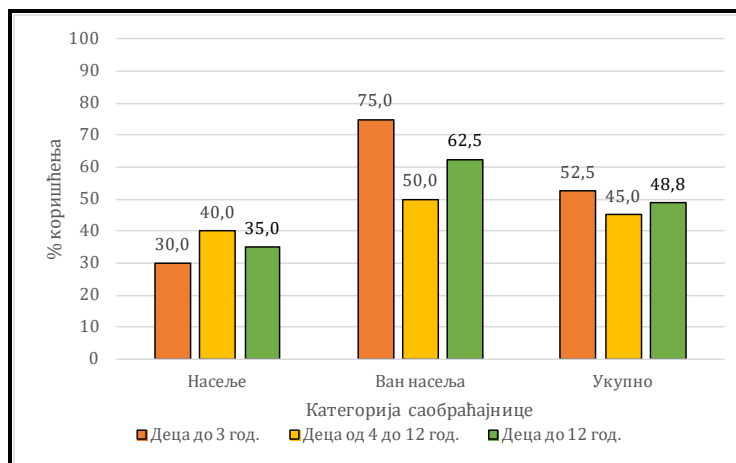
Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Кнић значајно је већа код сувозача у односу на возаче. Код возача аутобуса овај проценат износи 3,3% у насељу и 10,0% ван насеља, што у просеку чини 6,7%. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 28,6% у насељу и 37,5% ван насеља, што у просеку чини 33,3%, Дијаграм бр. 11.4.



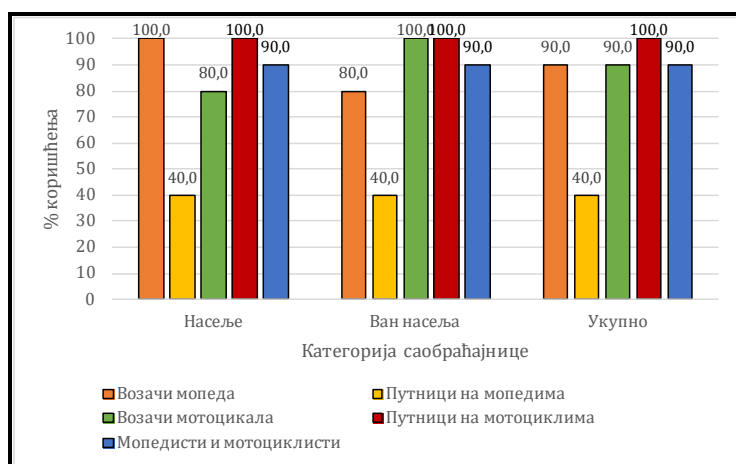
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Кнић

Употреба заштитних система за децу у општини Кнић износи 48,8%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 52,5%, а код старије деце од 4 до 12 година 45,0%. Употреба заштитних система за децу до 3 године је већа ван насеља (75,0%) у односу на употребу у насељу (30,0%). Са друге стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година износи 40,0% у насељу и 50,0% ван насеља, Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у општини Кнић код свих возача мопеда и мотоцикала износи 90,0%. Највеће стопе употребе заштитних кацига уочавају се код возача мотоцикала (90,0%), возача мопеда (90,0%) и путника на мотоциклима (100,0%). У насељу, употреба кацига код двоточкаша износи 90,0%, као и ван насеља. Треба нагласити и употребу заштитних кацига код путника на мопедима у насељу (40,0%) и ван насеља (40,0%), Дијаграм бр. 11.6.

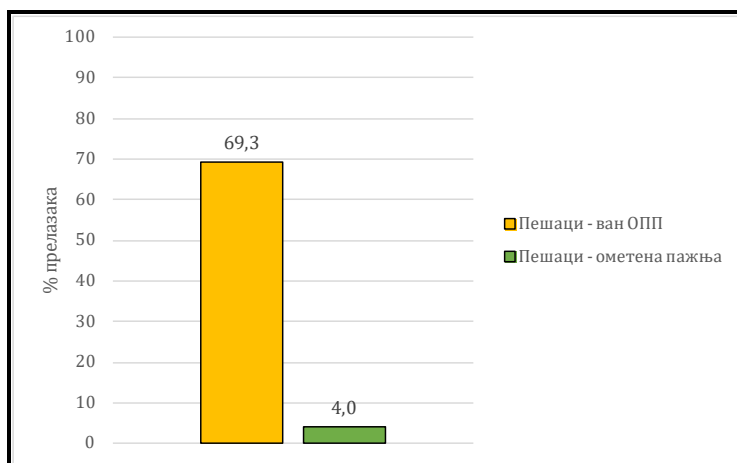


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Кнић



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Кнић

Истраживања понашања пешака на подручју општине Кнић показала су да 69,3% пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза. Значајно мањи проценат пешака, њих 4,0% имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Кнић

Ове и остале карте индикатора безбедности саобраћаја по полицијским управама и општине 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 Кнић 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	9	0	0
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	2	10	0	0
ЦИЉ	2020. год.	max 1	max 4	0	0

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

- Догодило се **укупно 237 саобраћајних незгода**, од којих је **154 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 14 лица**, док је теже и лакше **повређено 240 лица**.
- **Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.**
- **Погинуо је један пешак**, што чини **7%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Није било погинулих бициклиста** у СН.
- **Погинула су 2 возача и путника на мотоциклима и мопедима**, што чини **14%** од укупног броја погинулих лица у СН.
- **Погинуло је 10 возача и путника у ПА**, што чини **71%** од укупног броја погинулих лица у СН.
- **У саобраћајним незгодама где је један од учесника био трактор**, погинуло је **једно лице**, што чини **7%** од укупног броја погинулих лица.
- **У саобраћајним незгодама где је један од учесника било теретно возило**, погинула су **2 лица**, што чини **14%** од укупног броја погинулих лица.
- У посматраном периоду **повређено је 11-оро деце**, док **није било погинуле деце** у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству **пешака и путника (45%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је двоје младих**. **Млади** чине **14%** од укупног броја **погинулих лица** у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника (52%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је једно лице старости 65 и више година**, што чини **7%** од укупног броја **погинулих лица**. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА (62%)**.
- 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.**