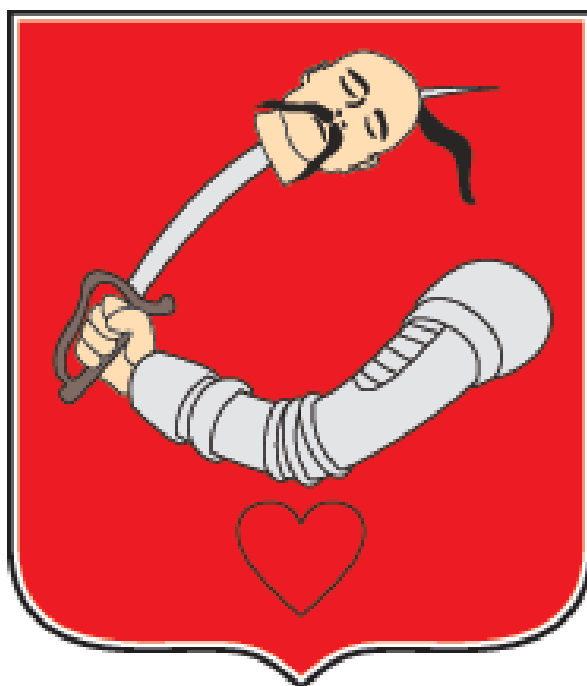


ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

*** ГРАД КИКИНДА ***



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.

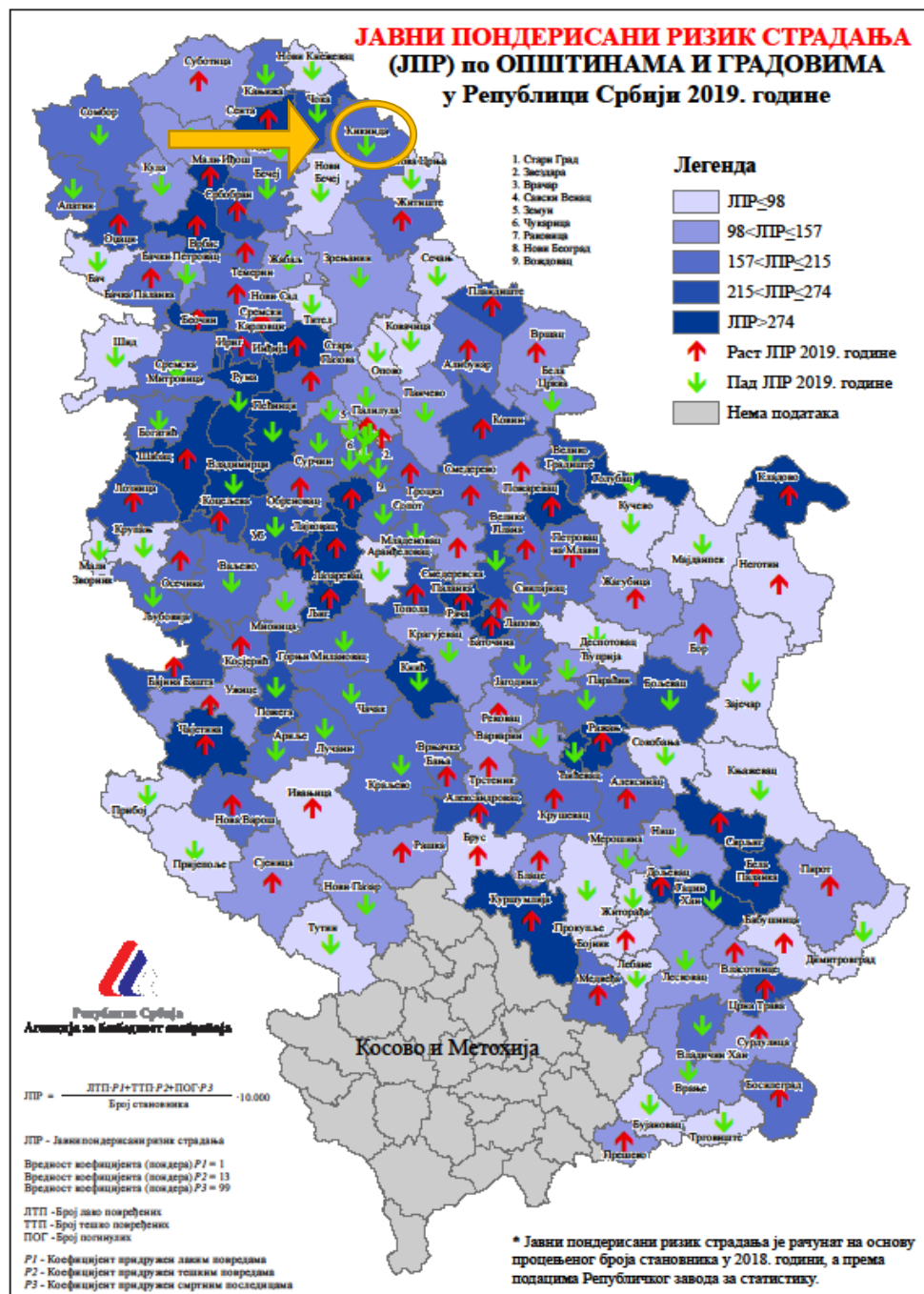
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији града Кикинде. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ) лица у саобраћајним незгодама на територији града Кикинде. Извршена је анализа стања безбедности саобраћаја за различите категорије учесника у саобраћају, у односу на својство учесника, категорију возила у којој су се налазили и старост учесника. За сваку од посматраних категорија учесника у саобраћају су приказани основни подаци о стању безбедности саобраћаја и околностима настанка саобраћајних незгода у којима су учествовали. У Извештају су приказане и вредности основних индикатора безбедности саобраћаја за територију града Кикинде.

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

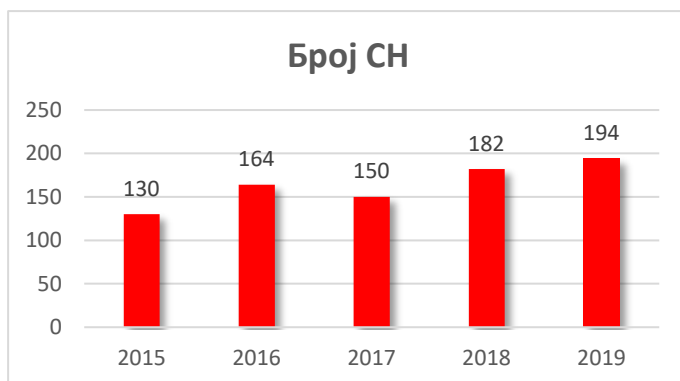
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analize-i-istravanje/baza-podataka>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

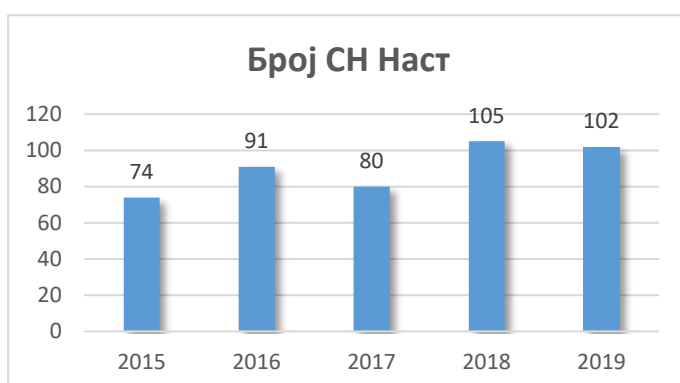


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 град Кикинда припада класи **средња 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 **820**.



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је **452**.



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је **20**.



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је **614**.

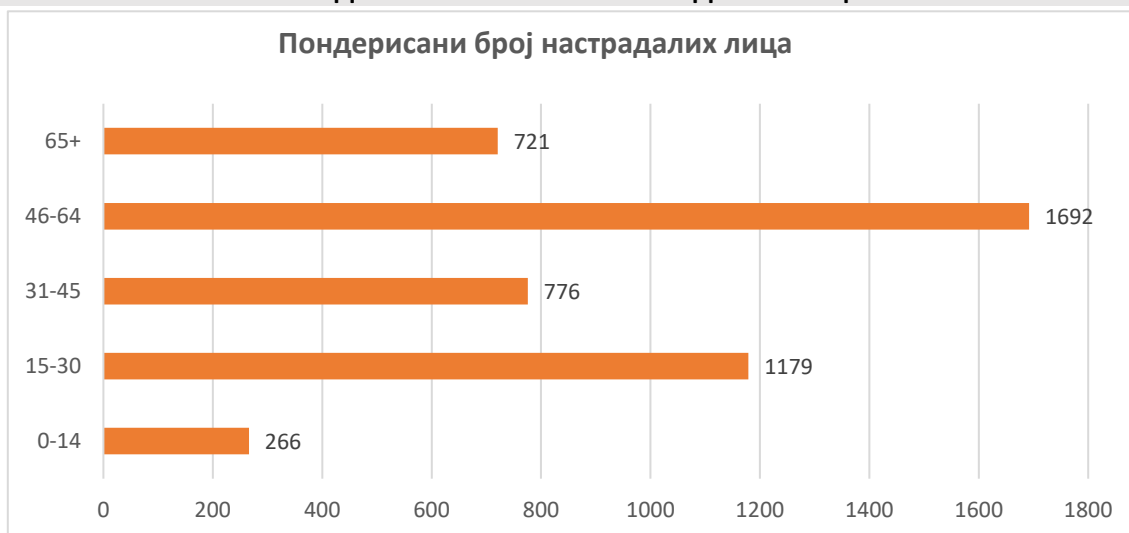
3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

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

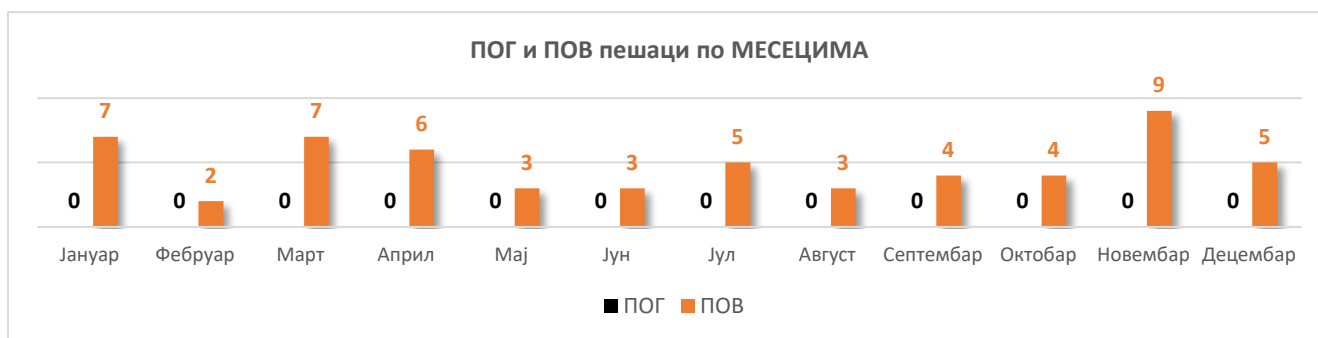
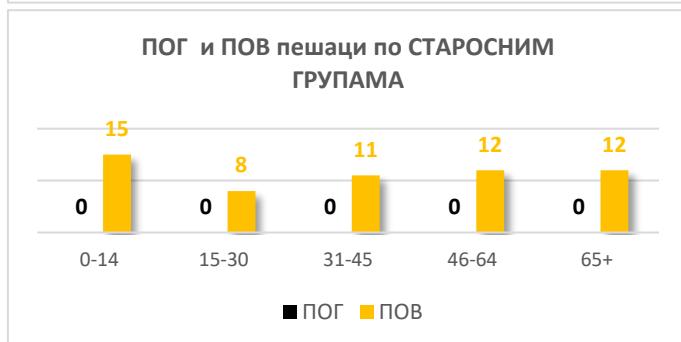


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

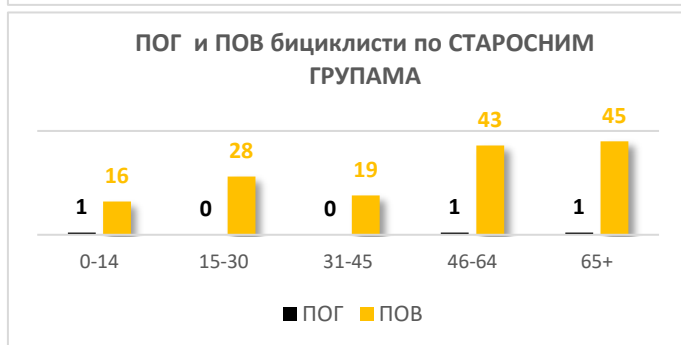
4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



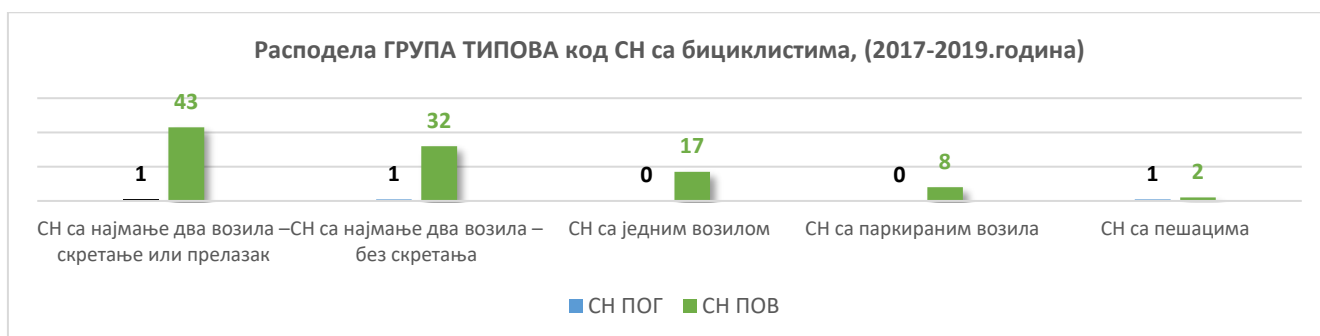
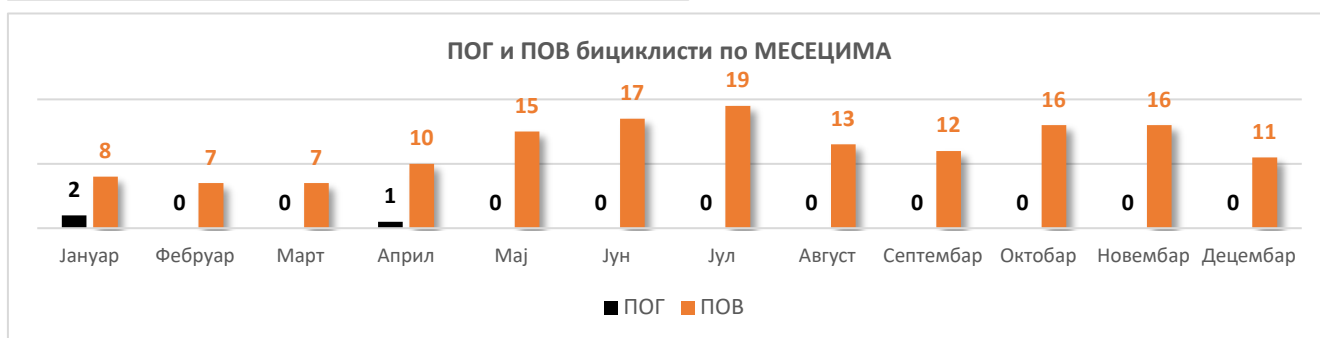
- **Није било погинулих пешака** у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- **Број повређених пешака је 58**, што чини **9% повређених** лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **0-14 година**.
- Пешаци највише страдају у **новембру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - непромишљене радње**.



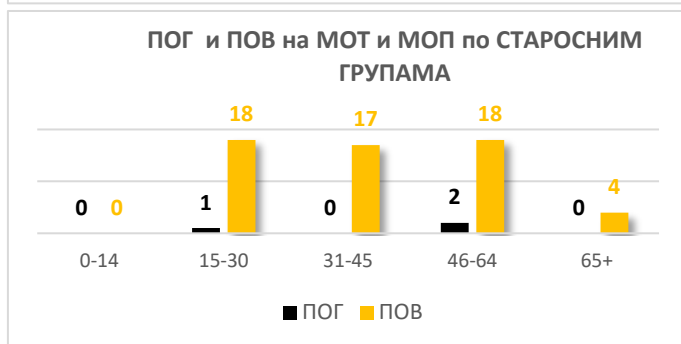
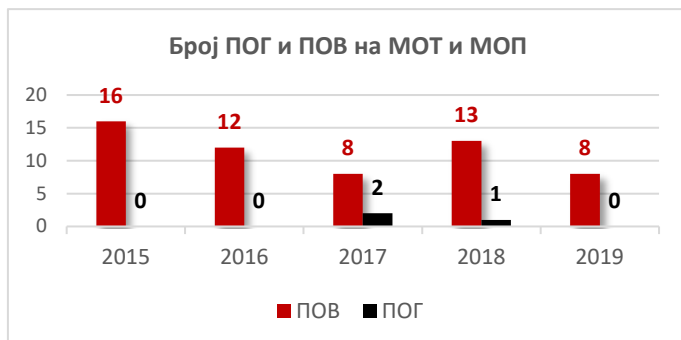
5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



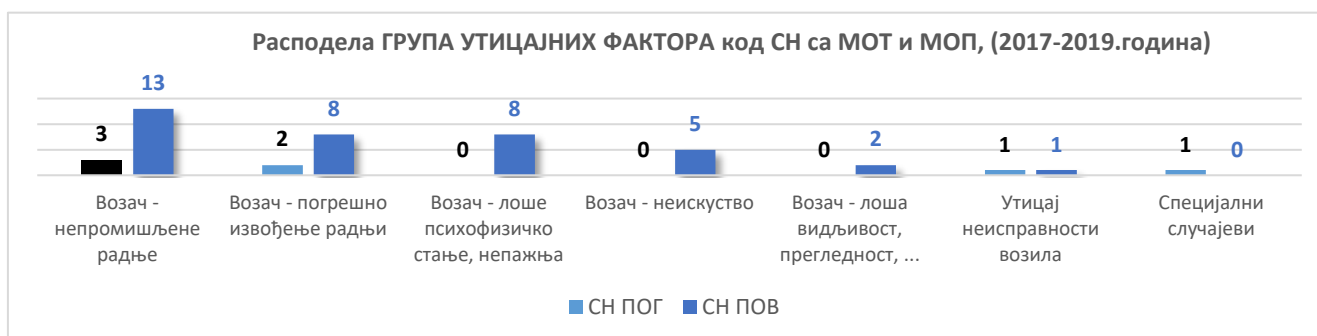
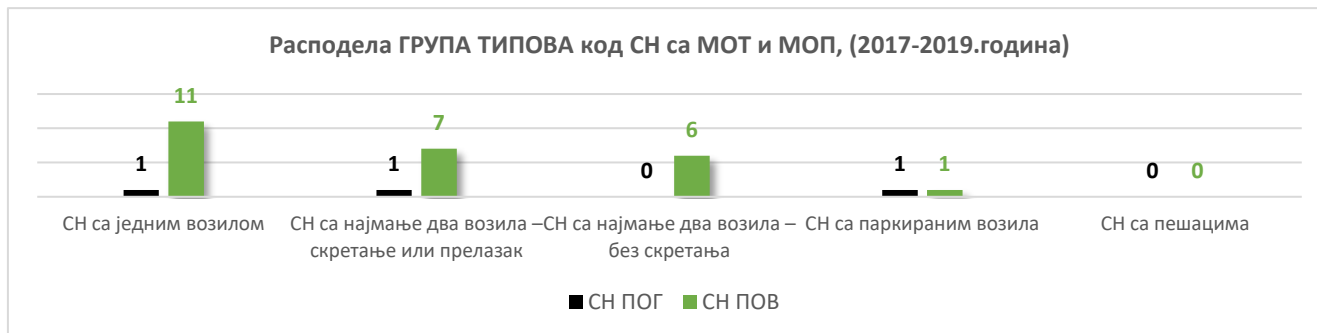
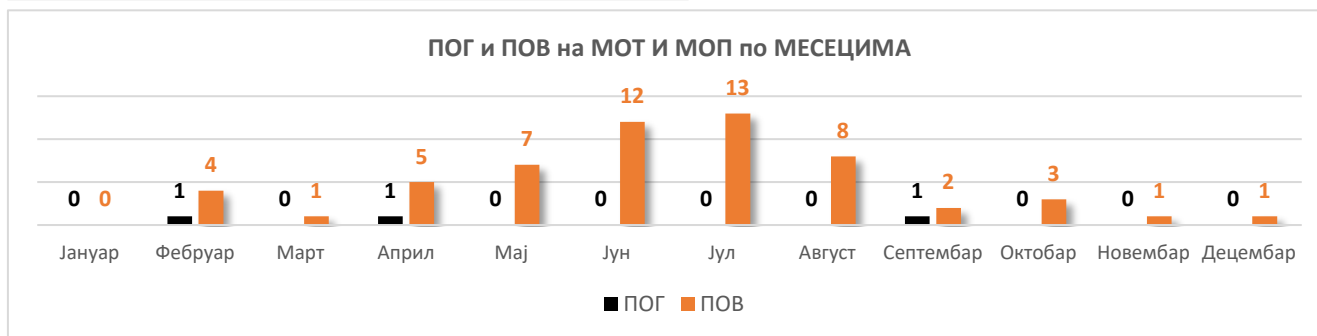
- Број погинулих бициклиста је 3, што чини 15% погинулих лица у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 151, што чини 25% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости 65+ година.
- 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 Водач - погрешно извођење радњи.



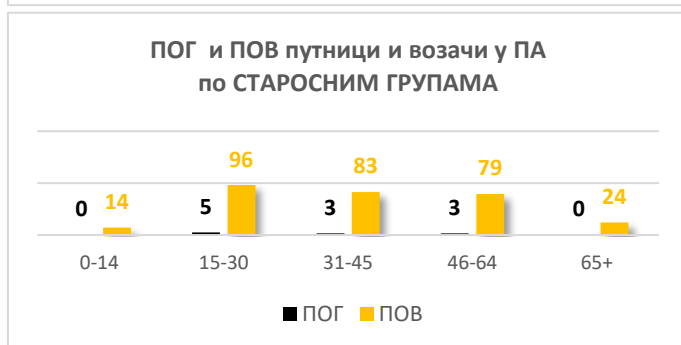
6. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



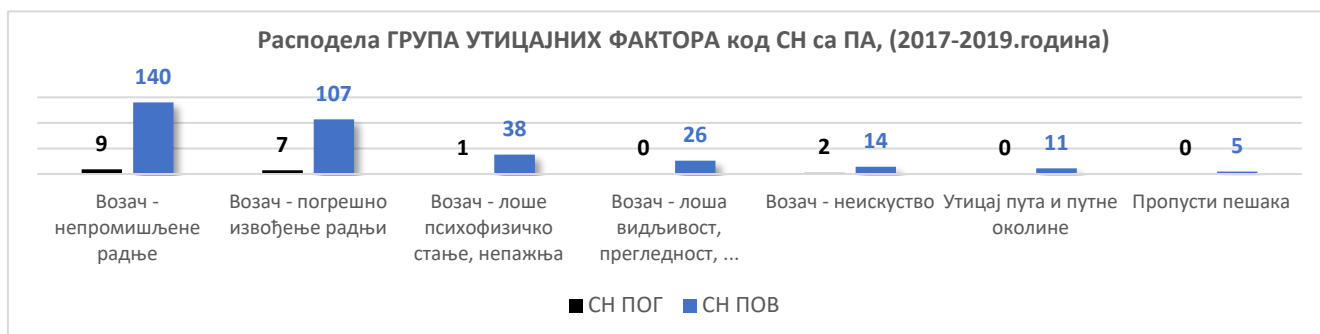
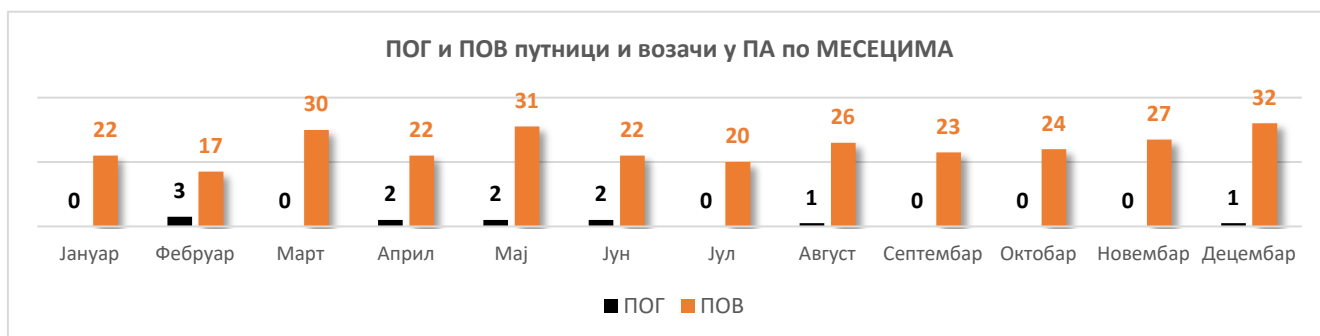
- Број погинулих лица на моторизованим двоточкашима је 3, што чини 15% погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених лица на моторизованим двоточкашима је 57, што чини 9% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на МОТ и МОП је међу лицима старости 46-64 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 једним возилом.
- 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.



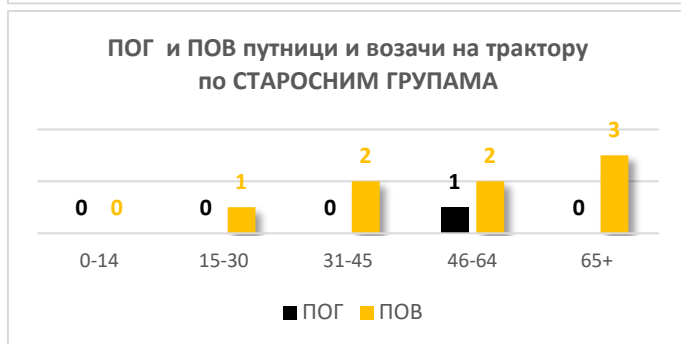
7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



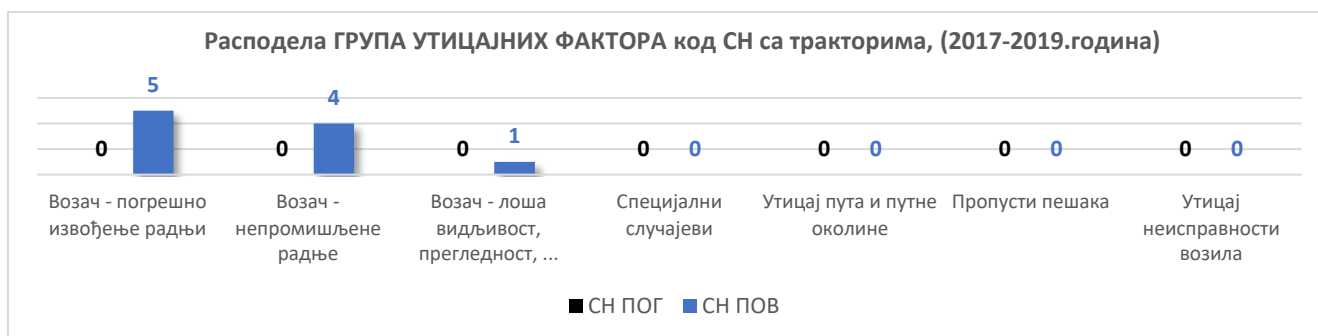
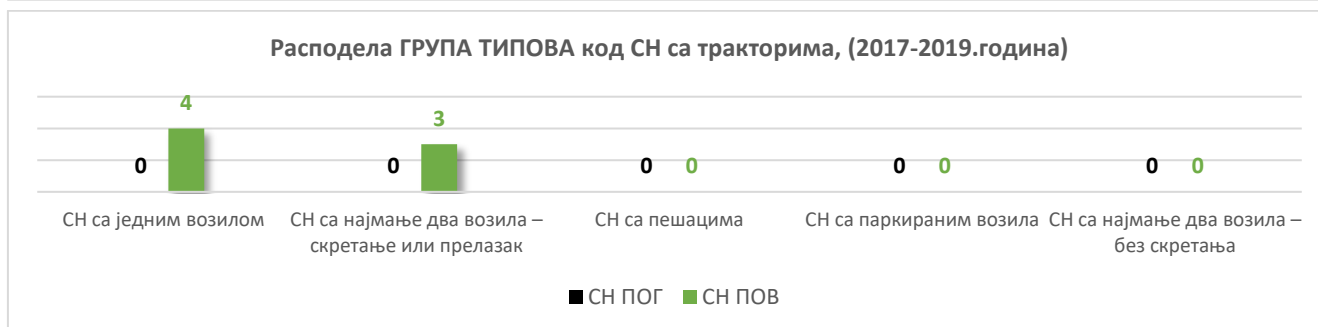
- Број погинулих возача и путника у ПА је 11, што чини 55% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 296, што чини 48% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 15-30 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у мају 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.



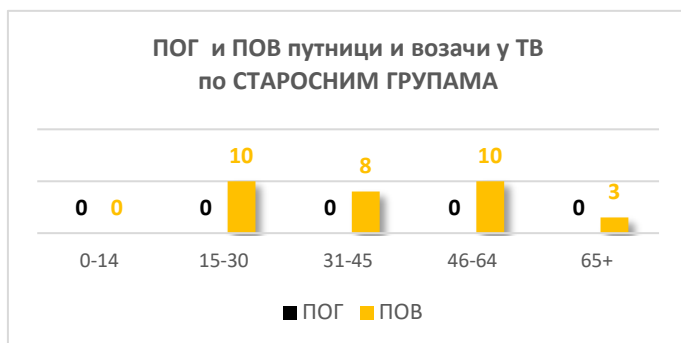
8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



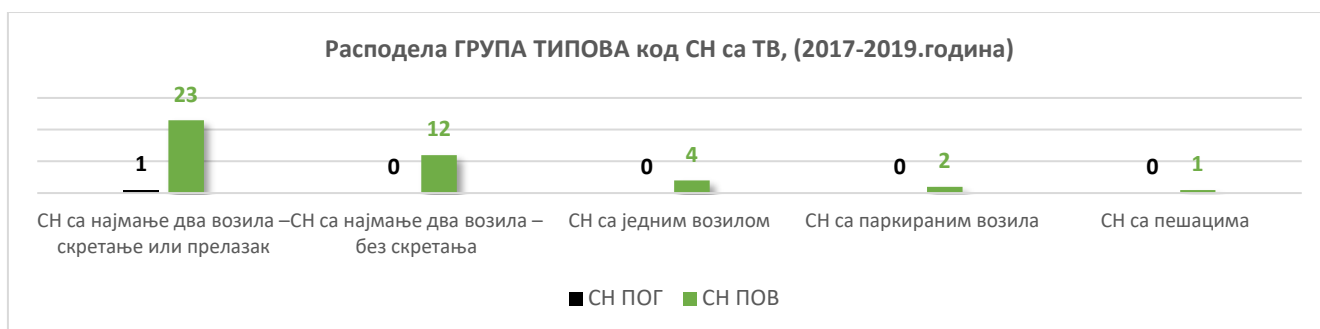
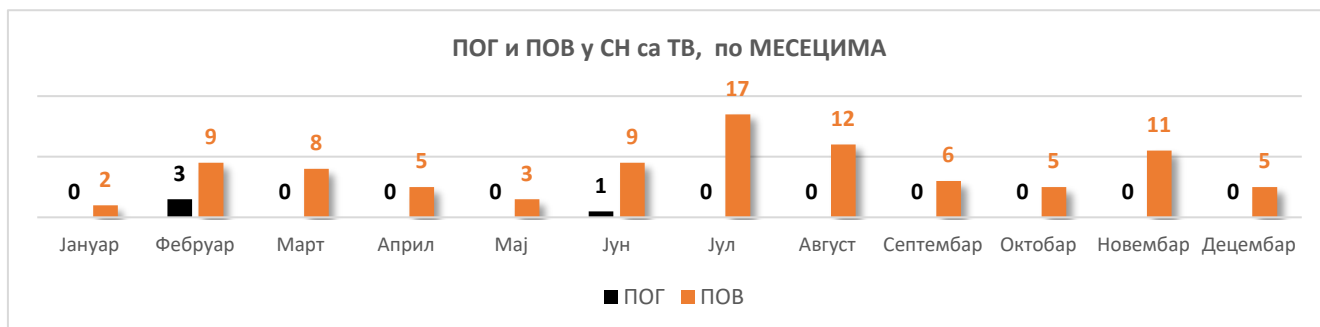
- Погинуло је једно лице у саобраћајним незгодама са учешћем трактора, што чини **5% погинулих лица** у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине **3% повређених** лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **46-64 и 65+ 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 **Возач - погрешно извођење радњи**.



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



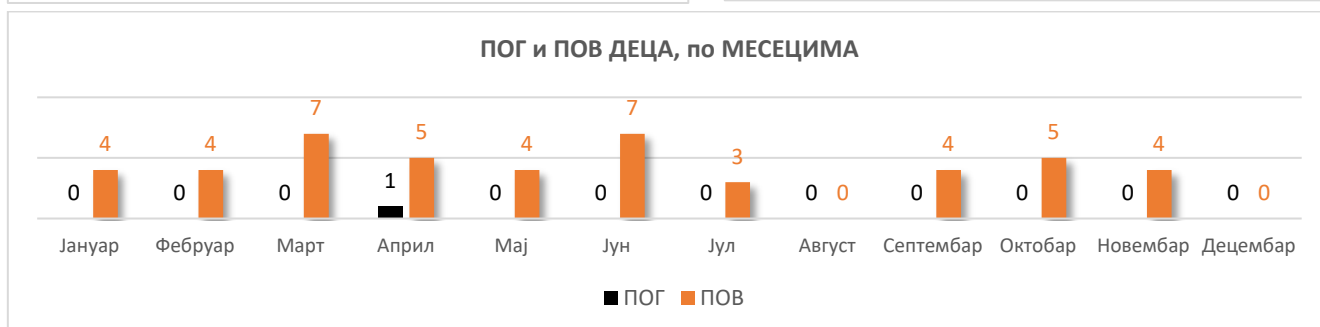
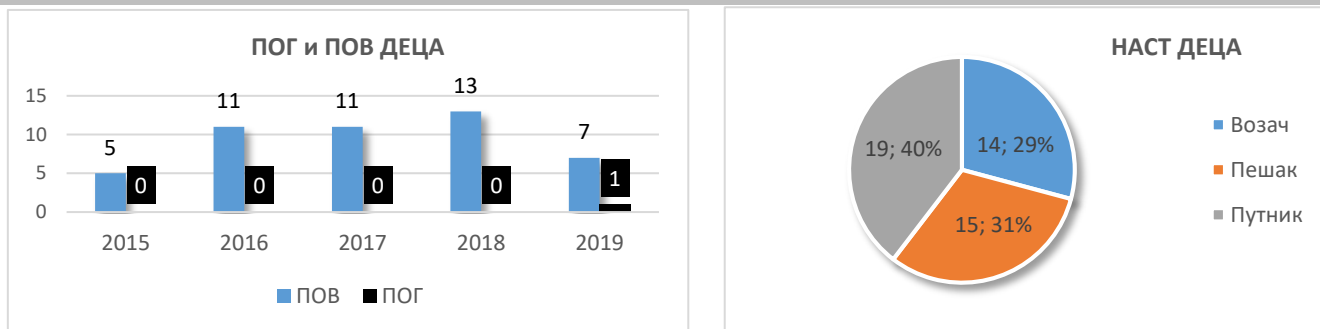
- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 4, што чини 20% погинулих лица у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 15% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 15-30 и 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 – 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 - непромишљене радње и Возач - погрешно извођење радњи.





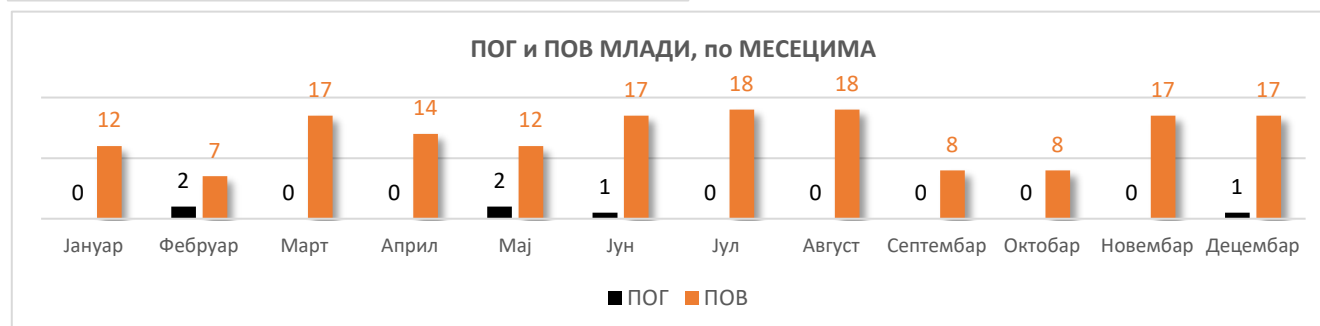
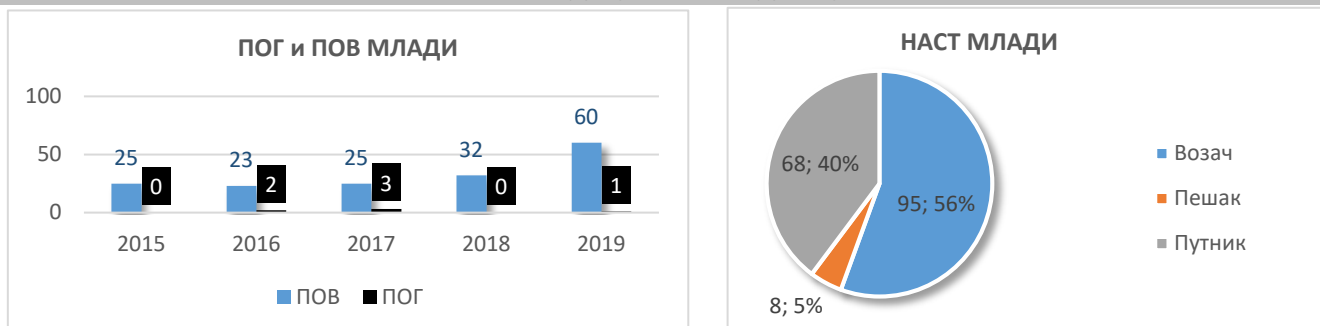
10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



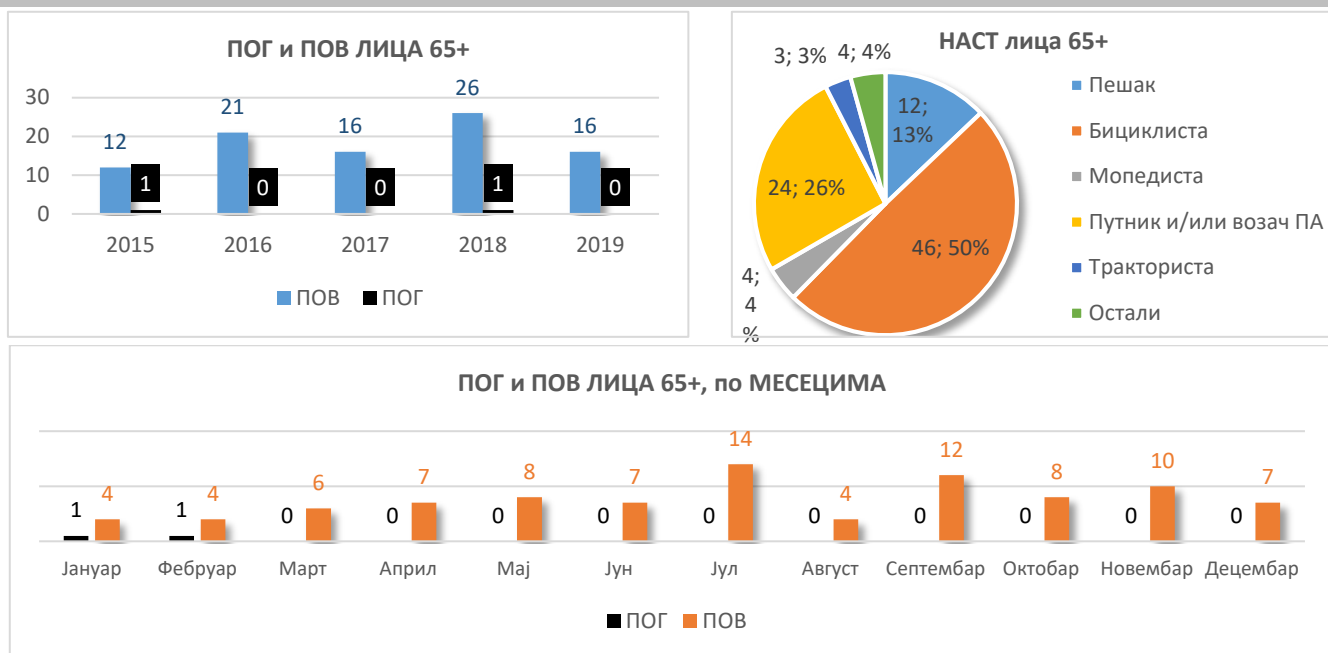
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је **47**, док је **једно дете погинуло**.
- Деца путници чине 40%, деца пешаци 31%, а деца возачи 29% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у **марту и јуну**.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је **погинуло 6 младих лица**, што чини **30%** укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број **повређених младих 165**, што чини **27%** укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача** (56%).
- Млади највише страдају у **јуну, јулу, августу и децембру**.

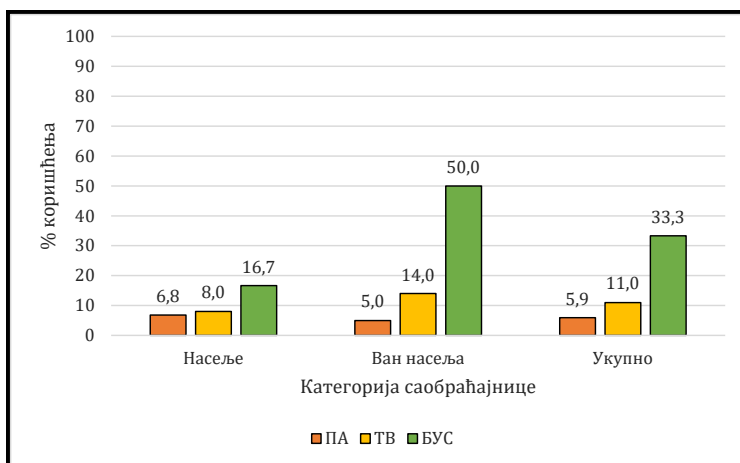
ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



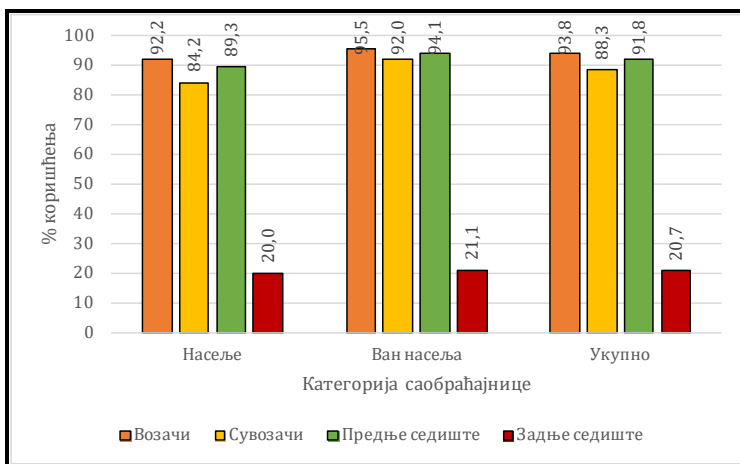
- Укупно је **погинуло 2 старијих лица**, што чини **10%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених** старијих лица **91**, што чини **15%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **бициклисте** (49%).
- Старији највише страдају у **јулу**.

11. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУ ЗА ГРАД КИКИНДА

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у граду Кикинда, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача аутобуса (33,3%). Возачи аутобуса чешће користе мобилне телефоне током вожње ван насеља и то њих 50,0%. Са друге стране, возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон у насељу (6,8%), док возачи теретних возила чешће користе мобилни телефон ван насеља (14,0%), Дијаграм бр. 11.1.

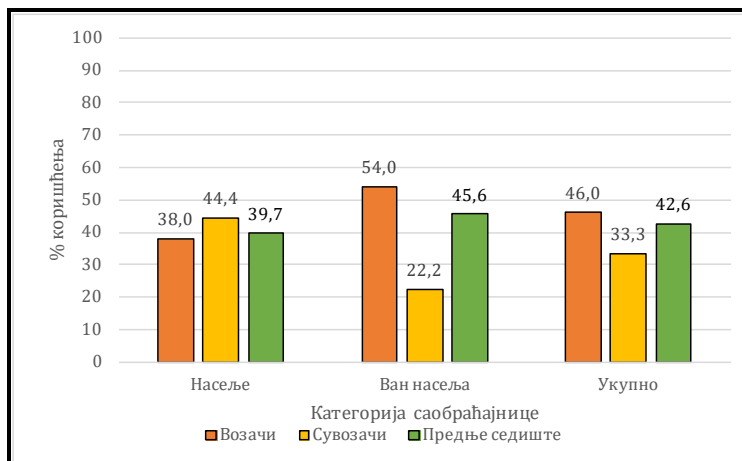


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у граду Кикинда



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

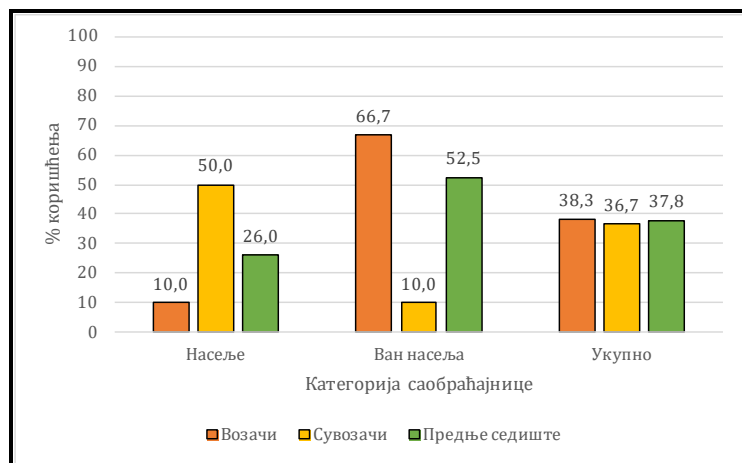
Коришћење сигурносног појаса у граду Кикинда слично је код возача и сувозача. Код возача, ове вредности се крећу од 92,2% у насељу до 95,5% ван насеља. Слично је и код сувозача, већа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (92,0%), а мања у насељу (84,2%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 20,7%. Сличан ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочена је и у насељу и ван насеља, Дијаграм бр. 11.2.



Дијаграм бр. 11.3. Употреба појаса у возилима преко 3,5т у граду Кикинда

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у граду Кикинда износи 46,0% код возача и 33,3% код сувозача. Већи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је ван насеља (54,0%), а код сувозача у насељу (44,4%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила у насељу (38,0%), односно, код сувозача ван насеља (22,2%), Дијаграм бр. 11.3.

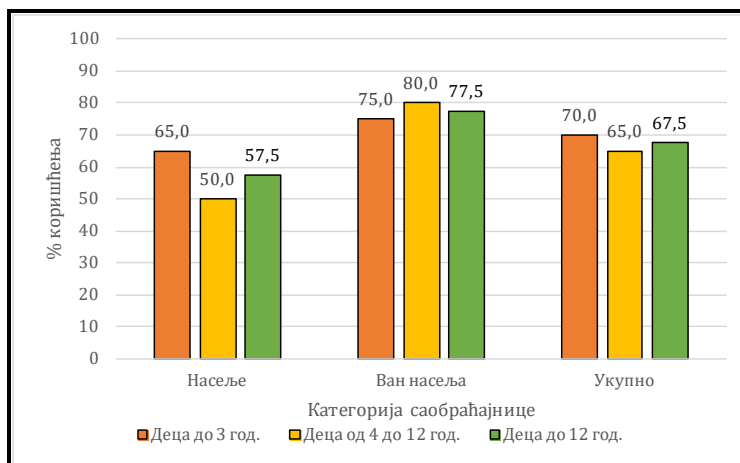
Употреба сигурносног појаса у аутобусима у граду Кикинда слична је и код возача и код сувозача. Код возача аутобуса овај проценат се креће од 10,0% у насељу до 66,7% ван насеља, а просечно износи 38,3%. Слично, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 36,7% (10,0% ван насеља до 50,0% у насељу), Дијаграм бр. 11.4.



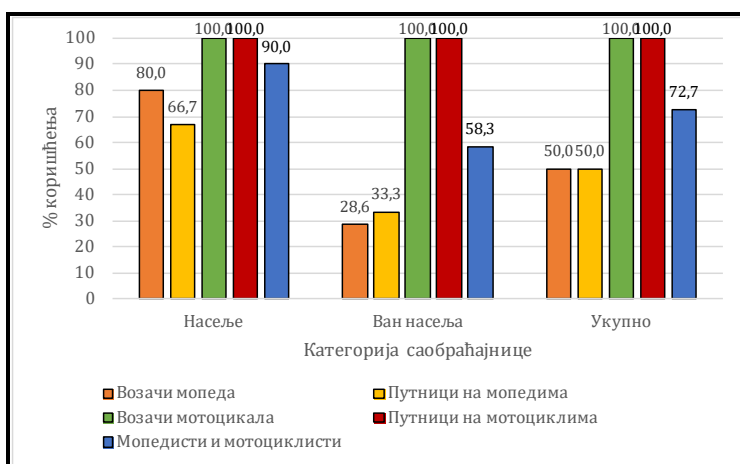
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у граду Кикинда

Употреба заштитних система за децу у граду Кикинда износи 67,5%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 70,0%, а код старије деце од 4 до 12 година 65,0%. Употреба заштитних система за децу до 3 године је већа ван насеља (75,0%) у односу на употребу у насељу (65,0%). Са друге стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година је 50,0% у насељу, а 80% ван насеља, Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у граду Кикинда код свих двоточкаша износи 72,7%. Сви возачи мотоцикала и путници на мотоциклима су користили заштитну кацигу и у насељу и ван насеља. Са друге стране, возачи мопеда и путници на мопедима знатно мање су користили заштитне кациге. Нарочито треба нагласити употребу заштитних кацига ван насеља код возача мопеда (28,6%) и код путника на мопедима (33,3%), Дијаграм бр. 11.6.

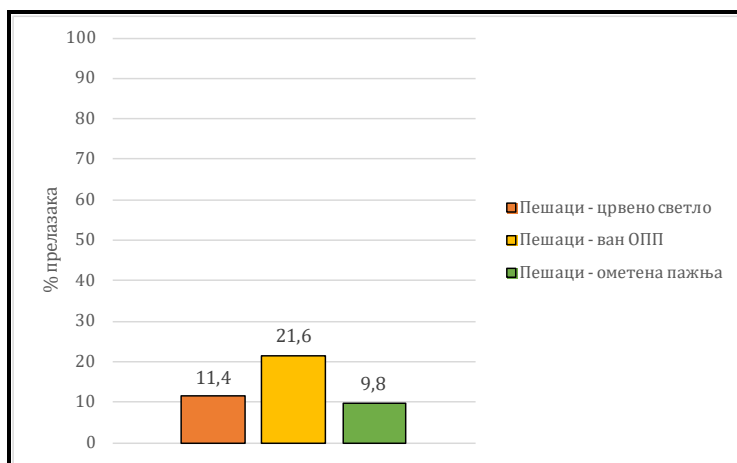


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у граду Кикинда



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у граду Кикинда

Истраживања понашања пешака на подручју града Кикинда показала су да 11,4% пешака прелази улицу када им је прелазак забрањен црвеним светлом. Нешто већи проценат пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза, њих 21,6%. Такође, 9,8% пешака имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у граду Кикинда

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 града Кикинде 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	41	0	1
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	3	38	1	2
ЦИЉ	2020. год.	max 1	max 20	0	0

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

- Догодило се **укупно 820 саобраћајних незгода**, од којих је **452 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 20 лица**, док је теже и лакше **повређено 614 лица**.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Није погинуло ниједно лице у својству пешака у СН.
- Погинуло је **3 бициклиста**, што чини **15%** укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинула су **3 возача и путника на мотоциклима и мопедима**, што чини **15%** од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је **11 возача и путника у ПА**, што чини **55%** од укупног броја погинулих лица у СН.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника био трактор**, погинуло је **1 лице**, што чини **5%** од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника било теретно возило**, погинула су **4 лица**, што чини **20%** од укупног броја погинулих лица.
- У посматраном периоду **повређено је 47-оро деце**, док је **једно дете погинуло** у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству **путника (40%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 6-оро младих**. Млади чине **30%** од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача (56%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинула су 2 лица старости 65 и више година**, што чини **10%** од укупног броја погинулих лица. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **бициклисте (49%)**.
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода „СН са најмање два возила – скретање или прелазак“.
- Највише настрадалих лица у саобраћајним незгодама било је у **јулу**.

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.**