

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ОПШТИНА ИРИГ \***



## 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.

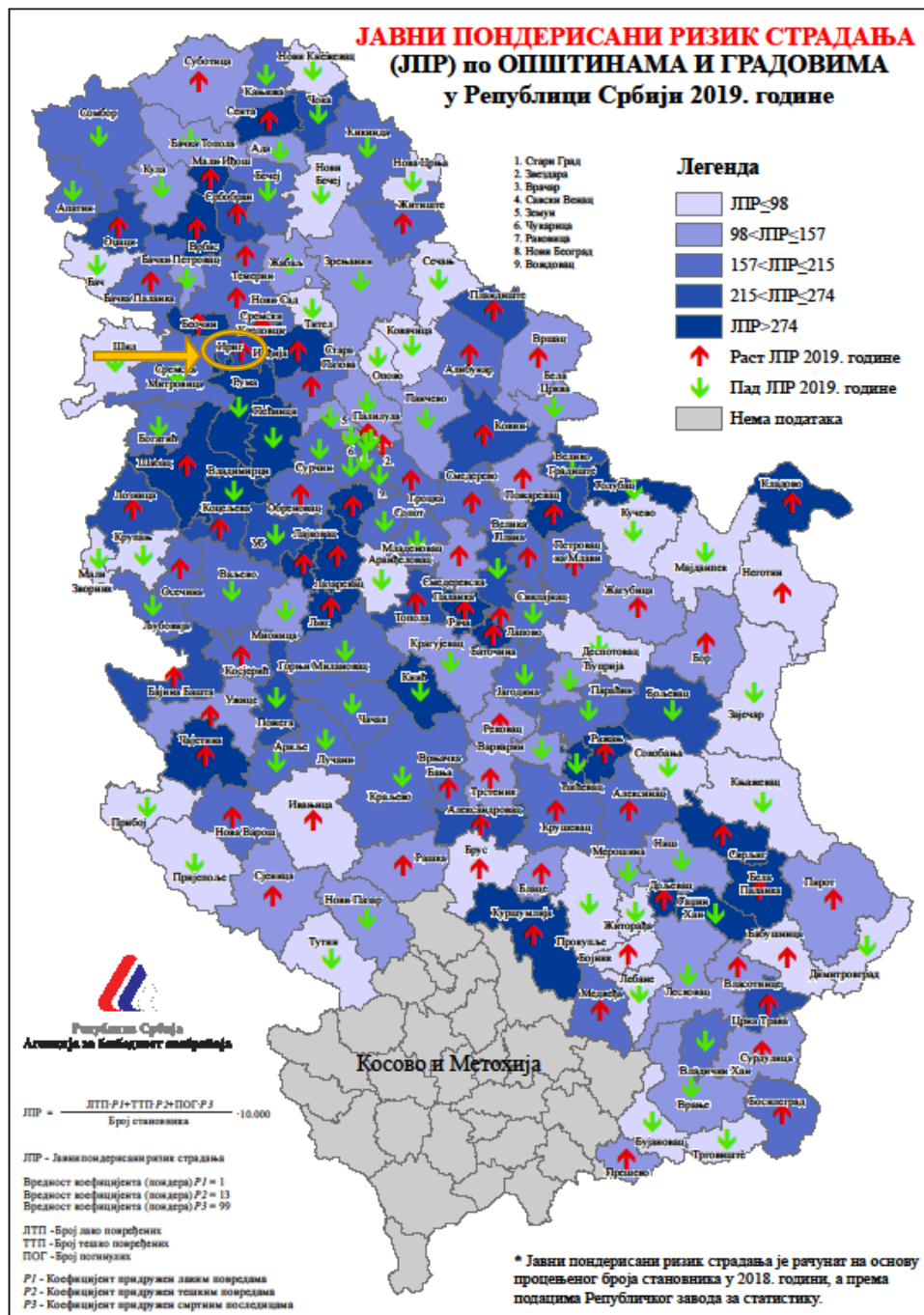
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Ириг. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ) лица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

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

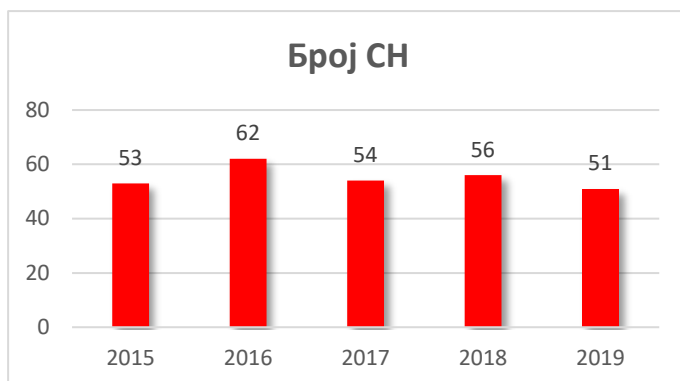
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖЈИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

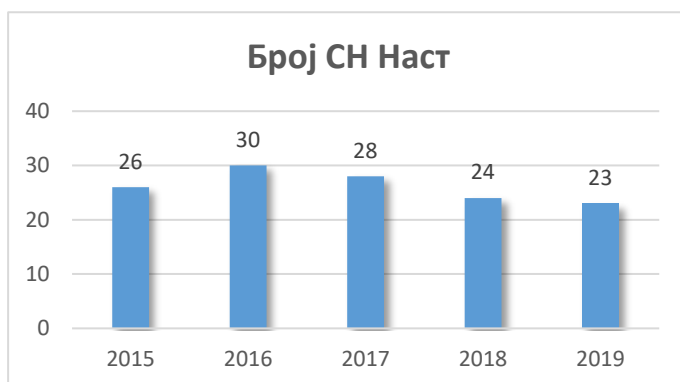


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Ириг припада класи **веома високе вредности ризика**, при чему је у 2019. години дошло до **раста** јавног пондерисаног ризика у односу на 2018. годину.

## 2. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЉИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА



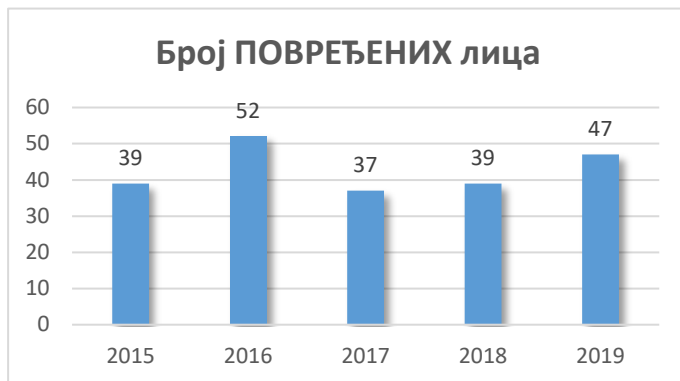
- Укупан број регистрованих саобраћајних незгода, у периоду 2015-2019. године, је: **276.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **131.**



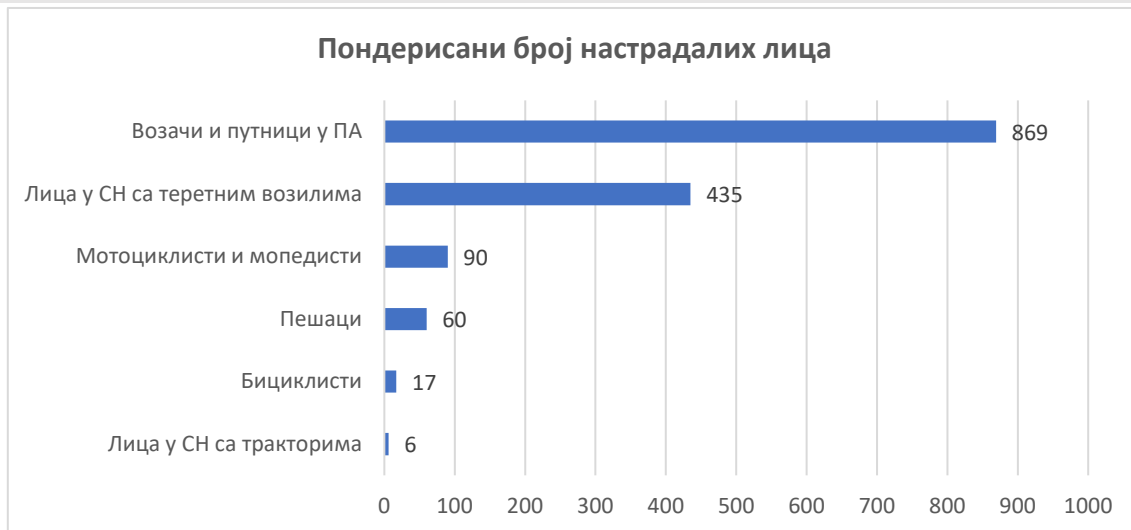
- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **5.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **214.**

### 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**

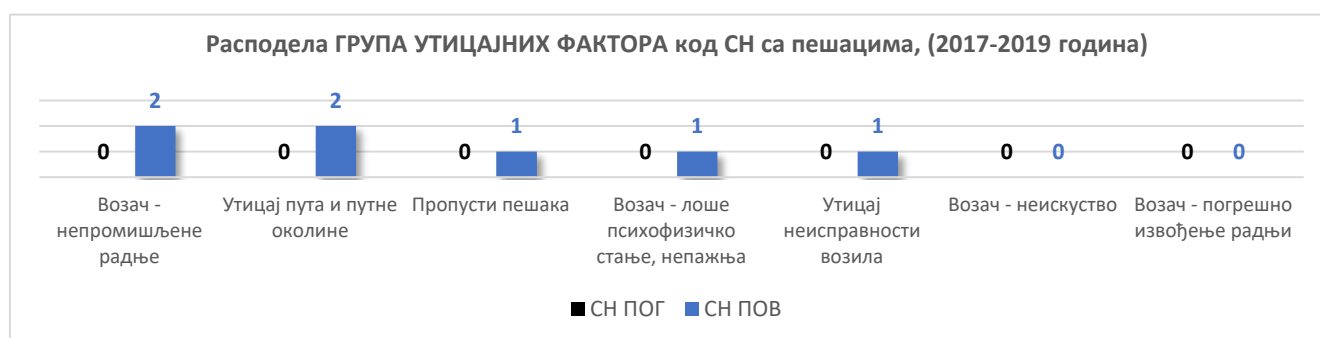
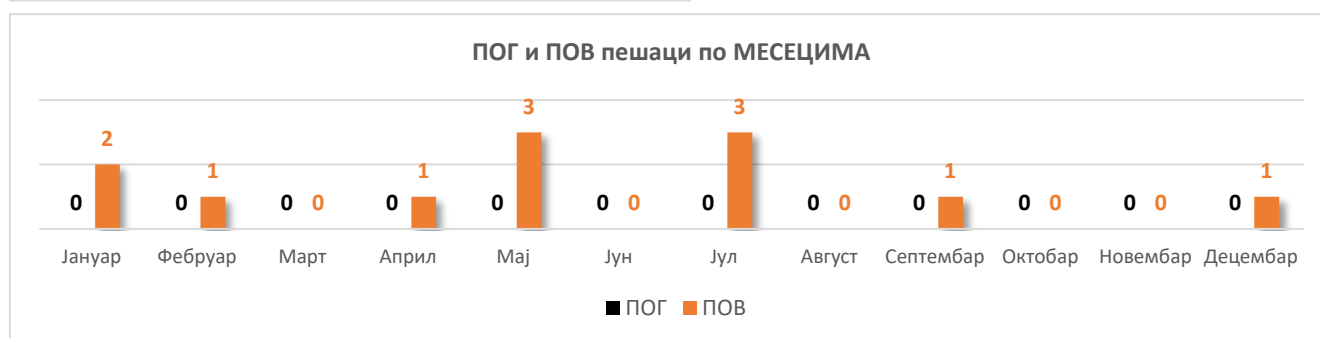
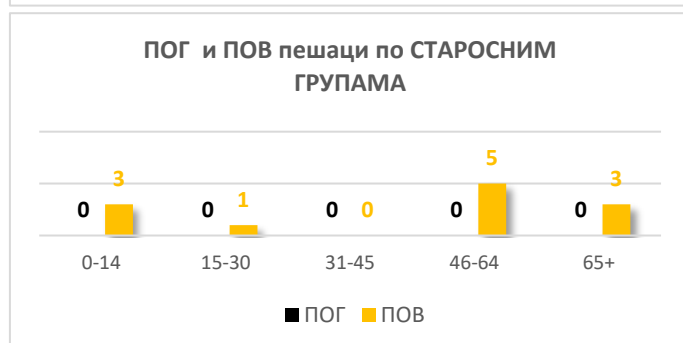


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 31-45 година**.

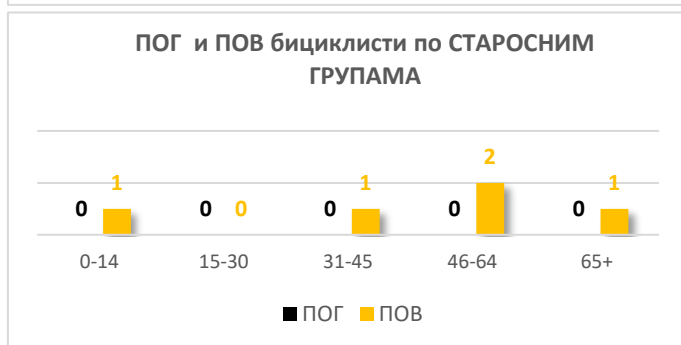
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



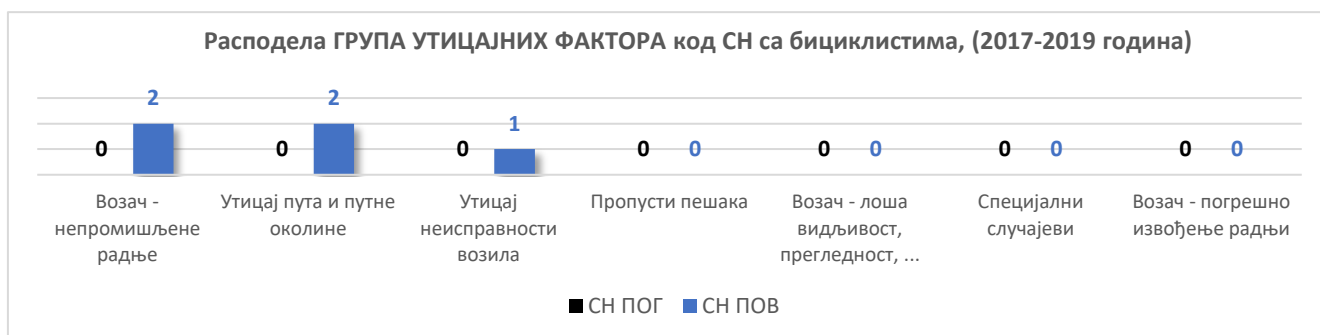
- Није било погинулих пешака у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 12, што чини 6% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **46-64 година**.
- Пешаци највише страдају у **мају** и **јулу**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - непромишљене радње и Утицај пута и путне околине**.



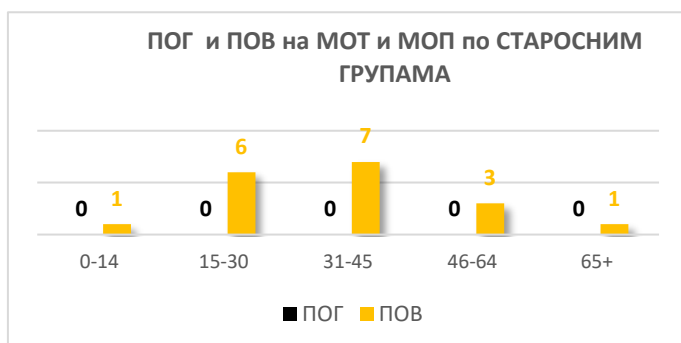
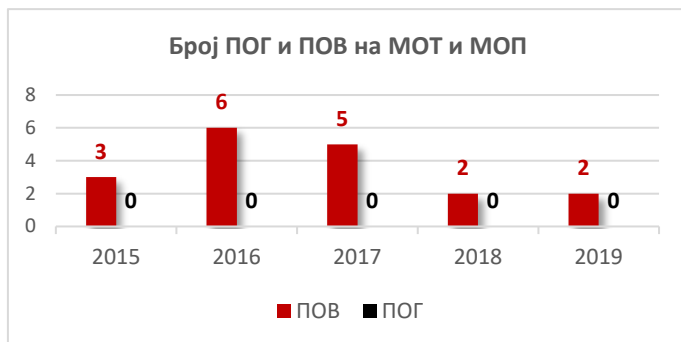
## 5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



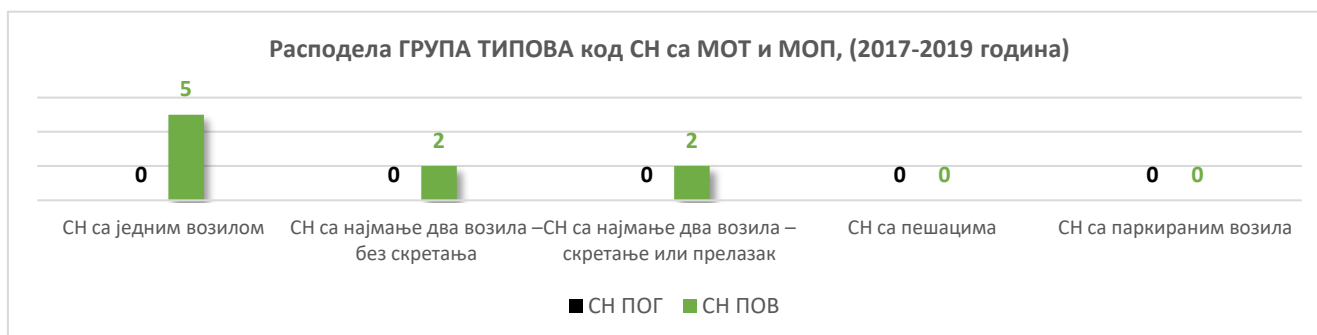
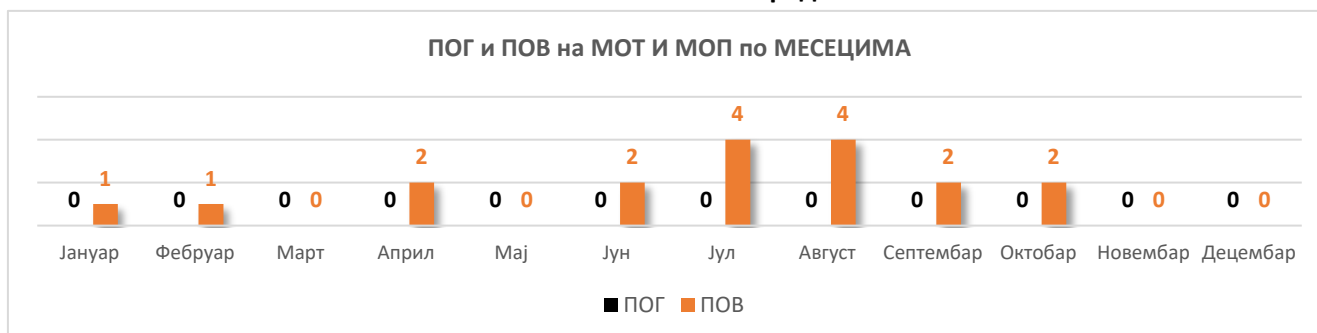
- Није било погинулих бициклиста у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 5, што чини 2% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости **46-64 година**.
- Бициклисти страдају у **априлу, мају, јуну, јулу и септембру**.
- 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 и Утицај пута и путне околине**.



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

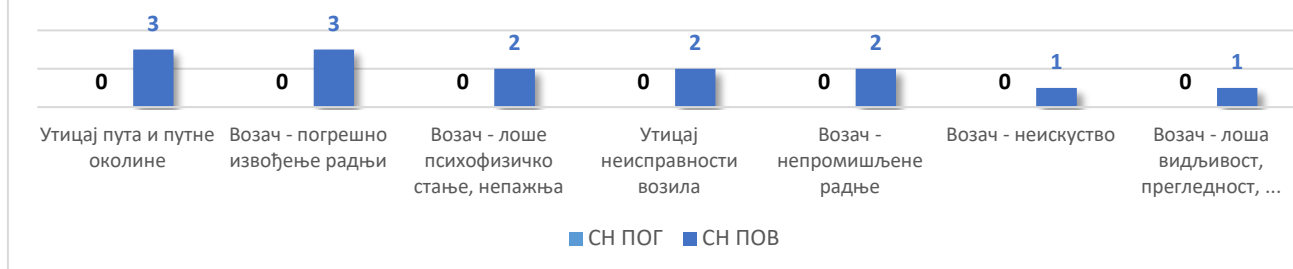


- Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 18, што чини 8% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на моторизованим двоточкашима је међу лицима старости 31-45 година.
- Лица на моторизованим двоточкашима највише страдају у јулу и августу.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са моторизованим двоточкашима најчешће је одабрана група типова СН са једним возилом.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешће групе утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим лицима на моторизованим двоточкашима су Утицај пута и путне околине и Возач - погрешно извођење радњи.

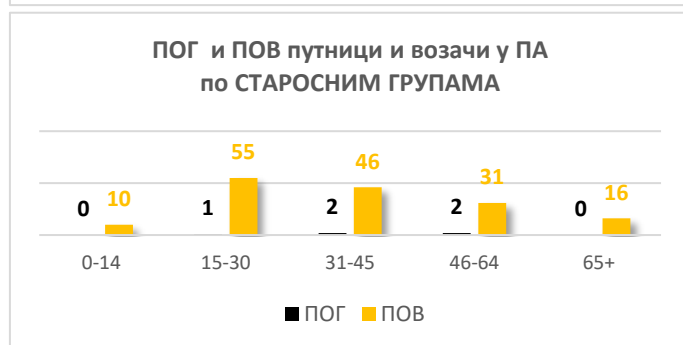




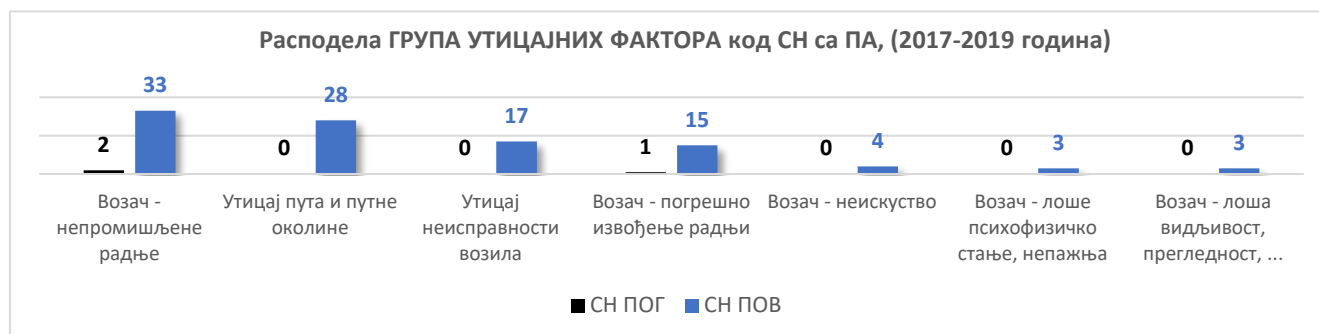
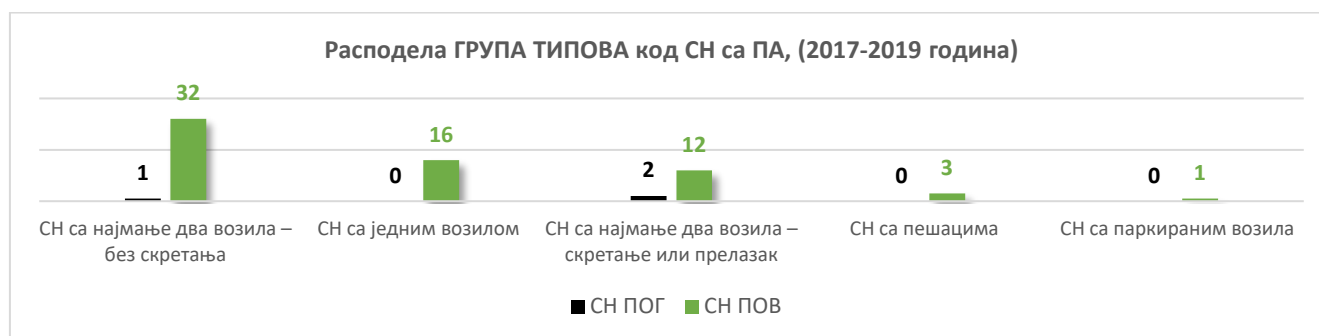
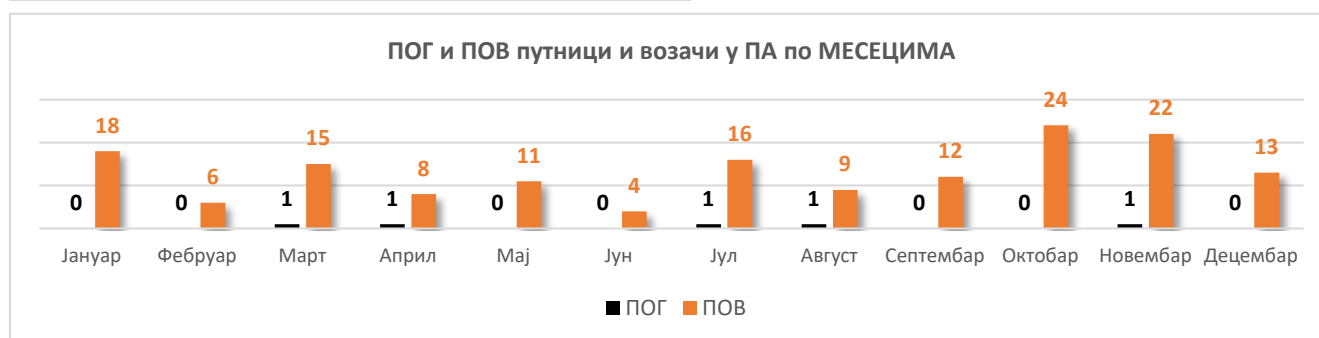
Расподела ГРУПА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА код СН са МОТ и МОП, (2017-2019 година)



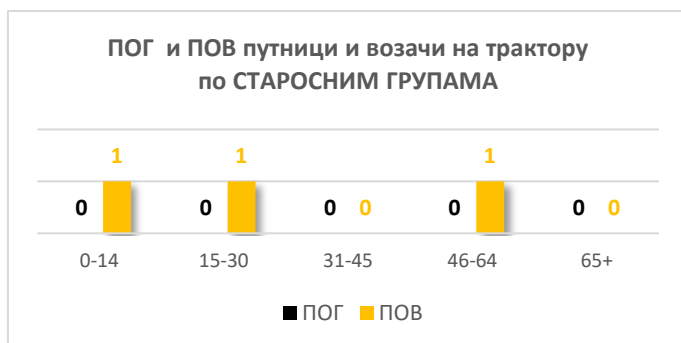
## 7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



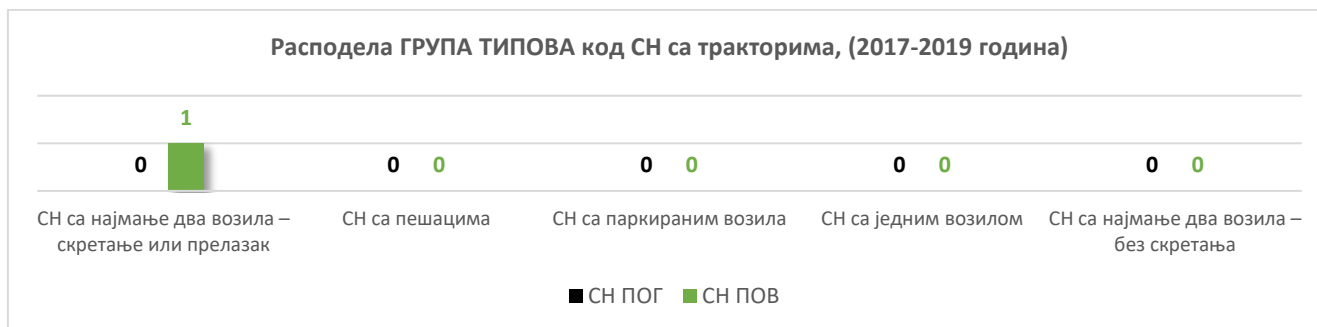
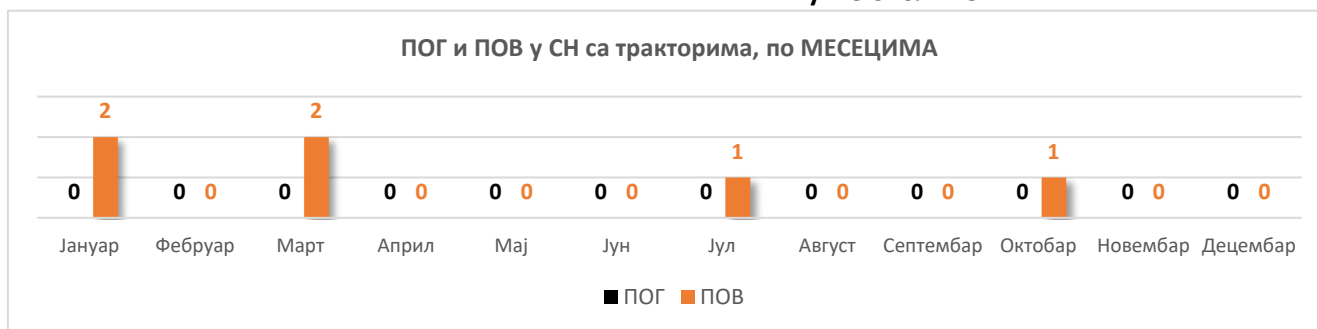
- Број погинулих возача и путника у ПА је 5, што чини **100% погинулих лица** у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је **158**, што чини **74% повређених лица** у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости **15-30 година**.
- **Возачи и путници у ПА** највише страдају у **октобру**.
- 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**.



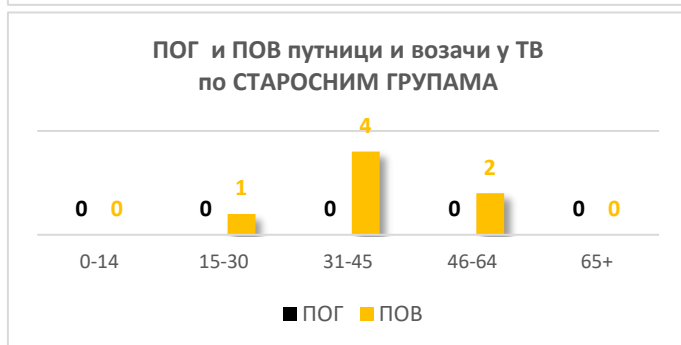
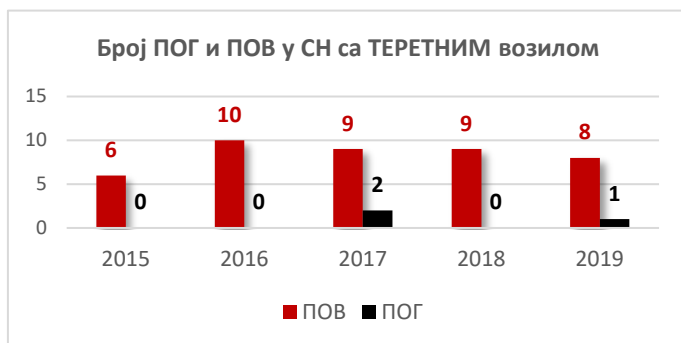
## 8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



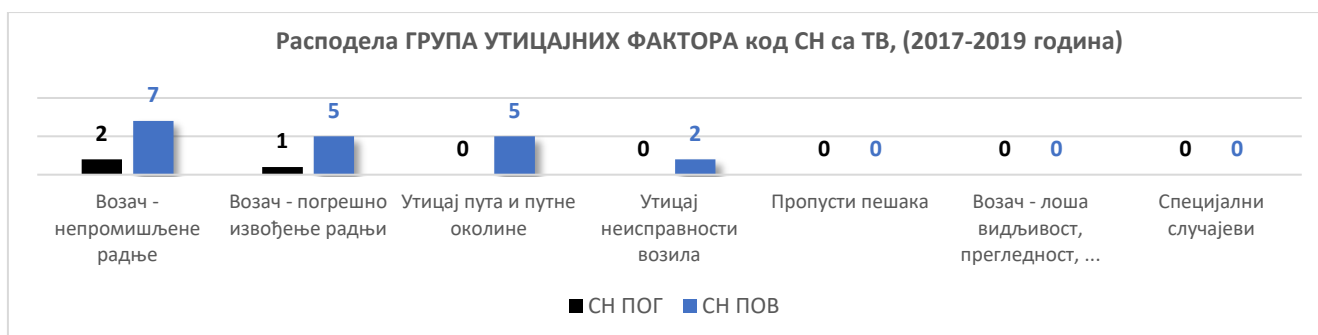
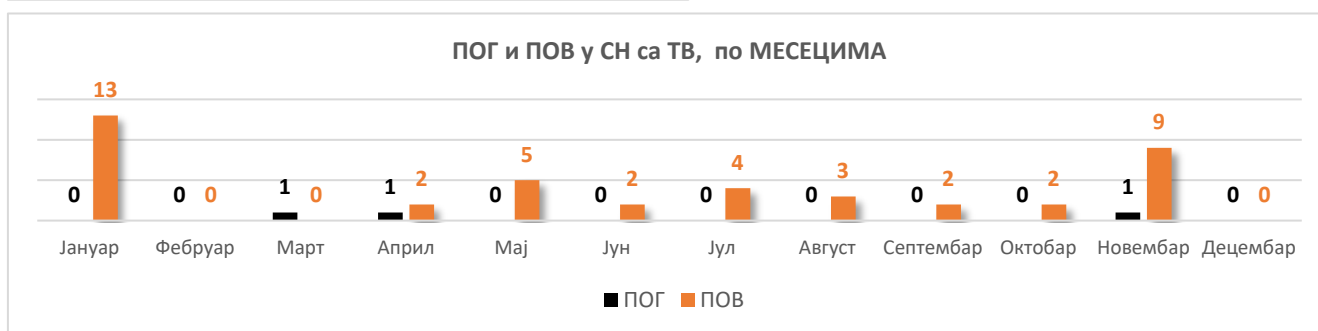
- Погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора није било (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 3% повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Настрадали возачи и путници на тракторима су међу лицима старости **0-14, 15-30 и 46-64 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **јануару и марту**.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са тракторима јавља се **група типова СН са најмање два возила – скретање или прелазак**.
- У периоду од 2017. до 2019. године јављају се групе **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем трактора су **Возач - непромишљене радње и Утицај пута и путне околине**.



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

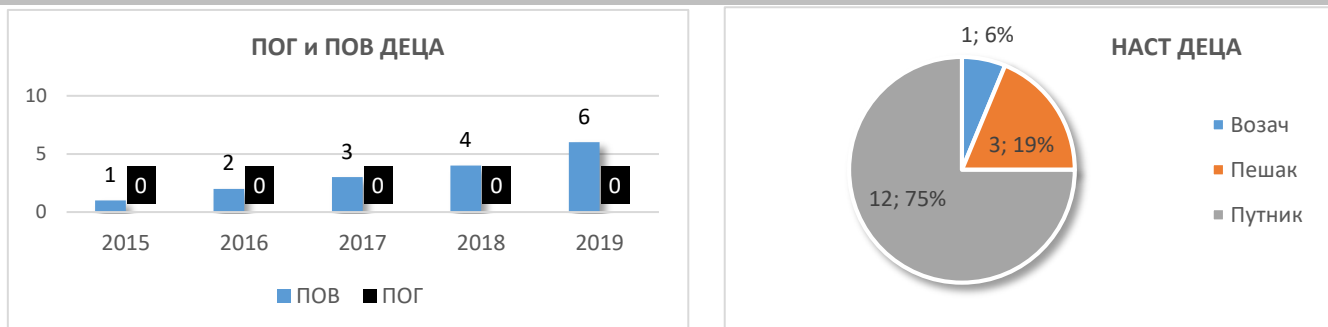


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 3, што чини 60% погинулих лица у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 20% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 31-45 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у јануару.
- 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.



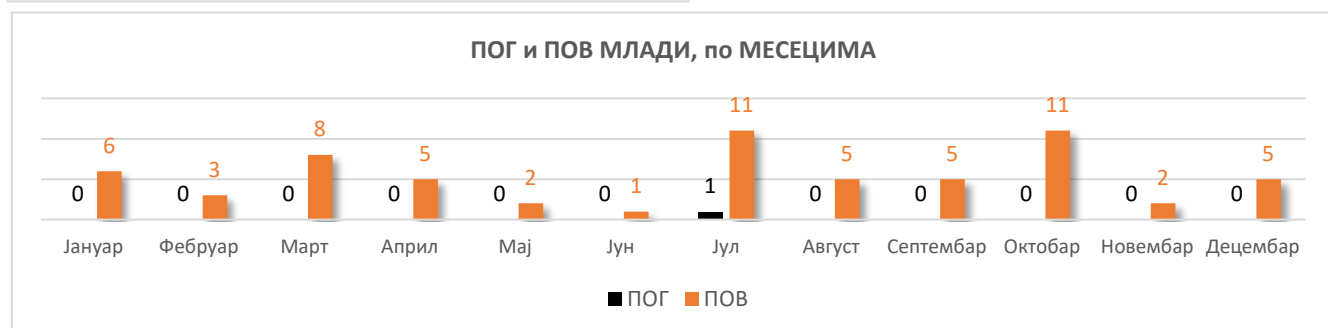
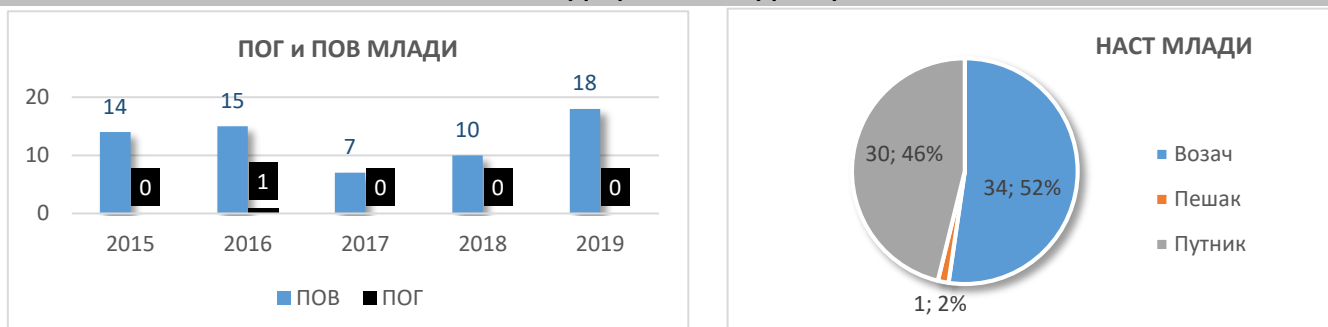
## 10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



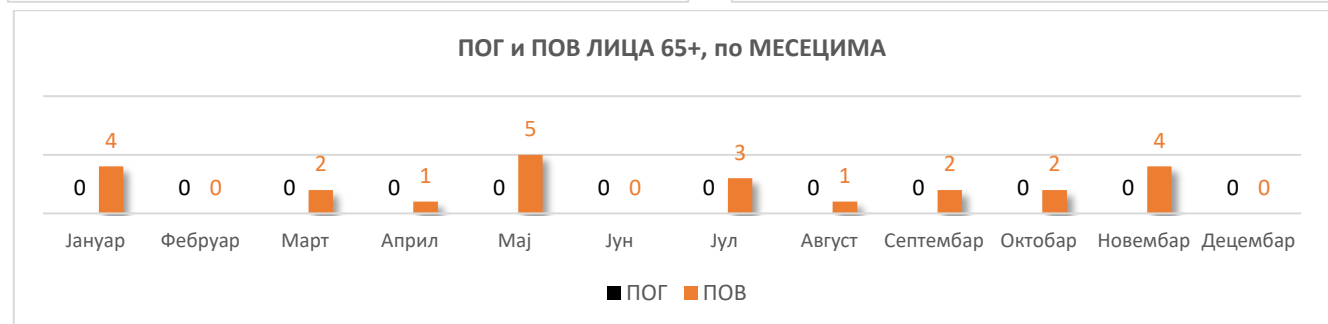
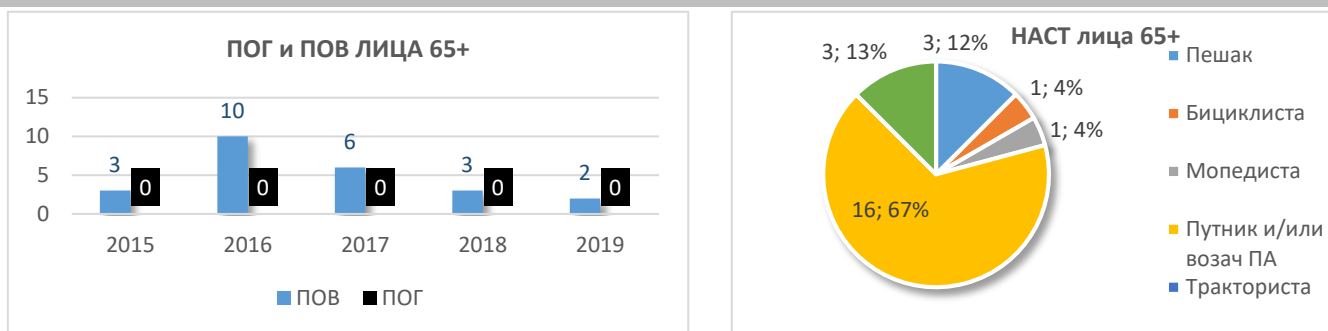
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 16, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 75%, деца пешаци 19%, а деца возачи 6% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у новембру.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло једно младо лице, што чини 20% укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих: 64, што чини 30% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (52%).
- Млади највише страдају у јулу.

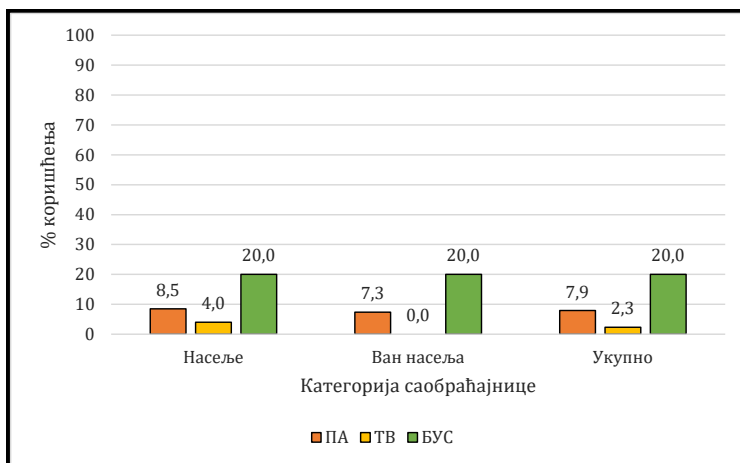
### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



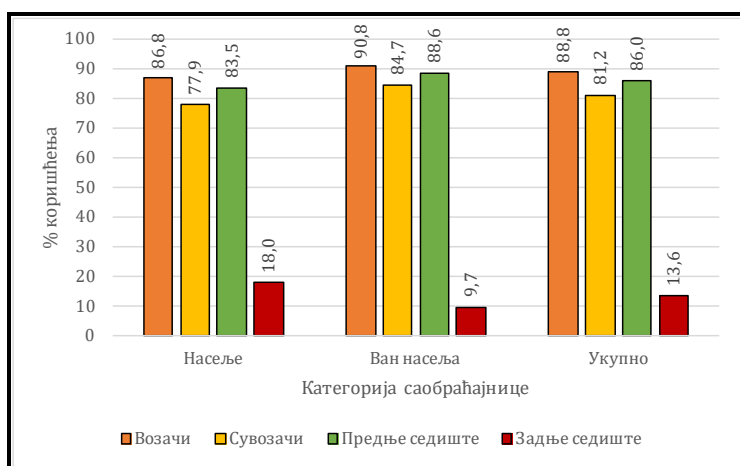
- **Није било погинулих старијих лица** (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених старијих лица: 24**, што чини **11%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА** (67%).
- Старији највише страдају у **мају**.

## 11. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУЗА ОПШТИНУ ИРИГ

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Ириг, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача аутобуса (20,0%). Возачи аутобуса подједнако често користе мобилни телефон и у насељу и ван насеља. Са друге стране, возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон у насељу (8,5%), као и возачи теретних возила (4,0%), Дијаграм бр. 11.1.

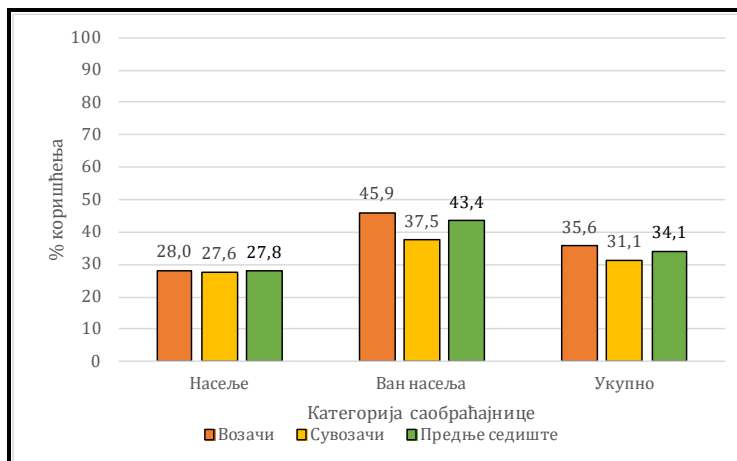


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Ириг



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

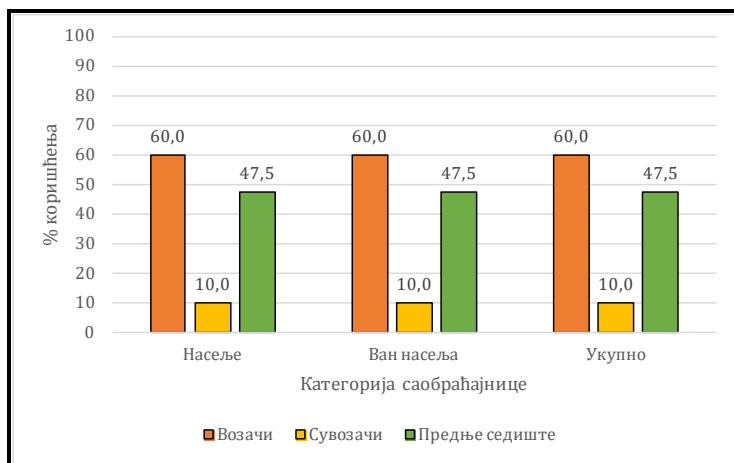
Коришћење сигурносног појаса у општини Ириг слична је код сувозача и возача. Код возача, ове вредности износе 86,8% у насељу и 90,8% ван насеља. Слично је и код сувозача, већа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (84,7%), а мања у насељу (77,9%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 13,6%. Нешто већи ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочен је у насељу (18,0%) у односу на употребу ван насеља (9,7%), Дијаграм бр. 11.2.



Дијаграм бр. 11.3. Употреба појаса у возилима преко 3,5т у општини Ириг

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Ириг износи 35,6% код возача и 31,1% код сувозача. Већи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је ван насеља (45,9%), као и код сувозача (37,5%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је у насељу код возача теретних возила (28,0%), односно, код сувозача (27,6%), Дијаграм бр. 11.3.

Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Ириг значајно је већа код возача у односу на сувозаче аутобуса. Код возача аутобуса овај проценат је подједнак и у насељу и ван насеља. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 10,0%, и иста је и у насељу и ван насеља, Дијаграм бр. 11.4.

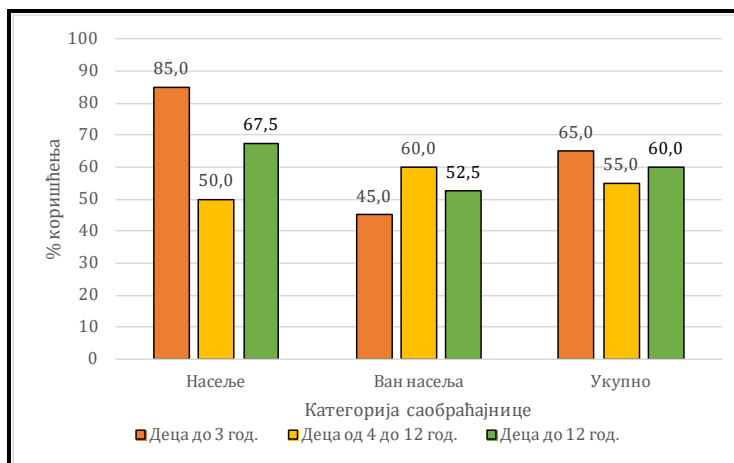


Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Ириг

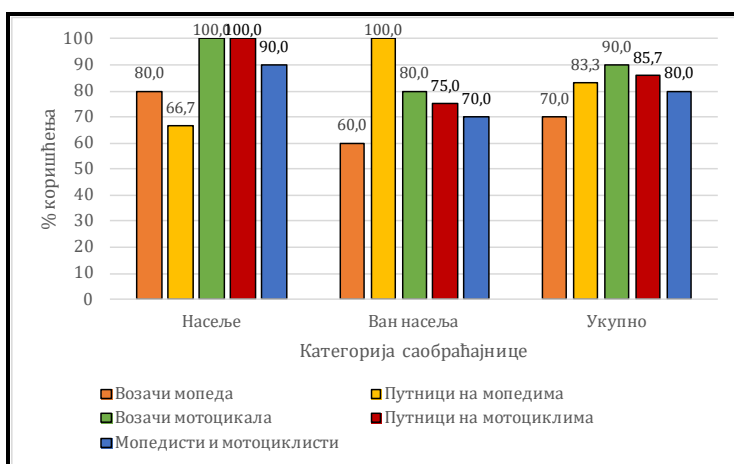
Употреба заштитних система за децу у општини Ириг износи 60,0%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 65,0%, а код старије деце од 4 до 12 година 55,0%. Употреба заштитних система за децу до 3 године у насељу износи 85,0% и знатно је већа у односу на ван насеља (45,0%). Са друге стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година је мања у насељу (50,0%) у односу на ван насеља (60,0%), Дијаграм бр. 11.5.



Употреба заштитних кацига у општини Ириг код свих двоточкаша износи 80,0%. Највеће стопе употребе заштитних кацига уочавају се код путника на мотоциклима (85,7%) и возача мотоцикала (90,0%). У насељу, употреба кацига код двоточкаша износи 90,0%, док је ван насеља овај проценат мањи и износи 70,0%. Треба нагласити и употребу заштитних кацига код возача мопеда ван насеља (60,0%), као и употребу заштитних кацига код путника на мопедима у насељу (66,7%), Дијаграм бр. 11.6.

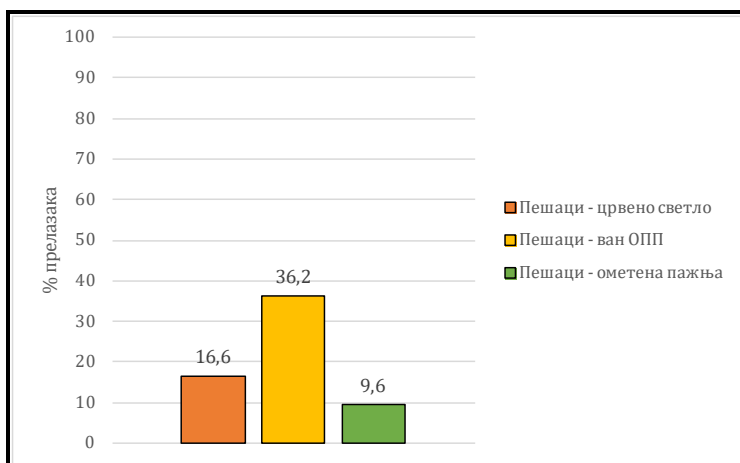


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Ириг



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Ириг

Истраживања понашања пешака на подручју општине Ириг показала су да 16,6% пешака прелази улицу када им је прелазак забрањен црвеним светлом. Значајно већи проценат пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза, њих 36,2%. Такође, 9,6% пешака имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Ириг

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

**Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Ириг 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	14	0	1
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	1	7	0	1
ЦИЉ	2020. год.	1	7	0	max 0

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

- Догодило се **укупно 276 саобраћајних незгода**, од којих је **131 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 5 лица**, док је теже и лакше **повређено 214 лица**.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- **Није било погинулих пешака 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 100% од укупног броја погинулих лица у СН.**
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника био трактор, није било погинулих лица.**
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника било теретно возило, погинуло је 3 лица, што чини 60% од укупног броја погинулих лица.**
- У посматраном периоду **повређено је 16-оро деце, док није било погинуле деце у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству путника (75%).**
- У саобраћајним незгодама **погинуло је једно младо лице. Млади чине 20% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (52%).**
- У саобраћајним незгодама **није било погинулих лица старости 65 и више година. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника и/или возача ПА (67%).**
- 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 **јануару**.

### 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.**