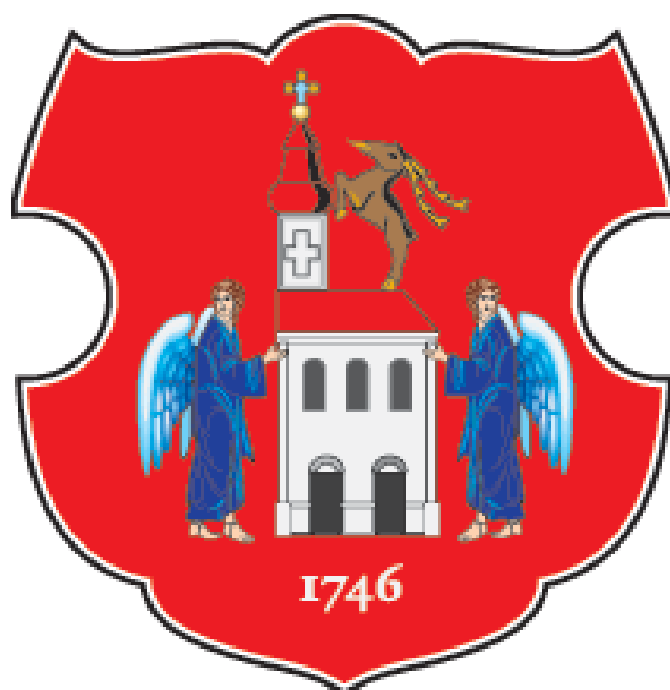


ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

*** ОПШТИНА ИНЂИЈА ***



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.

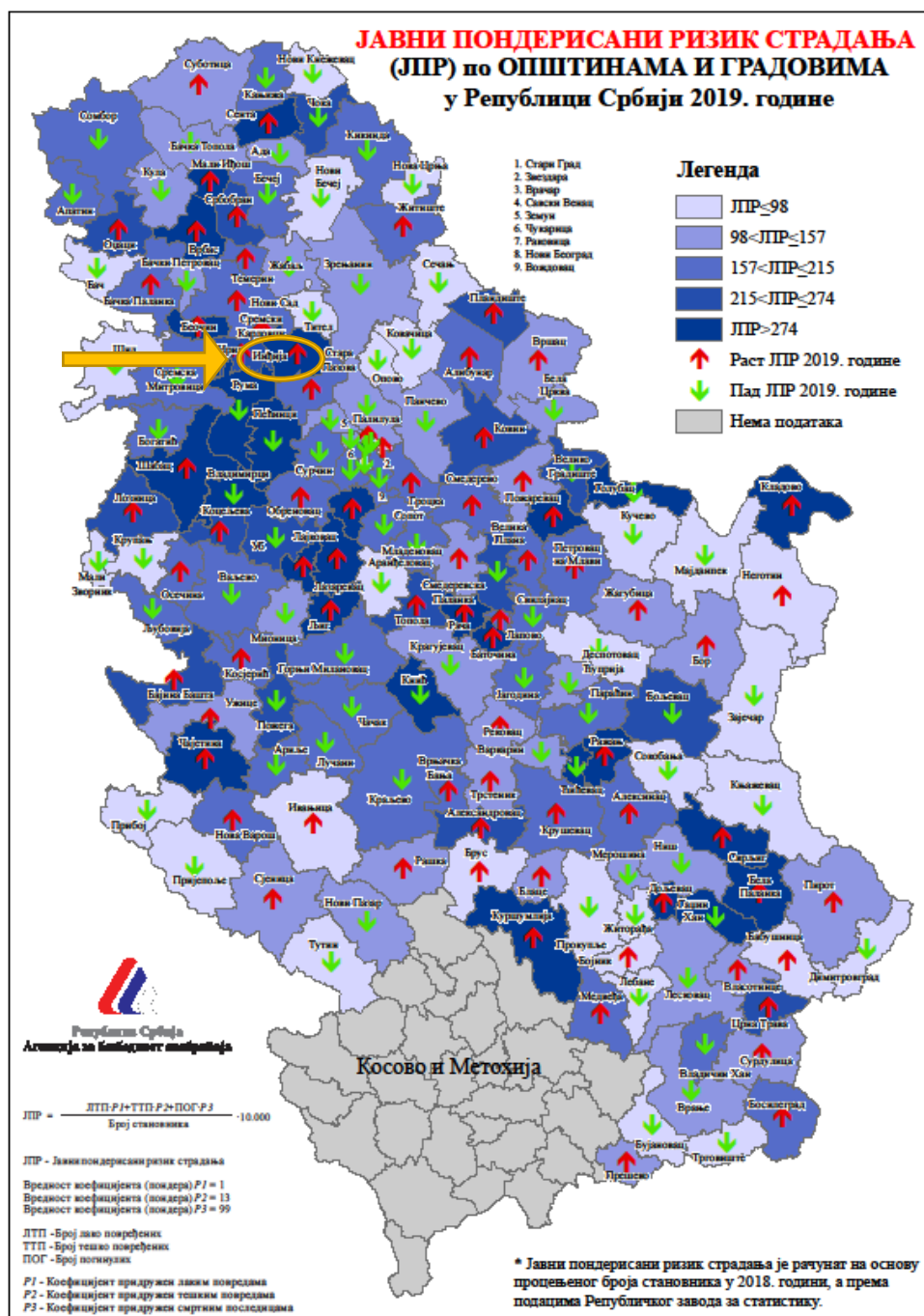
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Инђија. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ) лица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

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

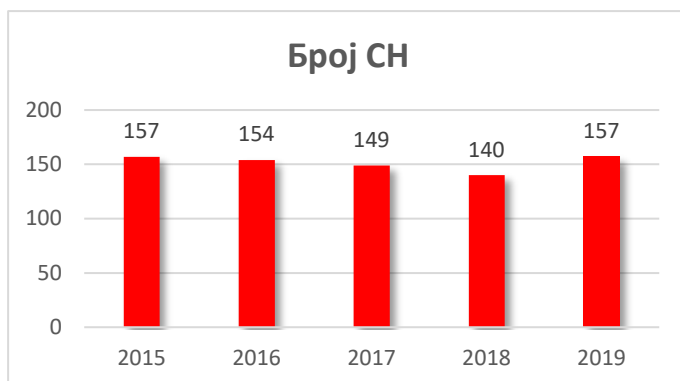
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖЈИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

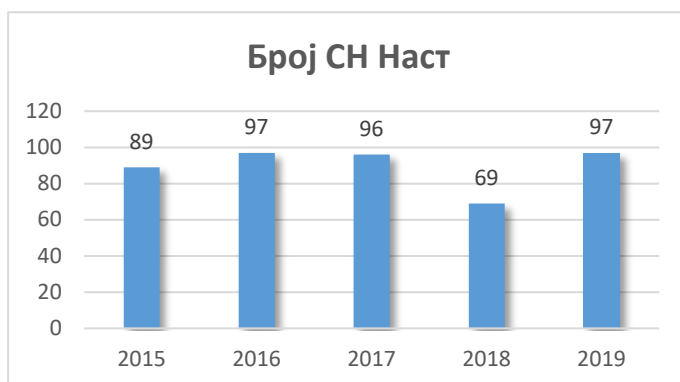


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Инђија 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: **757.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **448.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **31.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **672.**

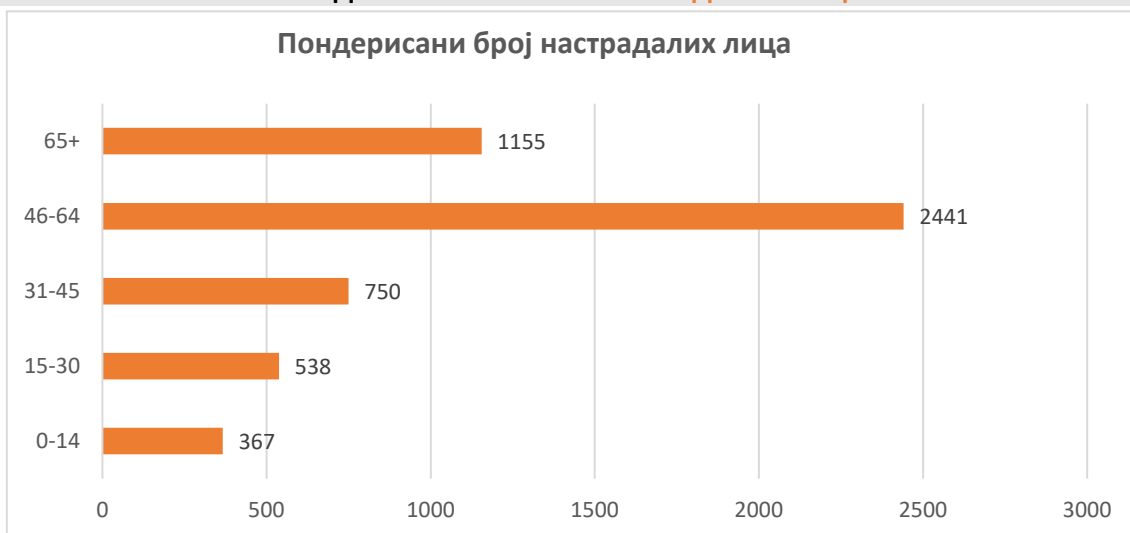
3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

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**

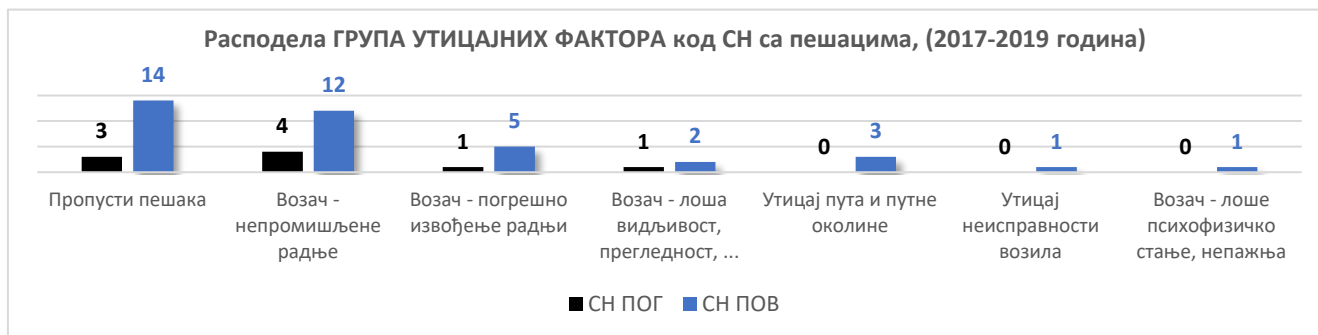
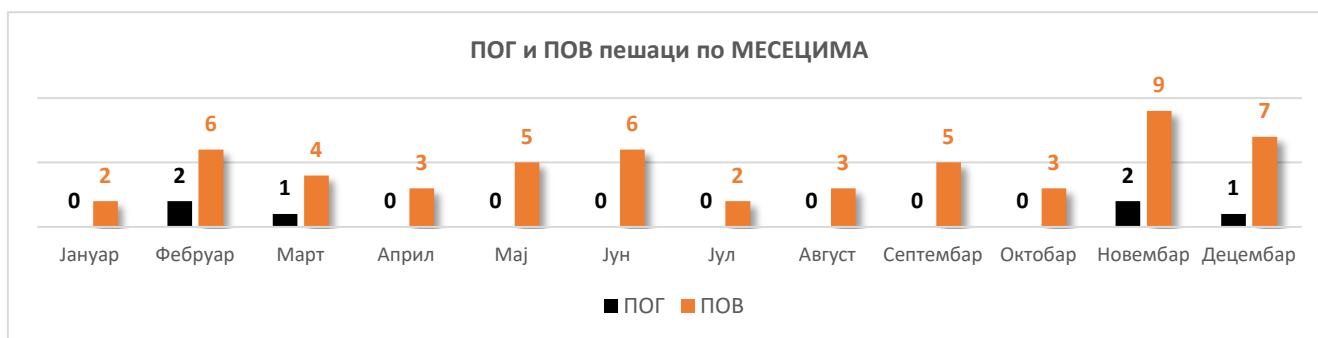
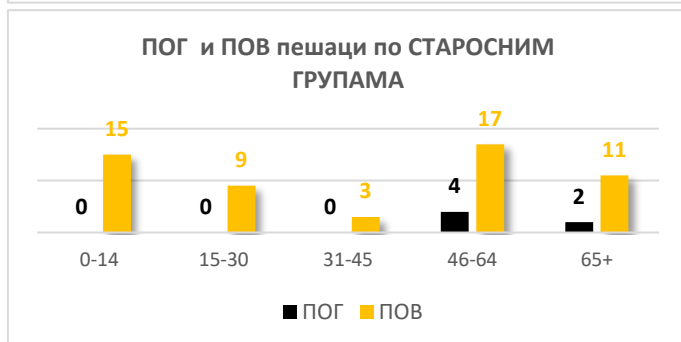


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

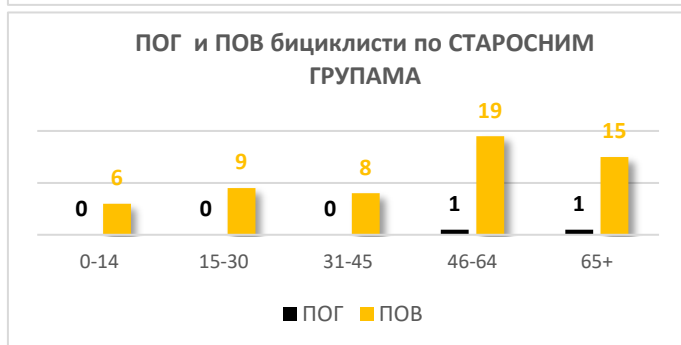
4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



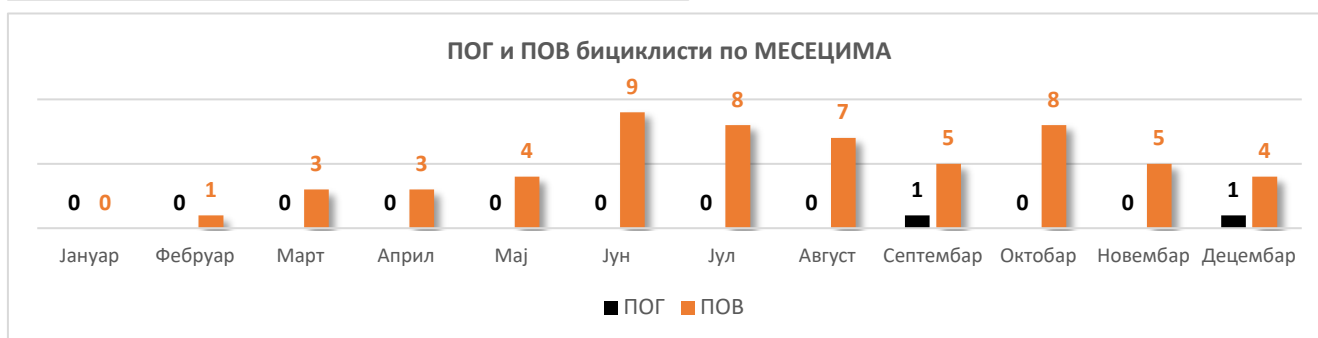
- Број погинулих пешака је 6, што чини 19% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 55, што чини 8% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **46-64 година**.
- Пешаци највише страдају у **новембру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Пропусти пешака**.



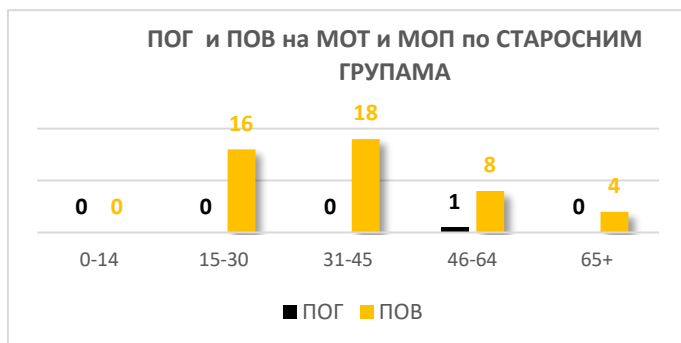
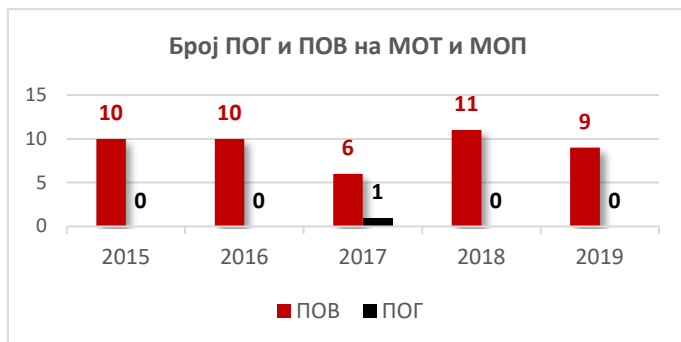
5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



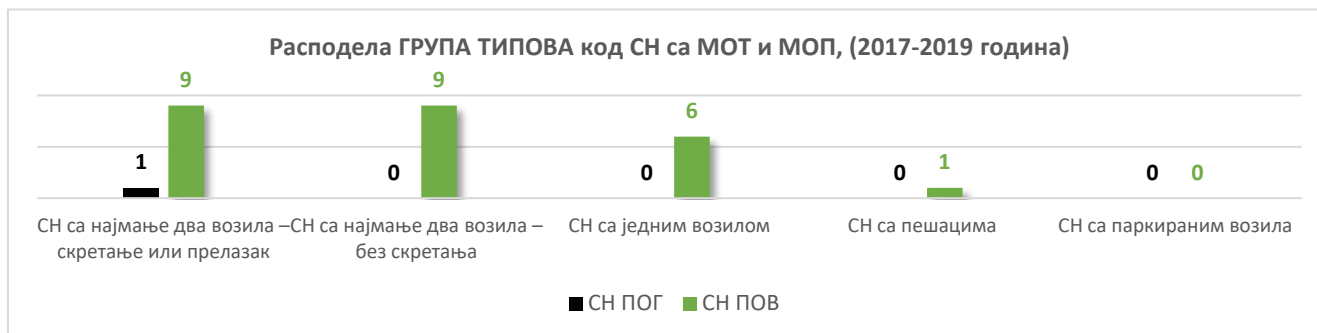
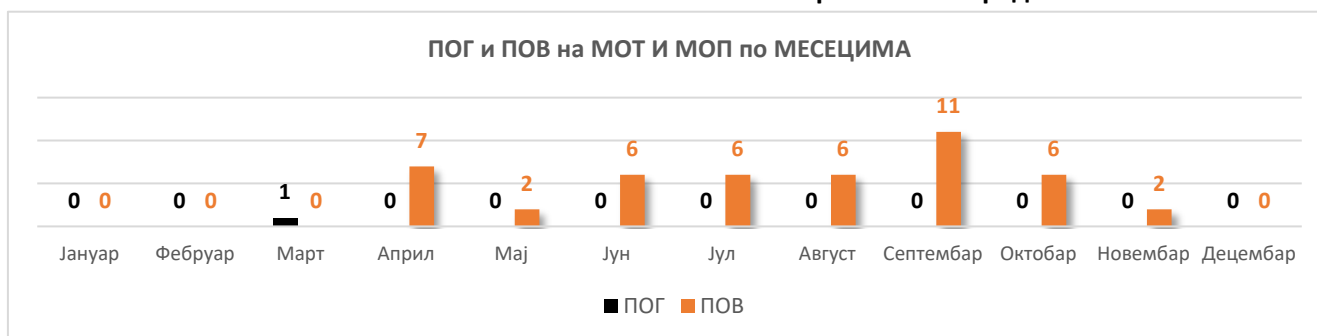
- Број погинулих бициклиста је 2, што чини 6% погинулих лица у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 57, што чини 8% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости 46-64 година.
- Бициклисти највише страдају у јуну.
- 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 Водач - погрешно извођење радњи.



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



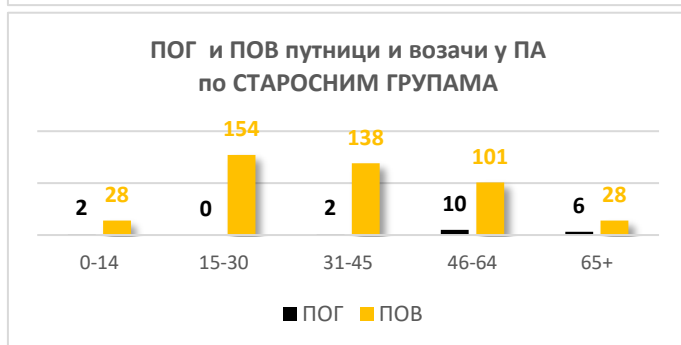
- Погинуо је један возач мотоцикла у СН (у Србији број погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 46, што чини 7% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на моторизованим двоточкашима је међу лицима старости 31-45 година.
- Лица на моторизованим двоточкашима највише страдају у септембру.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са моторизованим двоточкашима 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 моторизованим двоточкашима је Возач - непромишљене радње.



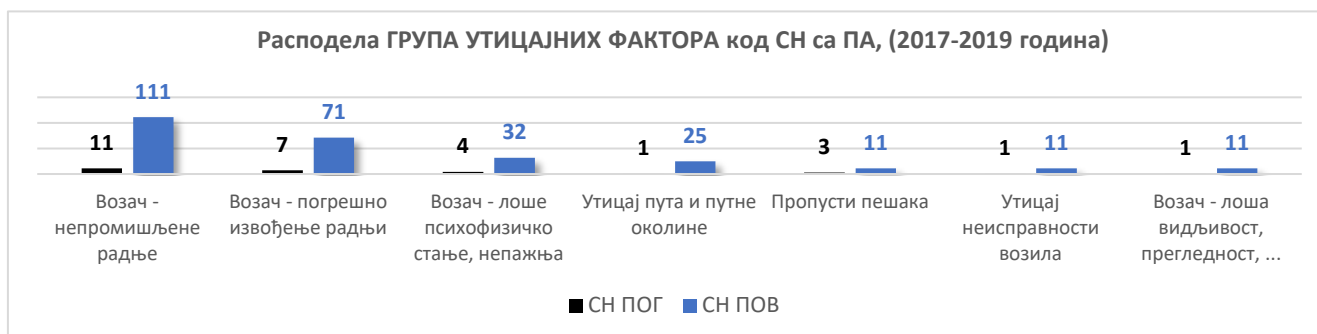
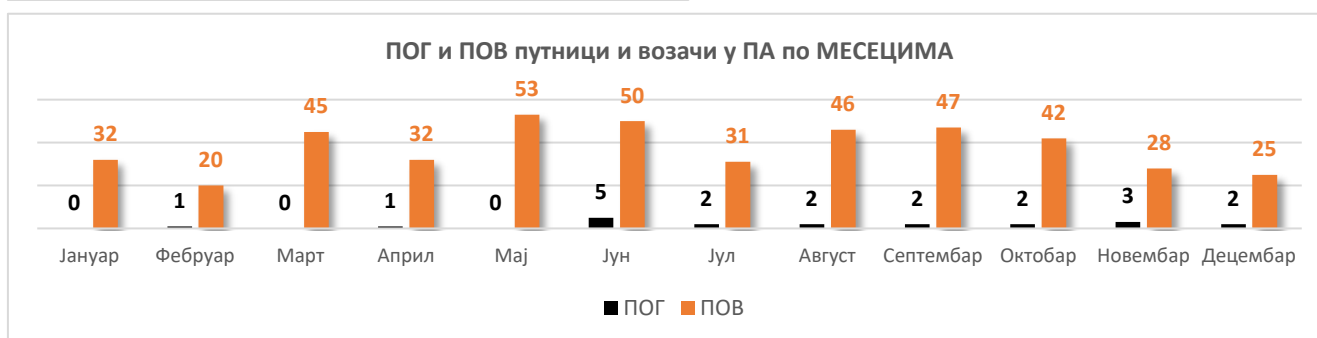
Расподела ГРУПА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА код СН са МОТ и МОП, (2017-2019 година)



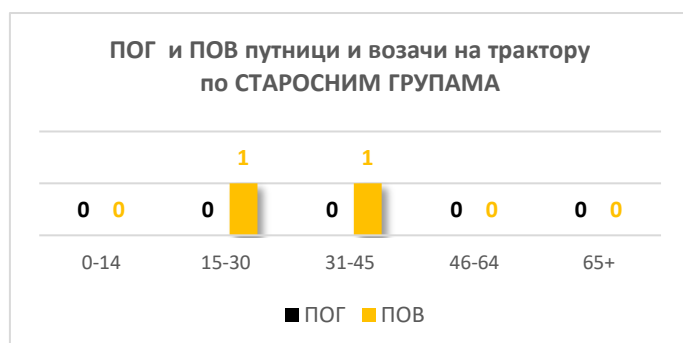
7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



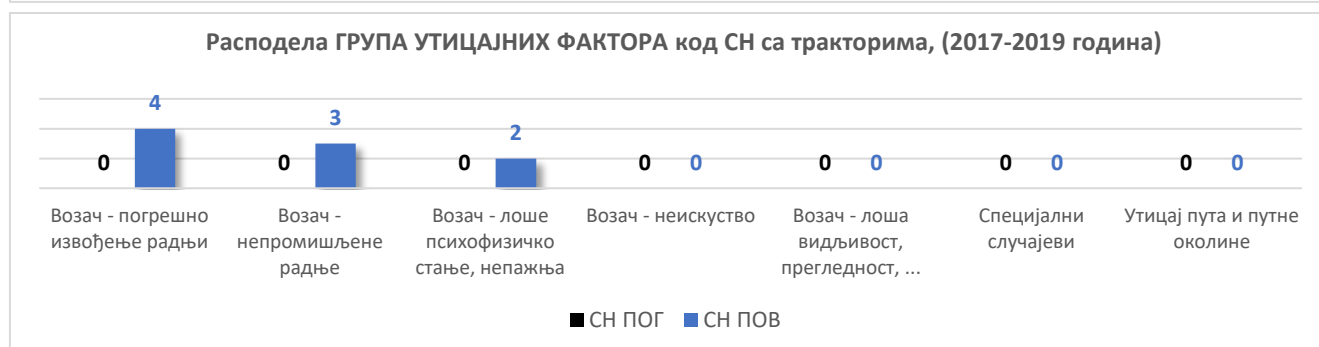
- Број погинулих возача и путника у ПА је 20, што чини 65% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 451, што чини 67% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 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**.



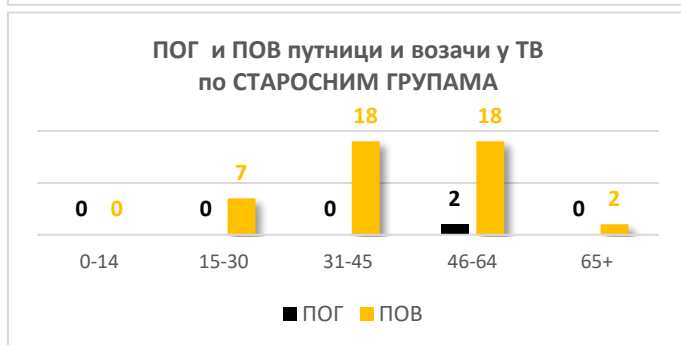
8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



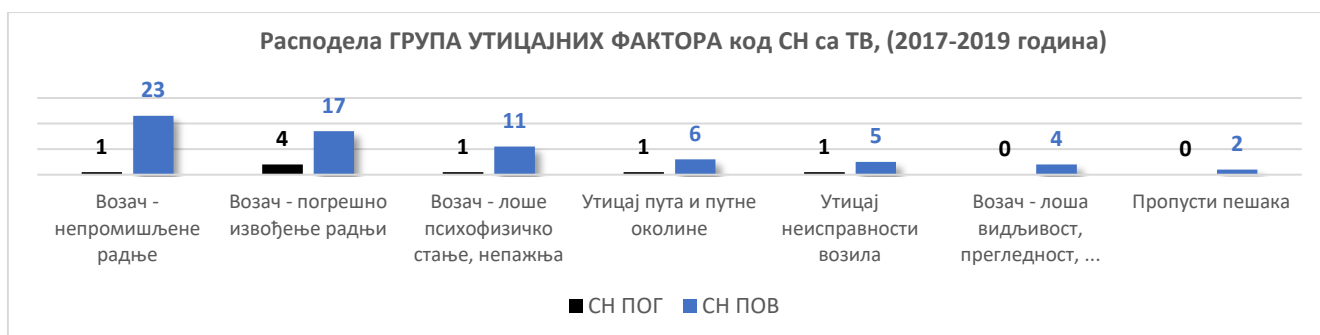
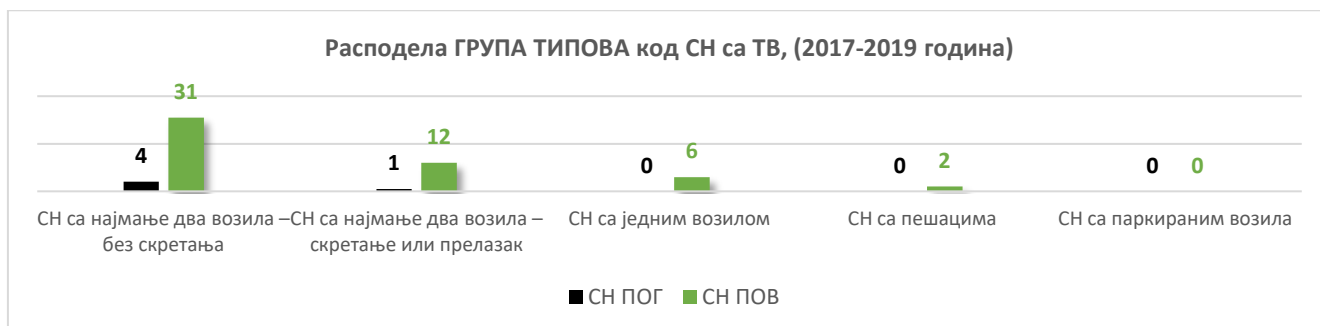
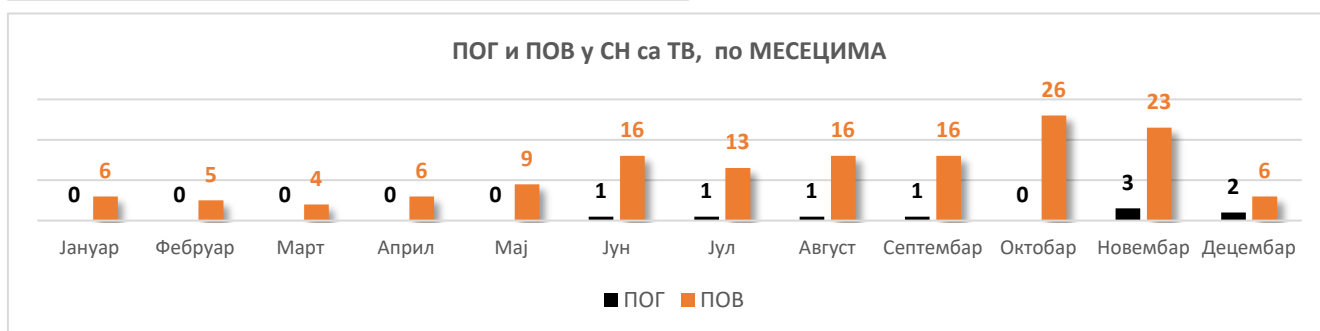
- Није било погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 4% повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Настрадали возачи и путници на тракторима су међу лицима старости **15-30** и **31-45 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **октобру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са тракторима најчешће су одабране **група типова СН са најмање два возила – без скретања** и **СН са најмање два возила – скретање или прелазак**.
- 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)

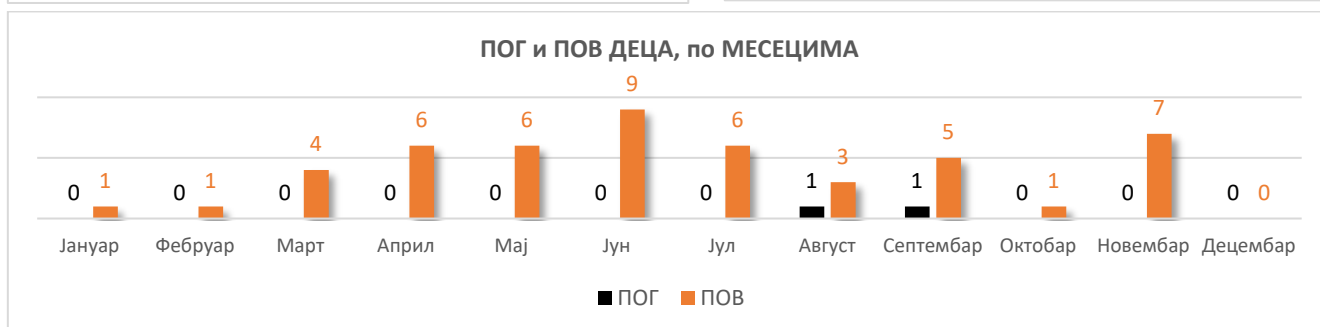
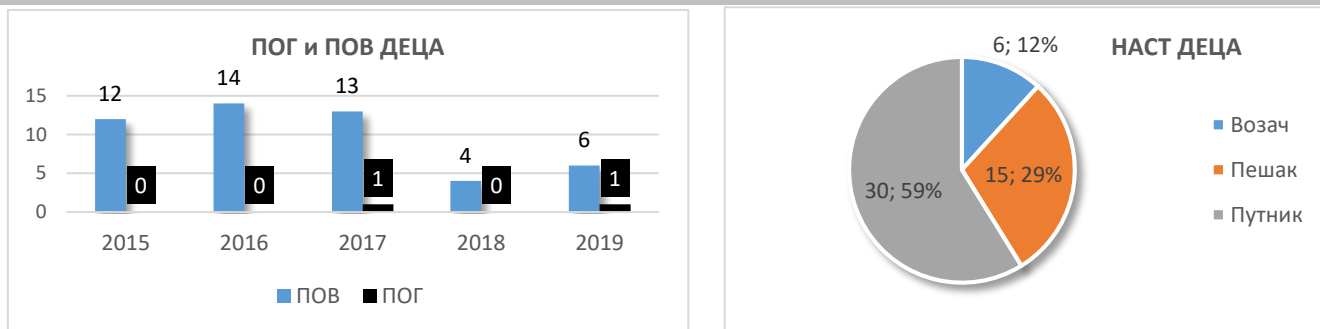


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 9, што чини 29% погинулих лица у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 22% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 46-64 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у октобру и 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.



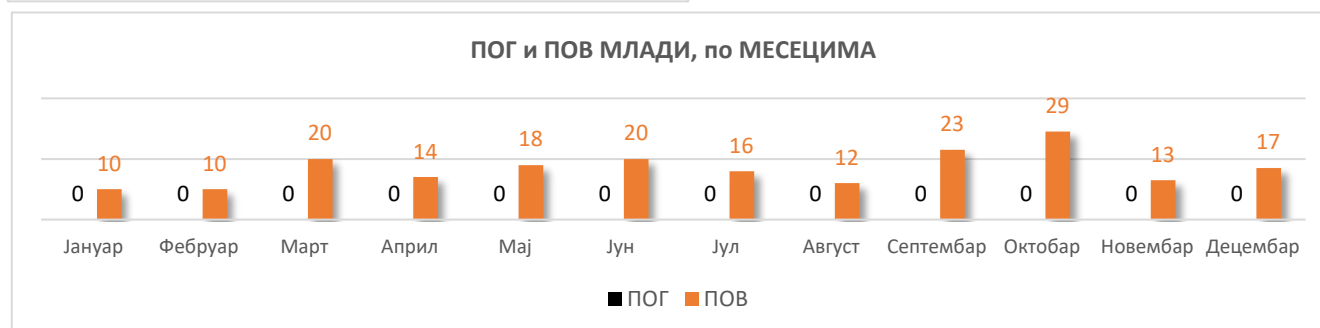
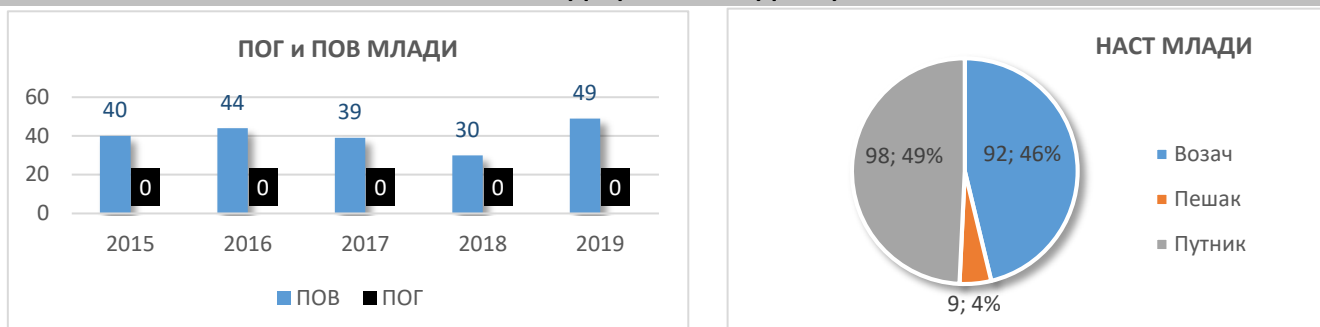
10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



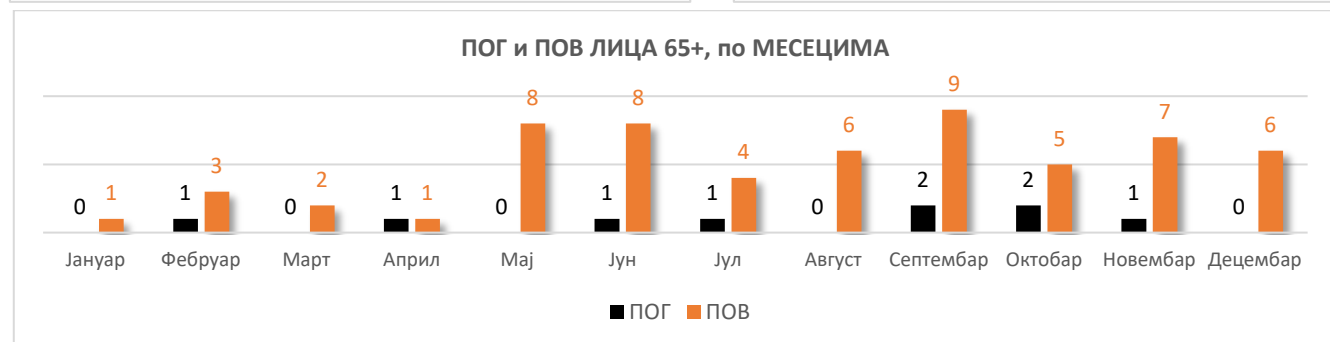
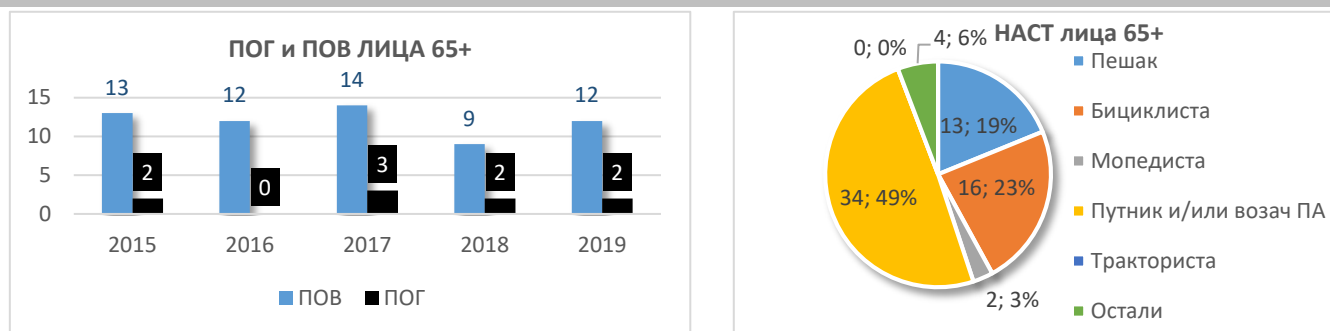
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 49, док је двоје деце погинуло.
- Деца путници чине 59%, деца пешаци 29%, а деца возачи 12% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у јуну.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



- Није било погинулих младих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих: 202, што чини 30% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника (49%).
- Млади највише страдају у октобру.

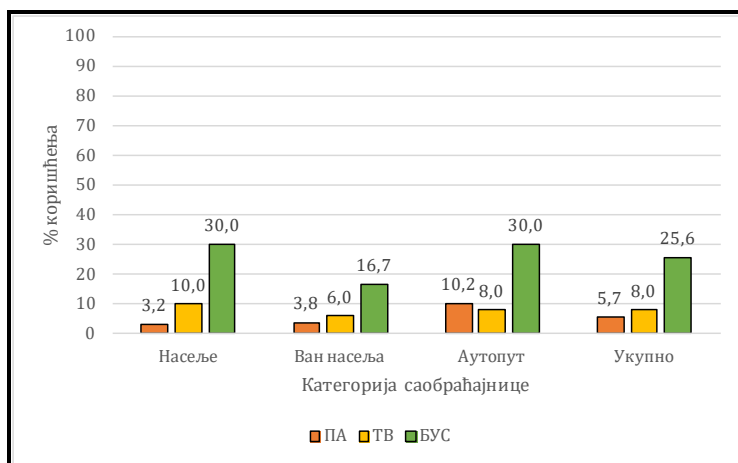
ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



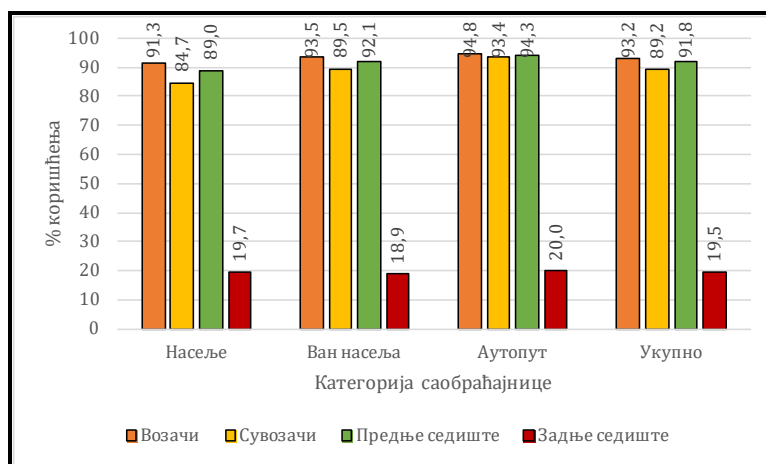
- Укупно је **погинуло старијих лица: 9**, што чини **29%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених старијих лица: 60**, што чини **9%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА** (49%).
- Старији највише страдају у **септембру**.

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

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Инђија, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача аутобуса (25,6%). Возачи аутобуса најчешће користе мобилне телефоне током вожње у насељу и на аутопуту (30,0%). Такође, возачи путничких аутомобила најчешће користе мобилни телефон на аутопуту (10,2%), а просечно 5,7%, док возачи теретних возила најчешће користе мобилни телефон у насељу 10,0%, а укупно 8,0%, Дијаграм бр. 11.1.

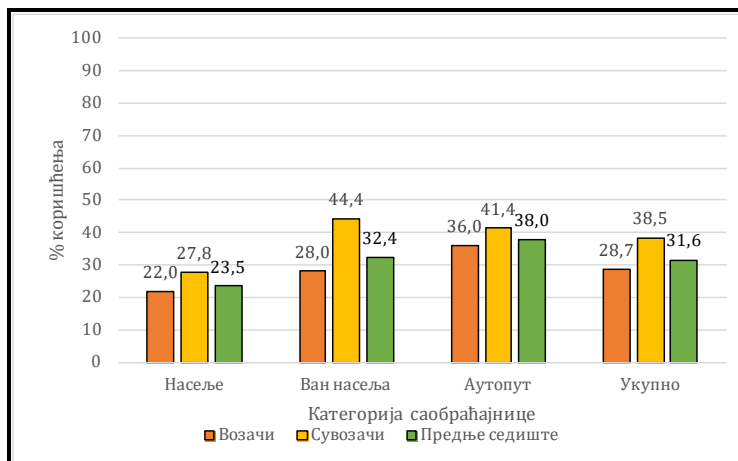


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Инђија



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

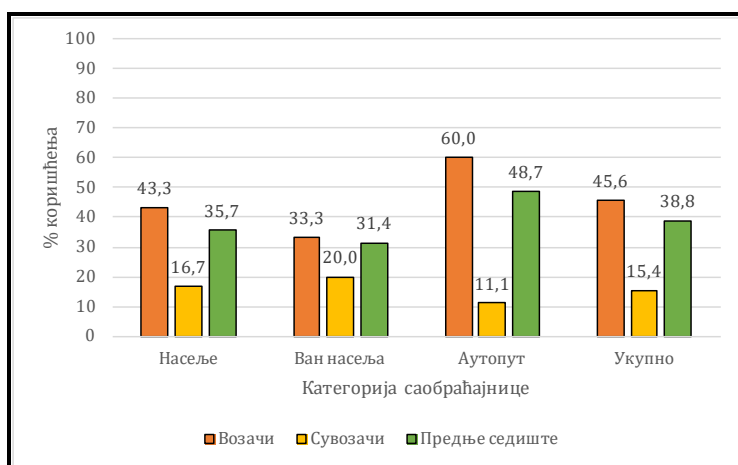
Коришћење сигурносног појаса у општини Инђија не разликује се превише код возача и сувозача. Код возача, ове вредности се крећу од 91,3% у насељу до 94,8% на аутопуту. Слично, код сувозача, највећа употреба сигурносног појаса бележи се на аутопуту (93,4%), док је у насељу употреба сигурносног појаса најмања (84,7%). Просечно, забележена је значајно мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 19,5%. Слична вредност употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочена је и у насељу (19,7%), и ван насеља (18,9%) и на аутопуту (20,0%), Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Инђија износи 28,7% код возача и 38,5% код сувозача. Највећи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је на аутопуту (36,0%), а код сувозача ван насеља (44,4%). Са друге стране, најмањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила у насељу (22,0%), односно, код сувозача (27,8%), Дијаграм бр. 11.3.

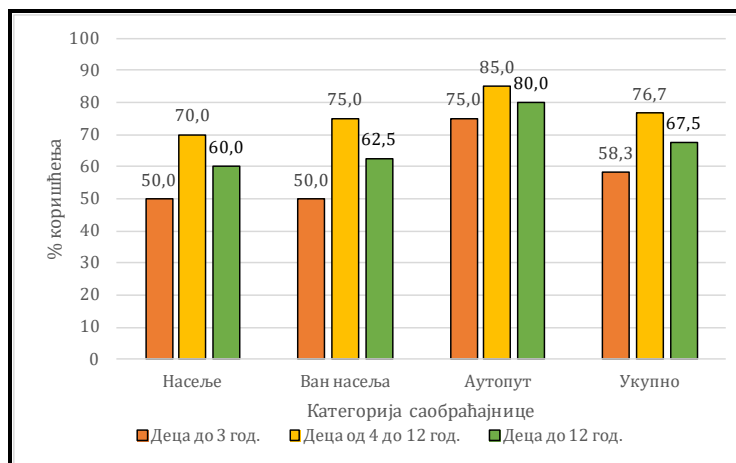
Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Инђија већа је код возача него код сувозача. Код возача аутобуса овај проценат износи 45,6%, и креће се од 33,3% ван насеља до 60,0% на аутопуту. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 15,4% (11,1% на аутопуту, 20,0% ван насеља и 11,1% у насељу), Дијаграм бр. 11.4.



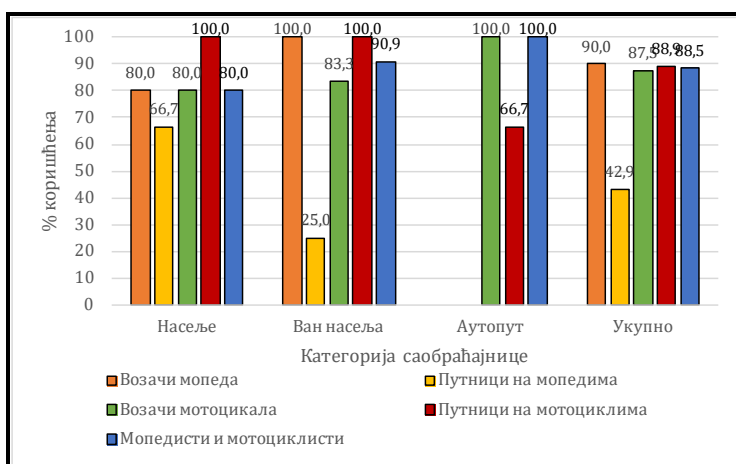
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Инђија

Употреба заштитних система за децу у општини Инђија износи 67,5%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 58,3%, а код старије деце од 4 до 12 година 76,7%. Употреба заштитних система за децу до 3 године креће се од 50,0% у насељу и ван насеља до 75,0% на аутопуту. Са друге стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година износи подједнако у насељу и ван насеља (75,0), а нешто је већа на аутопуту (85,0%), Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у општини Инђија код свих двоточкаша износи 88,5%. Сви путници на мотоциклима су користили заштитну кацигу у насељу. Такође, сви возачи мопеда и путници на мотоциклима су користили заштитну кацигу ван насеља, док су сви возачи мотоцикала користили заштитну кацигу на аутопуту. Посебно треба истаћи да су путници на мопедима користили заштитну кацигу у насељу 33,3% и ван насеља 25,0%, Дијаграм бр. 11.6.

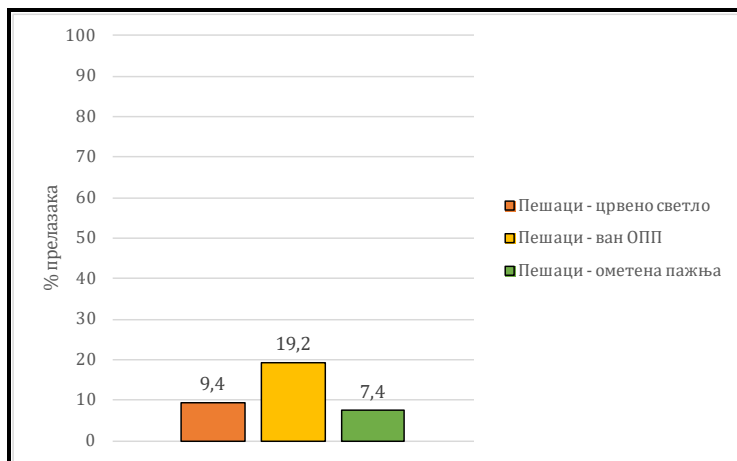


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Инђија



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Инђија

Истраживања понашања пешака на подручју општине Инђија показала су да 9,4% пешака прелази улицу када им је прелазак забрањен црвеним светлом. Нешто већи проценат пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза, њих 19,2%. Такође, 7,4% пешака имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Инђија

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 Инђија 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.	9	32	0	1
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	9	28	1	3
ЦИЉ	2020. год.	max 4	max 16	0	max 0

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

- Догодило се укупно 757 саобраћајних незгода, од којих је 448 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 31 лица, док је теже и лакше повређено 672 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Погинуло је 6 пешака, што чини 19% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је двоје бициклиста, што чини 6% укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуо је 1 возач мотоцикла, што чини 3% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 20 возача и путника у ПА, што чини 65% 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 9 лица, што чини 29% од укупног броја погинулих лица.
- У посматраном периоду повређено је 49-оро деце, док је двоје деце погинуло у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству путника (59%).
- У саобраћајним незгодама није било погинулих младих лица. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника (49%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 9 лица старости 65 и више година, што чини 29% од укупног броја погинулих лица. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника и/или возача ПА (49%).
- 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 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**. Учествоју 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.**