

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ОПШТИНА ЖИТОРАЂА \***



## 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.

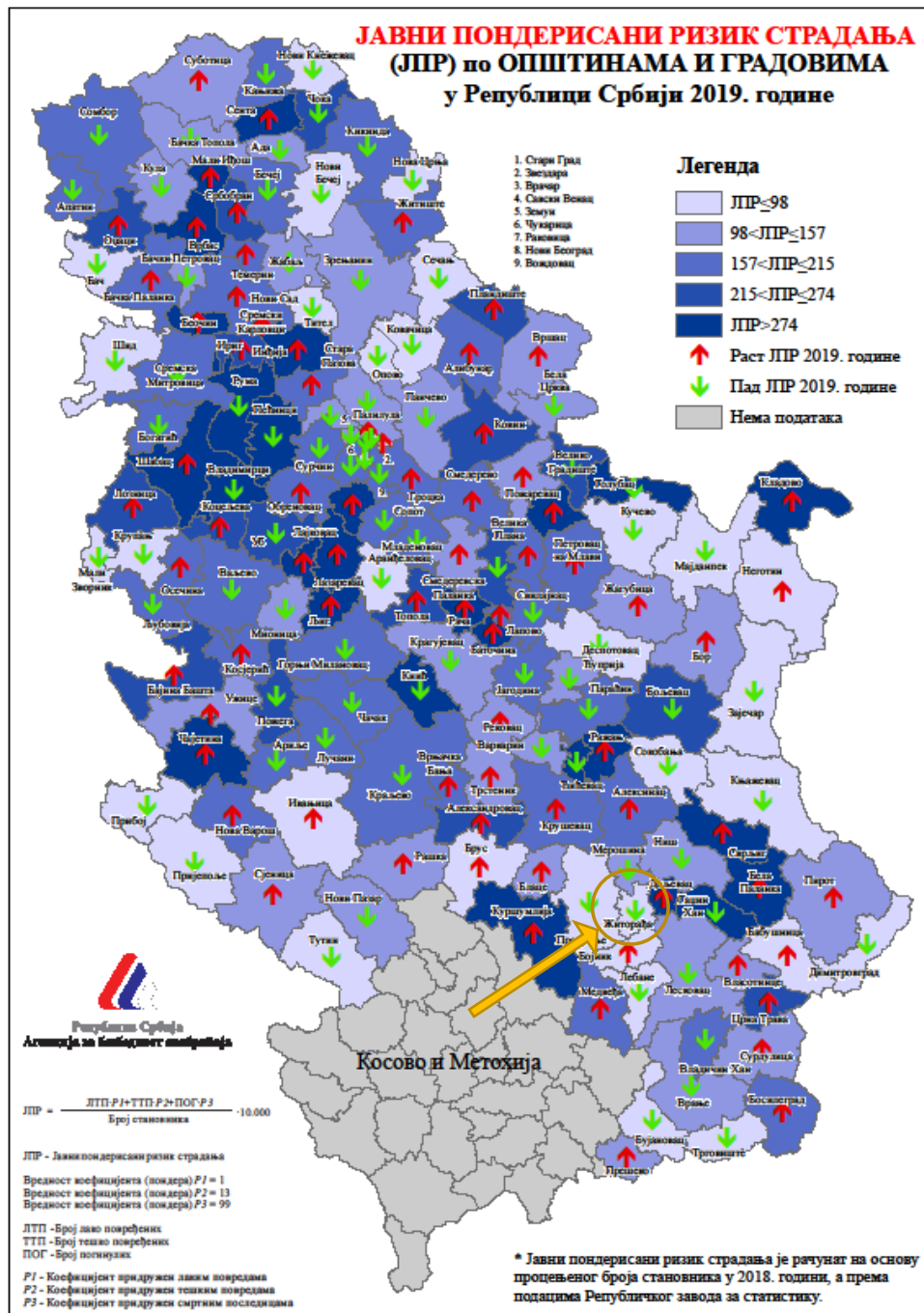
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Житорађа. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

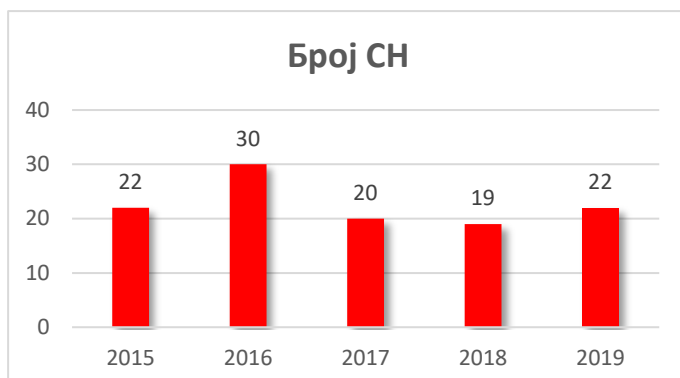
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИКИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

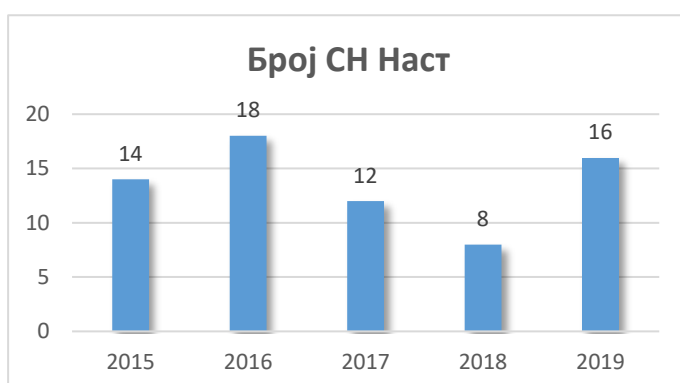


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Житорађа припада класи **веома ниске 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: **113.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **68.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **4.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **90.**

### 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**

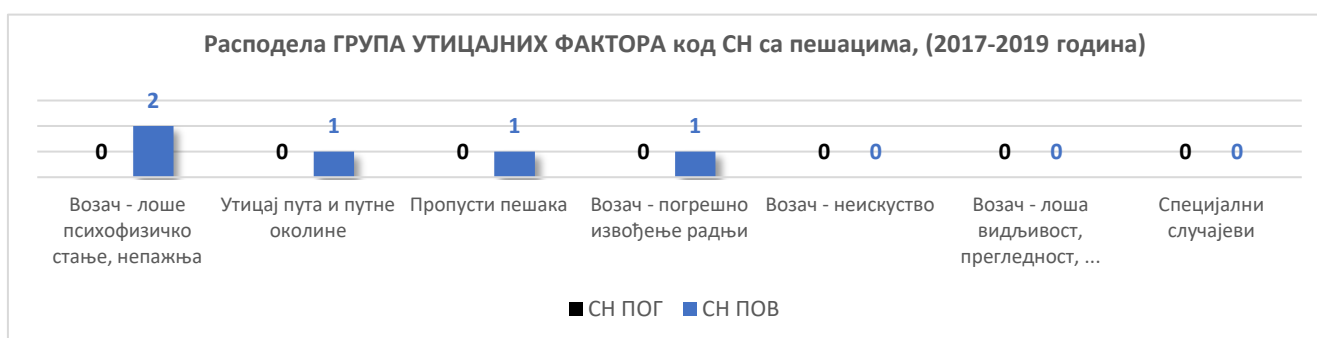
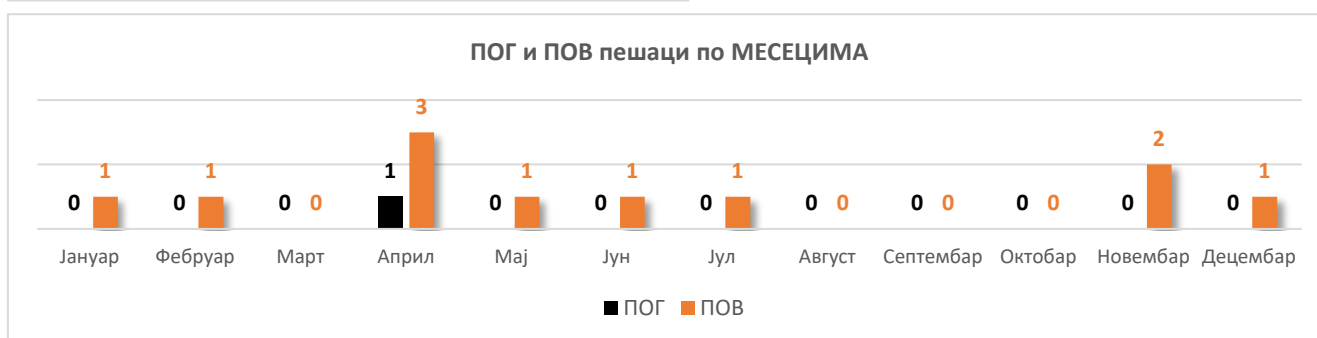
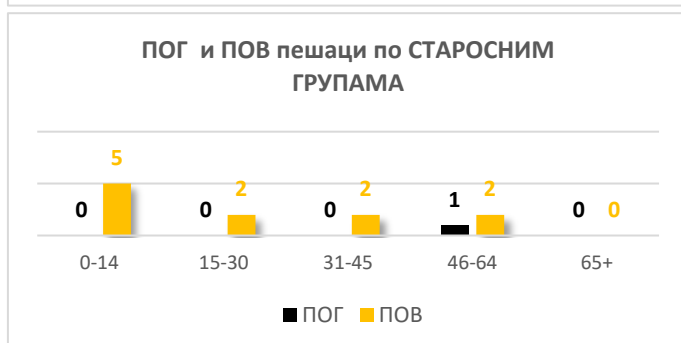


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

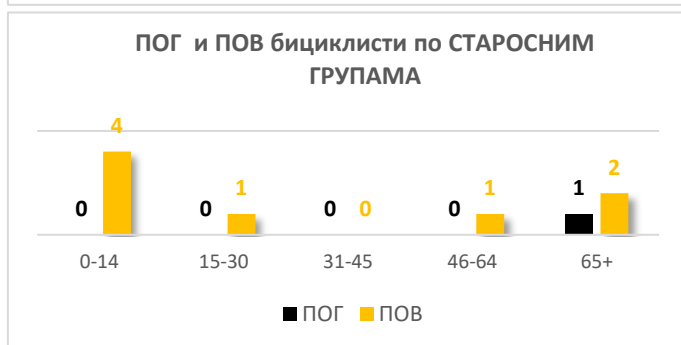
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



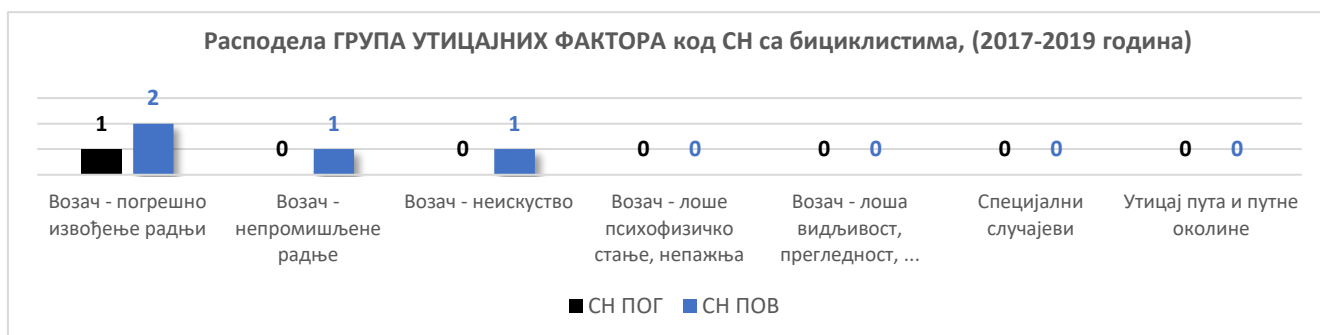
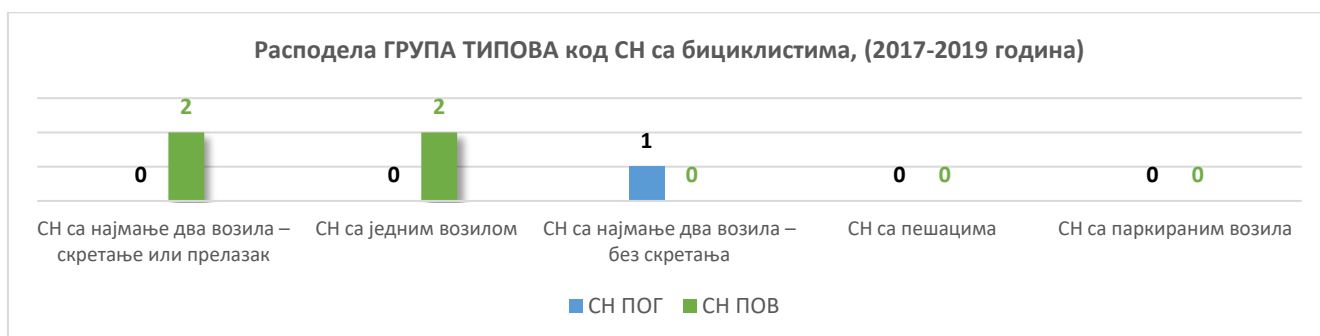
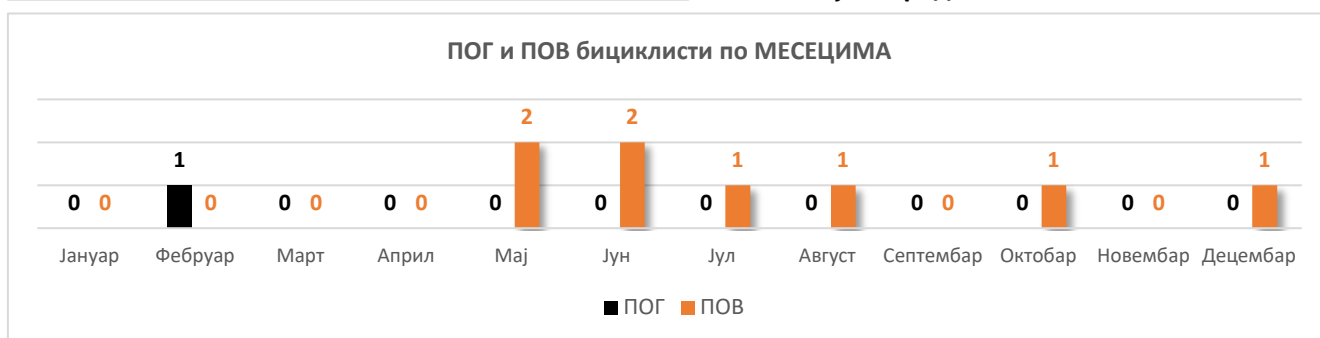
- **Број погинулих пешака је: 1**, што чини **25% погинулих лица** у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- **Број повређених пешака је: 11**, што чини **12% повређених лица** у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **0-14 година**.
- Пешаци највише страдају у **априлу**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - лоше психофизичко стање, непажња**.



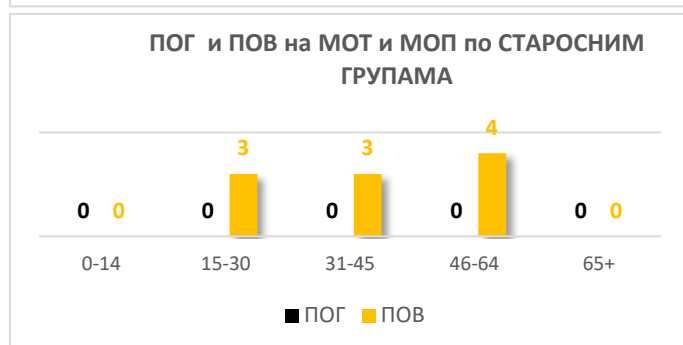
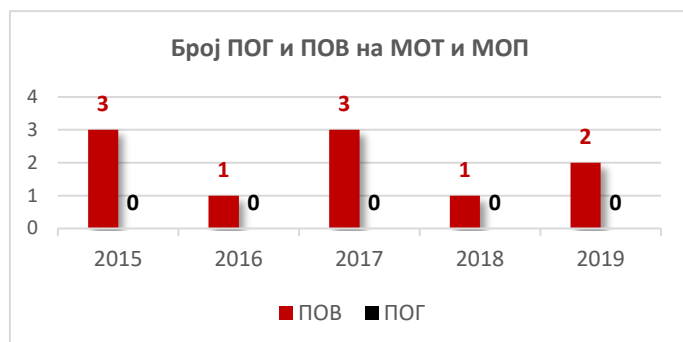
## 5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



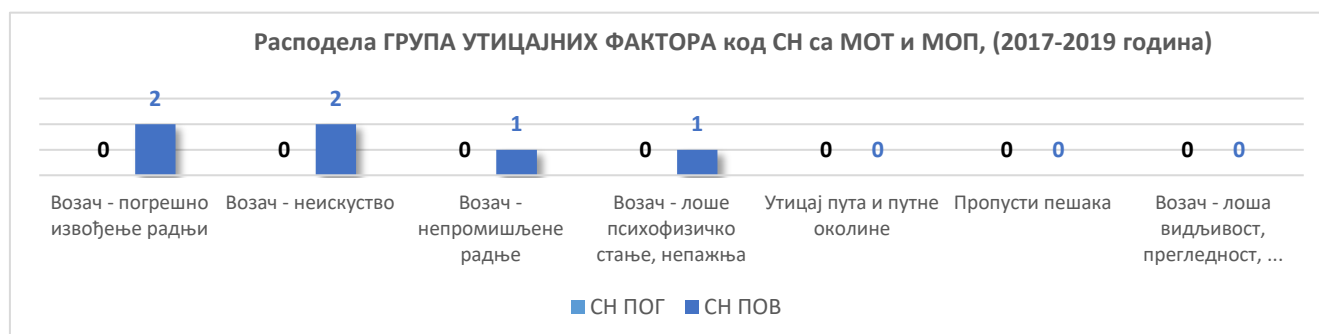
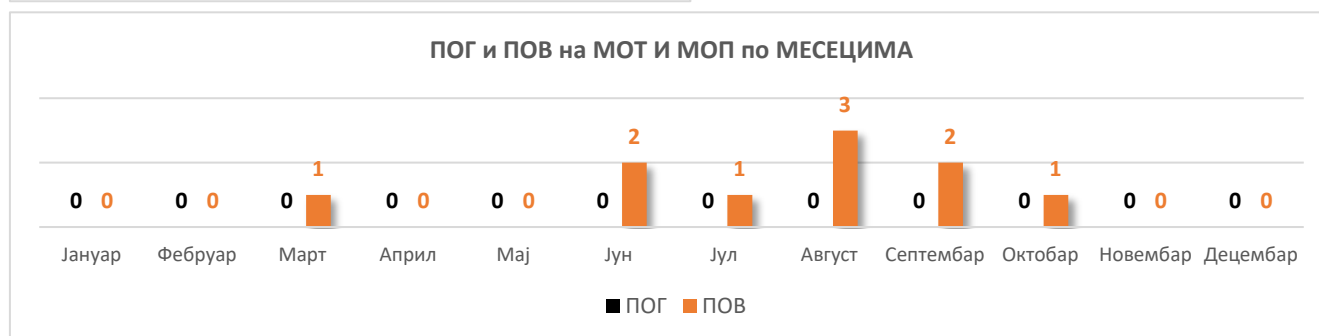
- Број погинулих бициклиста је: 1, што чини 25% погинулих лица у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је: 8, што чини 9% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости **0-14 година**.
- Бициклисти највише страдају у **мају и јуну**.
- У периоду од 2017. до 2019.године у СН са учешћем бициклиста најчешће су одабране **групе типова СН са најмање два возила – скретање или прелазак и СН са једним возилом**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим бициклистима је **Возач - погрешно извођење радњи**.



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

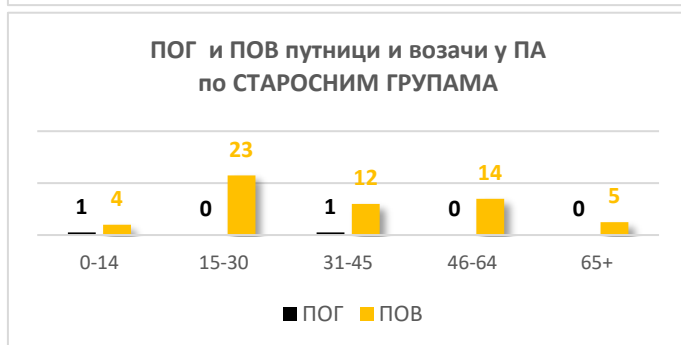


- Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 10, што чини 11% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на МОТ и МОП је међу лицима старости 46-64 година.
- Лица на МОТ и МОП највише страдају у августу.
- 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 најчешће групе утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим лицима на МОТ и МОП су Возач - погрешно извођење радњи и Возач - неискуство.

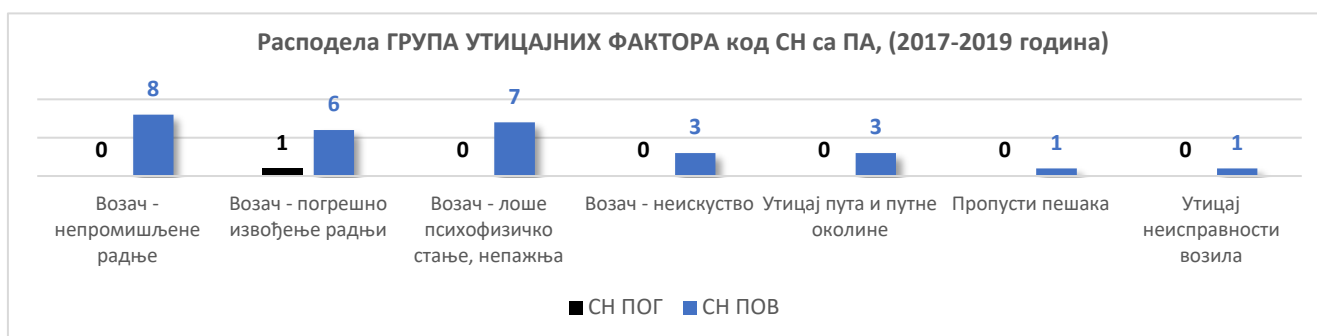
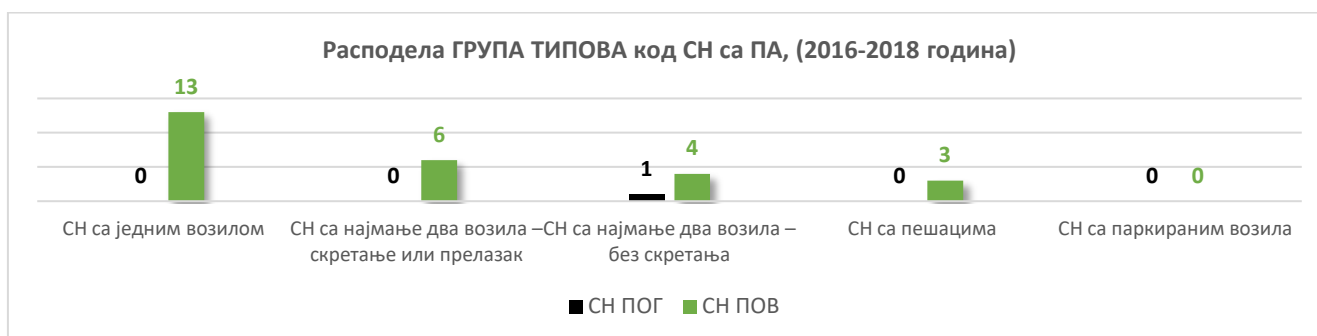
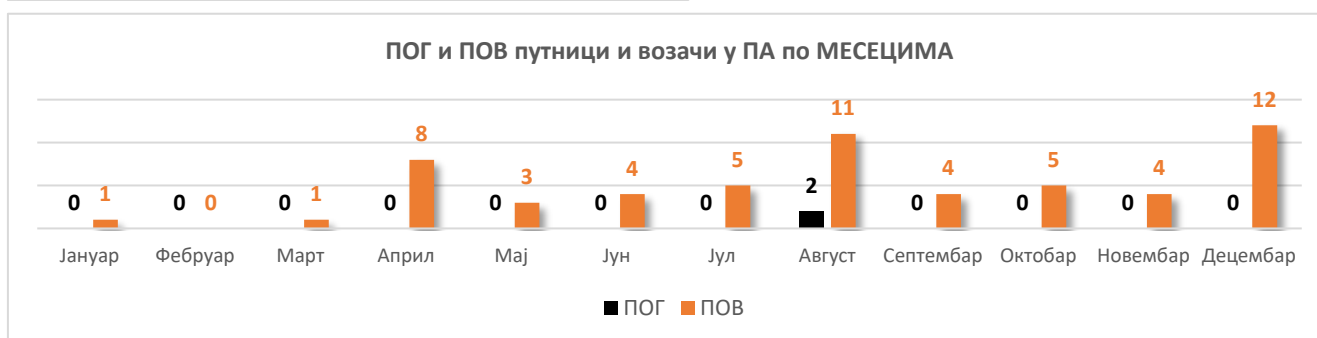




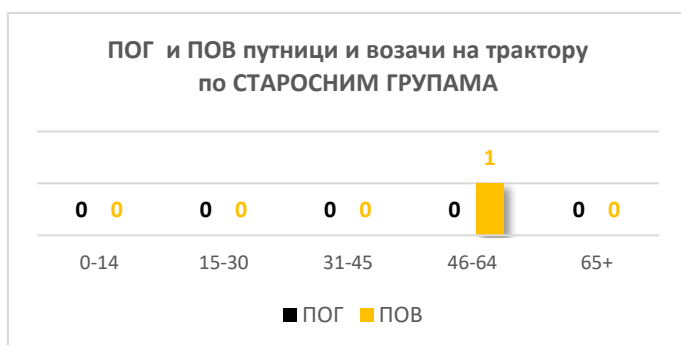
## 7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



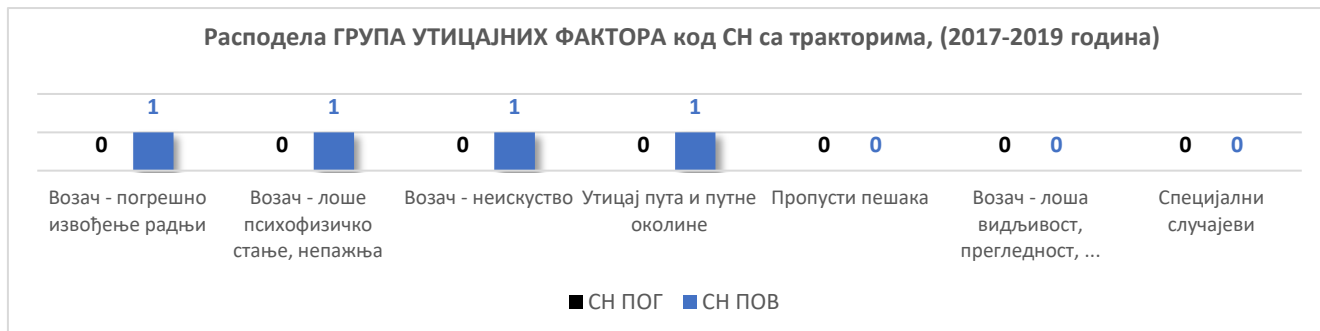
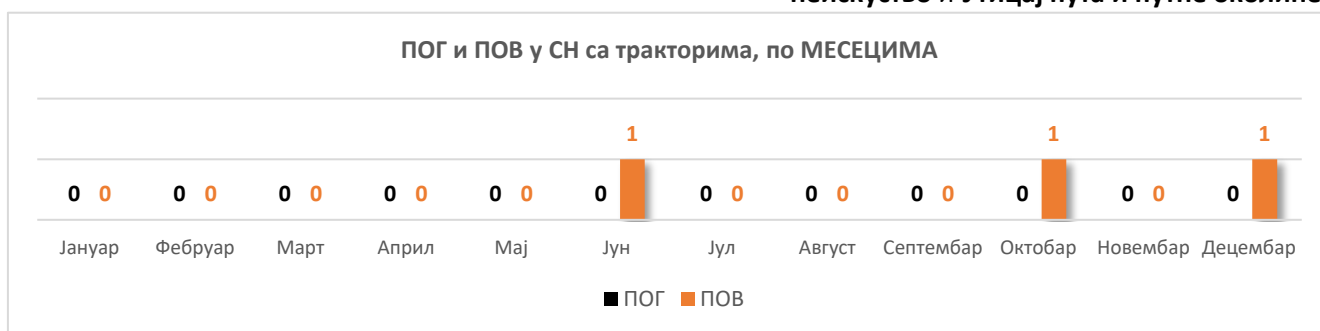
- Број погинулих возача и путника у ПА је: **2**, што чини **50%** погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је: **58**, што чини **64%** повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости **15-30 година**.
- **Возачи и путници у ПА** највише страдају у **августу**.
- У периоду од 2017. до 2019.године у СН са ПА 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 возачима и путницима у ПА је **Возач - непромишљене радње**.



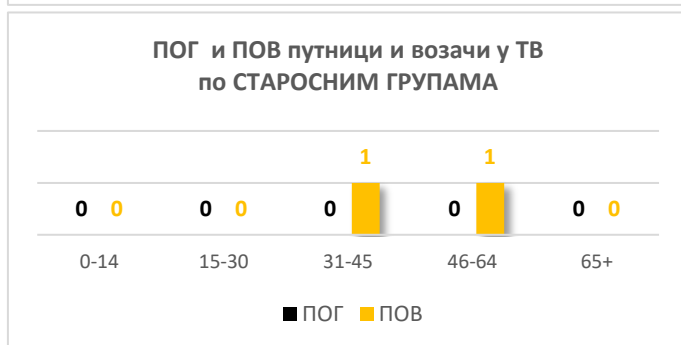
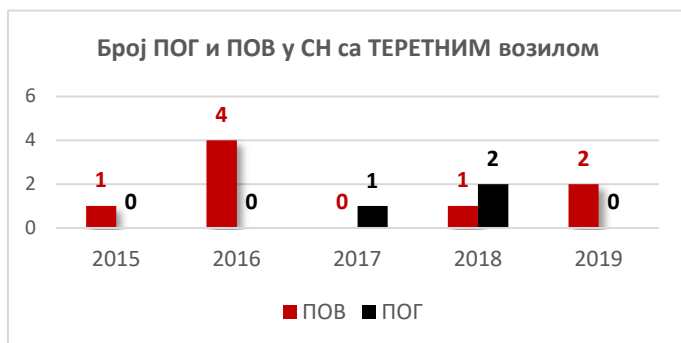
## 8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



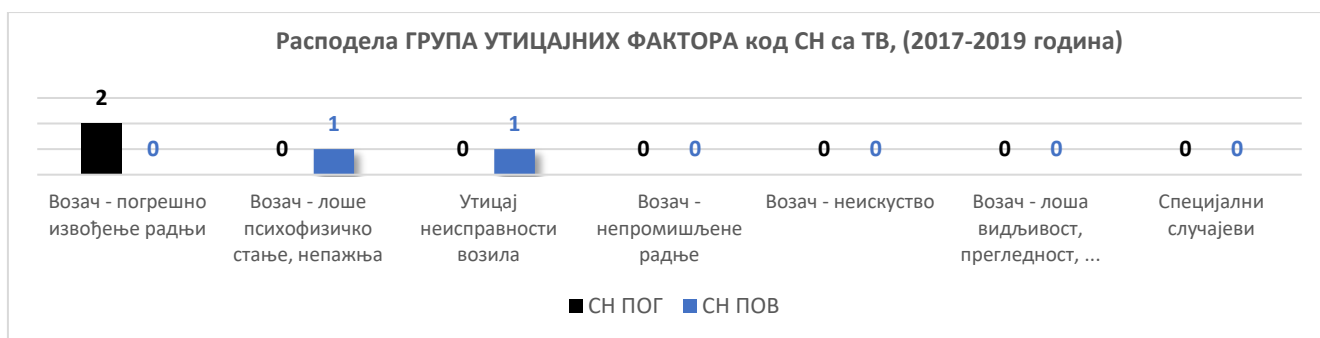
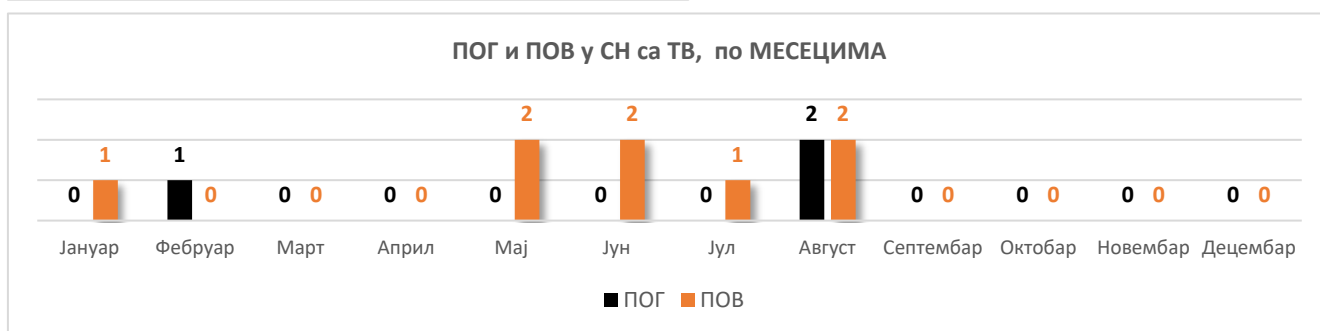
- Није било погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 3% повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **46-64 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **јуну, октобру и децембру**.
- 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 најчешће групе **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем трактора су **Возач - погрешно извођење радњи, Возач - лоше психофизичко стање, непажња, Возач – неискуство и Утицај пута и путне околине**.



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

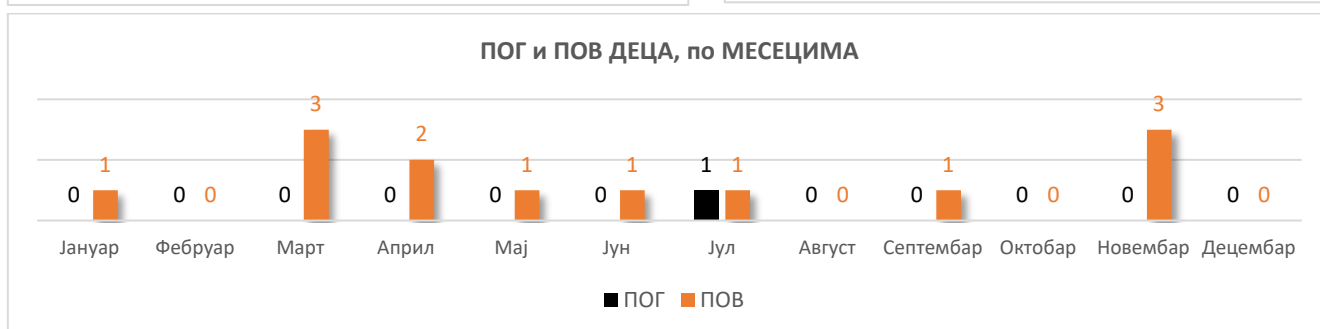
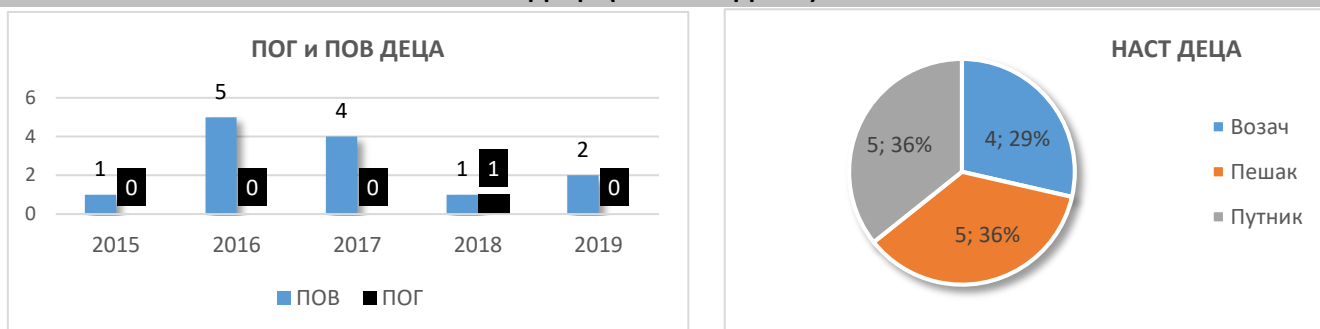


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је: 3, што чини 75% погинулих лица у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 9% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Настрадали возачи и путници у ТВ су међу лицима старости 31-45 и 46-64 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у августу.
- 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 - погрешно извођење радњи.



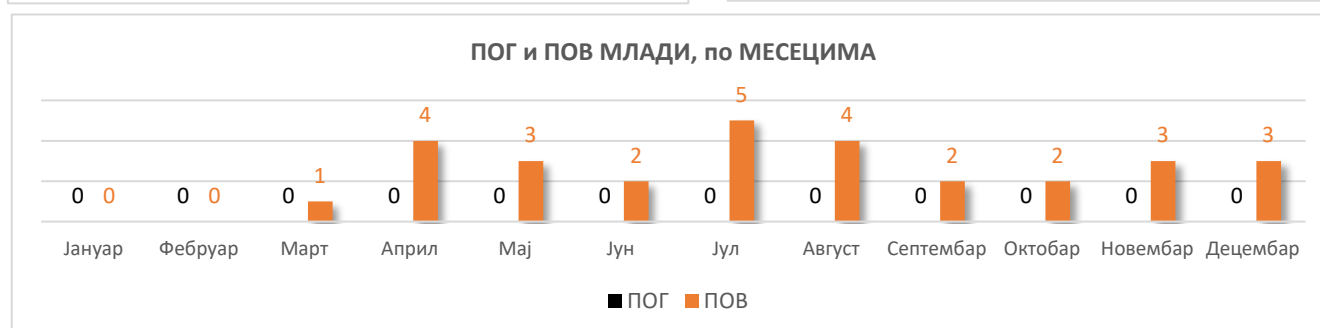
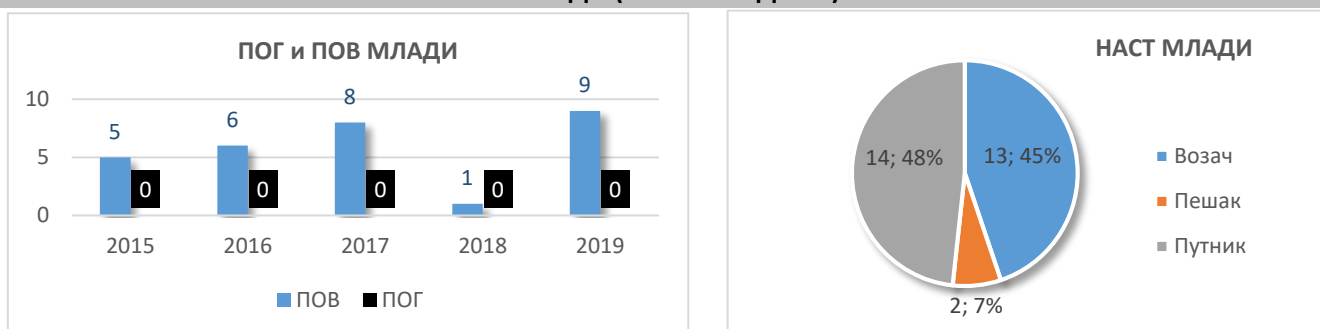
## 10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



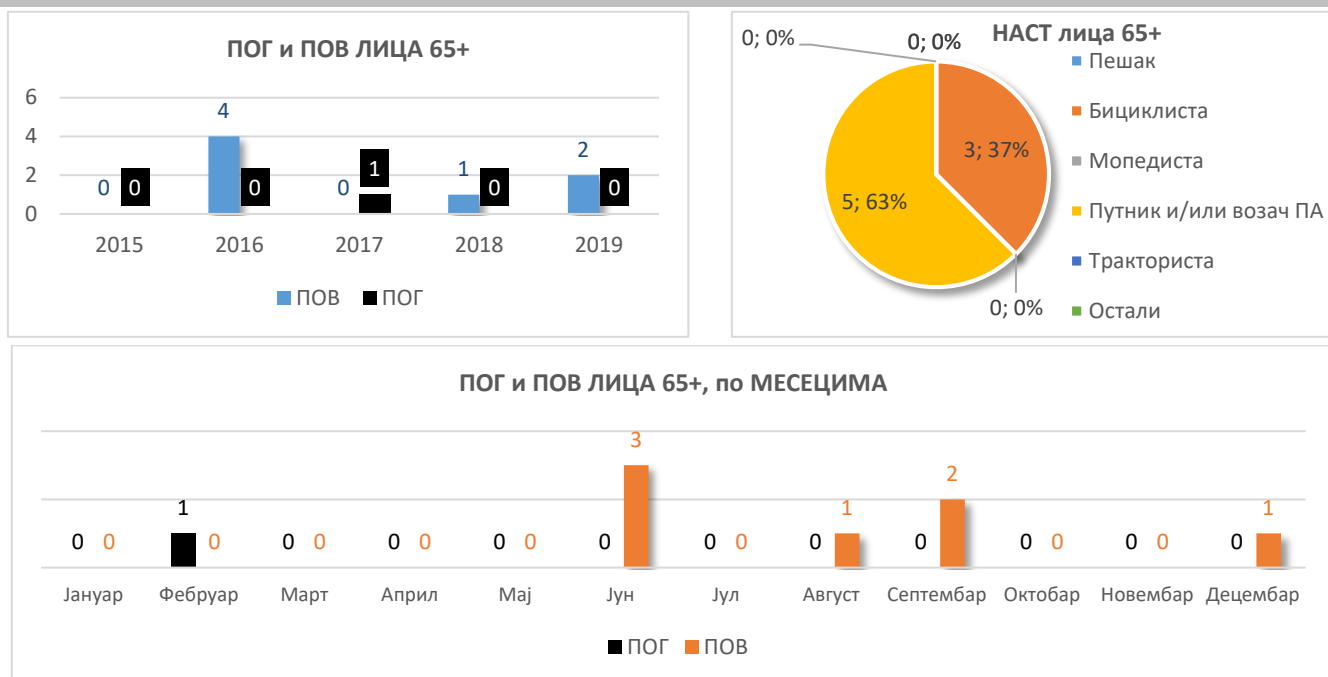
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 13, док је једно дете погинуло.
- Деца путници чине 36%, деца пешаци 36%, а деца возачи 29% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у априлу и децембру.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Није било погинулих младих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих: 29, што чини 32% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника (48%).
- Млади највише страдају у јулу.

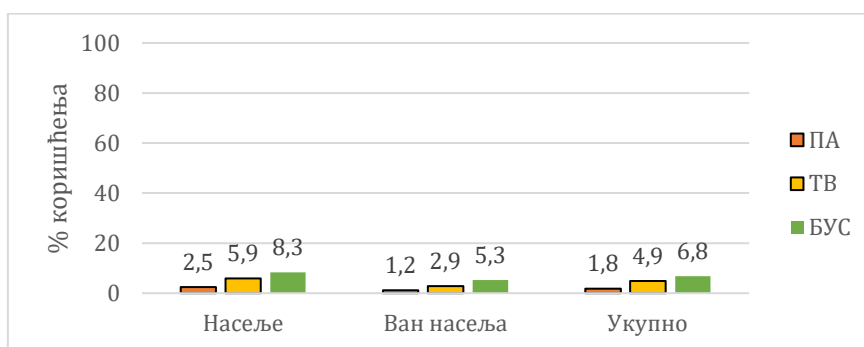
### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



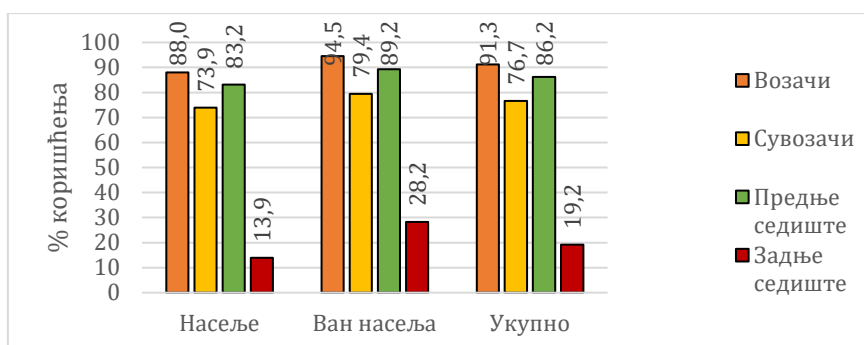
- Укупно је **погинуло старијих лица: 1**, што чини **25%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених** старијих лица: **7**, што чини **8%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА** (62%).
- Старији највише страдају у **јуну**.

## 11. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУ ЗА ПОЛИЦИЈСКУ УПРАВУ ПРОКУПЉЕ

Коришћење мобилних телефона у општини Житорађа највећа је код возача аутобуса, следе возачи теретних возила и возачи путничких аутомобила. У насељу, 8,3% возача аутобуса, 5,9% возача теретних возила и 2,5% возача путничких аутомобила користи мобилни телефон. На саобраћајницама ван насеља, 5,3% возача аутобуса, 2,9% возача теретних возила и 1,2% возача путничких аутомобила користи мобилни телефон, Дијаграм бр. 11.1.

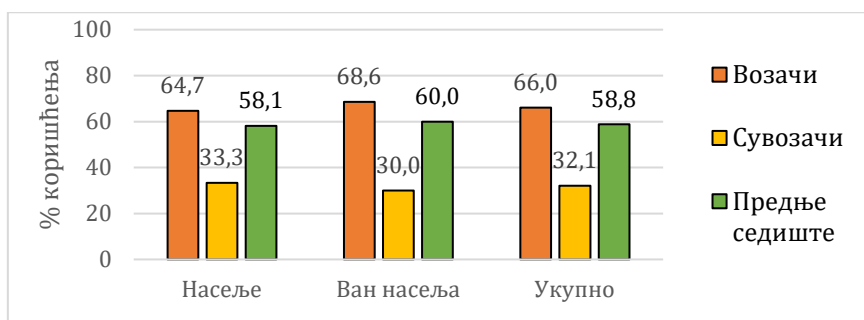


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Житорађа



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

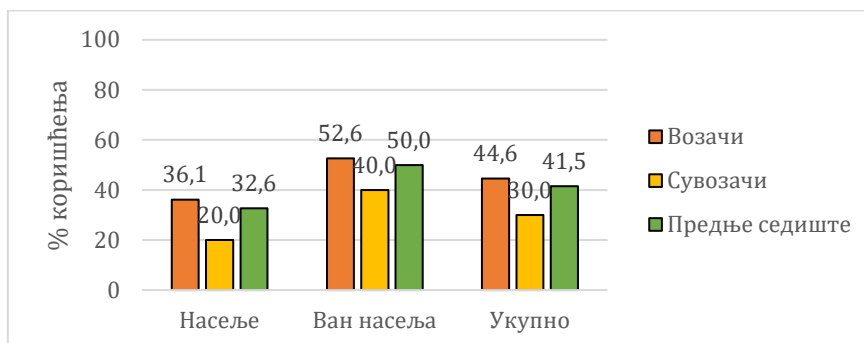
Коришћење сигурносног појаса у општини Житорађа има веће вредности код возача. У насељу 88% возача путничких аутомобила и 73,9% сувозача користи сигурносни појас. На саобраћајницама ван насеља употреба појаса евидентирана је код 94,5% возача путничких аутомобила и 79,4% сувозача. Коришћење сигурносног појаса на задњем седишту ван насеља износи 28,2%, а у насељу 13,9%, Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Житорађа не разликује се значајно између категорија саобраћајница. Вредности индикатора коришћења појаса код возача износе око 66%, а код сувозача око 32%, Дијаграм бр. 11.3.

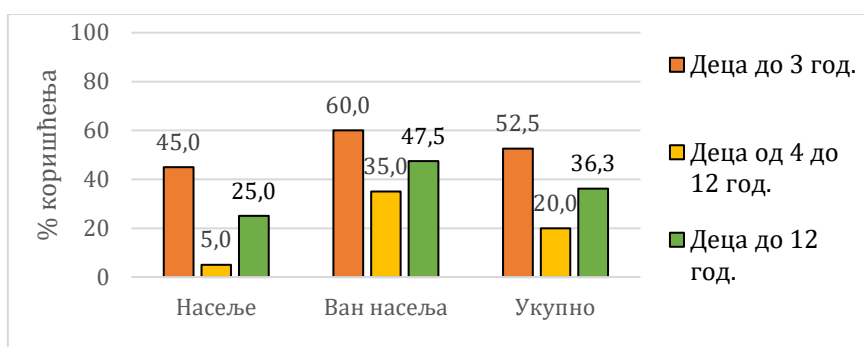
Употреба сигурносног појаса на предњем седишту у аутобусима у општини Житорађа у насељу износи 32,6%, а ван насеља 50%. На обе категорије саобраћајница већа употреба појаса евидентирана је код возача, Дијаграм бр. 11.4.



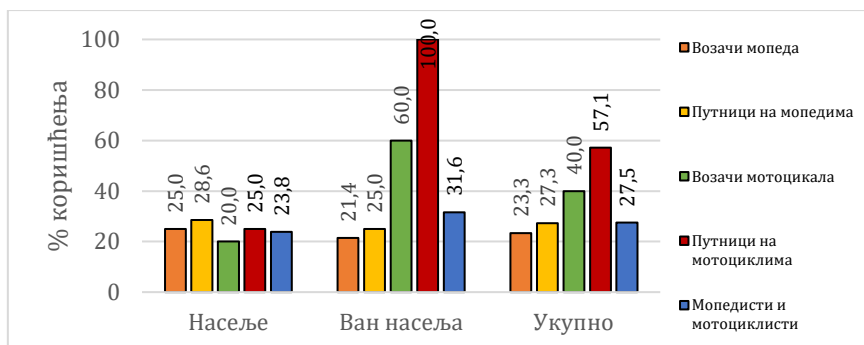
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Житорађа

Употреба заштитних система за децу у општини Житорађа значајно је чешћа код деце до 3 године. У насељу 45% деце до 3 године и 5% деце од 4 до 12 година користи сигурносни појас. Вредност индикатора на саобраћајницама ван насеља износи респективно 60% и 35%, Дијаграм бр. 11.5.

Евидентирани путници на мотоциклима на саобраћајницама ван насеља у Житорађи су користи заштитну кацигу, као и 60% возача. На саобраћајницама у насељу, индикатори употребе заштитне кациге имају ниске вредности, за мотоциклисте 20%, а за путнике на мотоциклима 25%. Вредности индикатора употребе заштитне кациге мопедиста и путника на мопедима на обе категорије саобраћајница имају ниске вредност. Просечно 23,3% мопедиста и 27,3% путника на мопедима користи заштитну кацигу у Житорађи, посматрано за обе категорије саобраћајница, Дијаграм бр. 11.6.

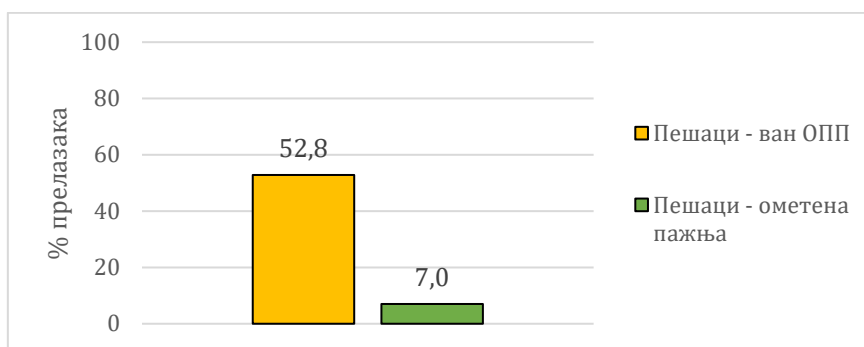


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Житорађа



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Житорађа

Истраживања понашања пешака на подручју локалне заједнице Житорађа показује да 52,8% пешака прелази коловоз ван пешачког прелаза, као и да 7% пешака има ометену пажњу услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Житорађа

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Житорађа 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.	0	6	0	1
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	0	5	0	0
ЦИЉ	2020. год.	0	max 3	0	0



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

- Догодило се **укупно 113 саобраћајних незгода**, од којих је **68 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **погинула су 4 лица**, док је теже и лакше **повређено 90 лица**.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- **Погинуо је један пешак**, што чини **25%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуо је један бициклиста**, што чини **25%** укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима** у СН.
- **Погинула су 2 возача и путника у ПА**, што чини **50%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- Није било погинулих у саобраћајним незгодама где је **један од учесника био трактор**.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника било теретно возило**, погинуло је: **3 лица**, што чини **75%** од укупног броја **погинулих лица**.
- У посматраном периоду **повређено је 13-оро деце**, док је **једно дете погинуло** у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству **пешака, путника (36%)**.
- У саобраћајним незгодама **није било погинулих младих лица**. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника (48%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је једно лице старости 65 и више година**, што чини **25%** 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 **августу**.

### 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.**