

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ОПШТИНА ДИМИТРОВГРАД \***



## 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.

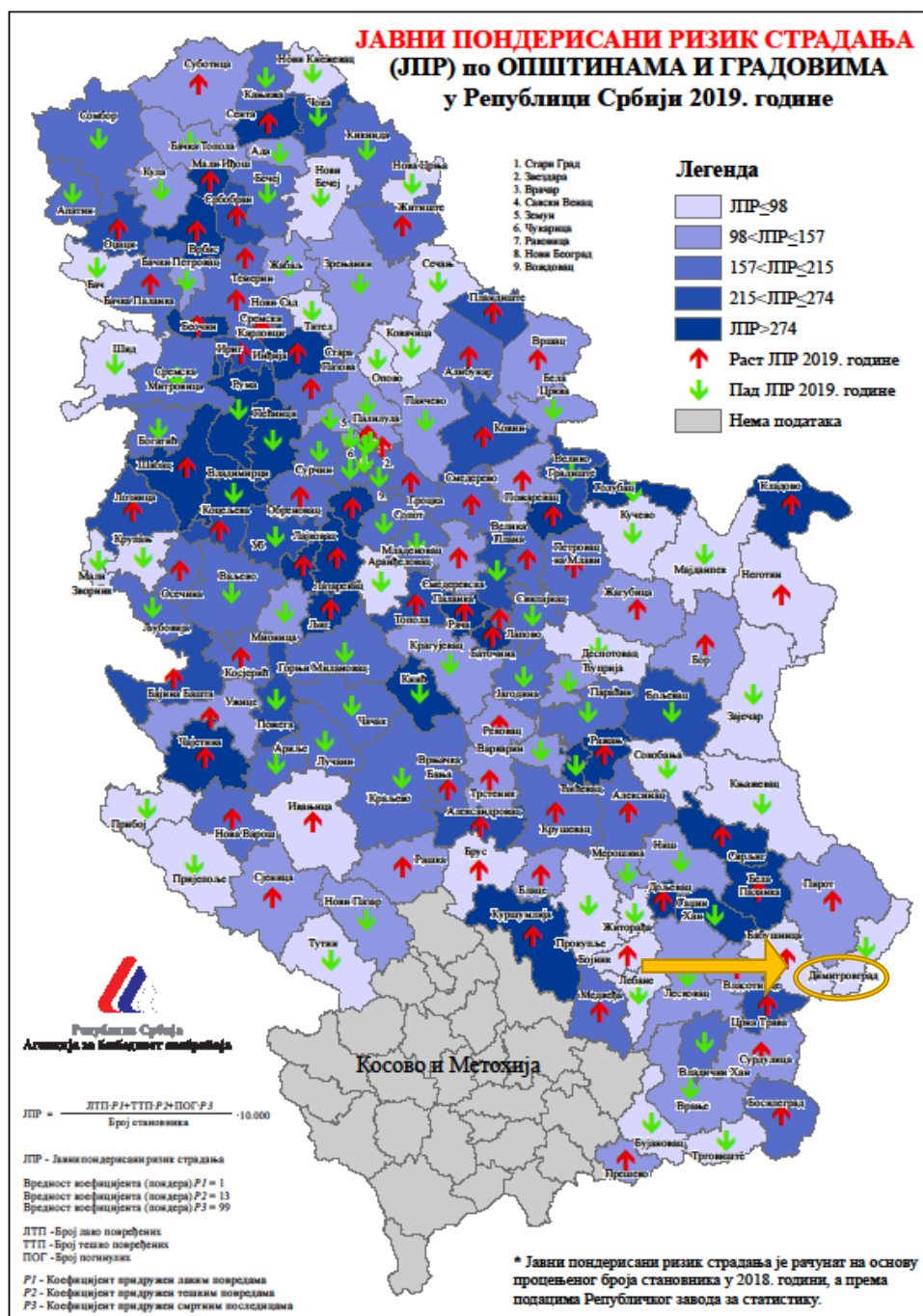
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

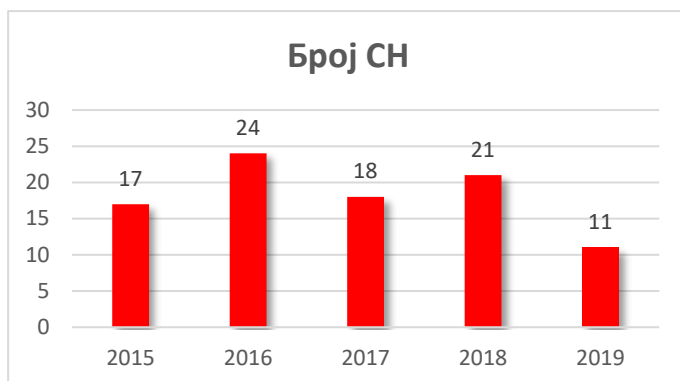
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖЈИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

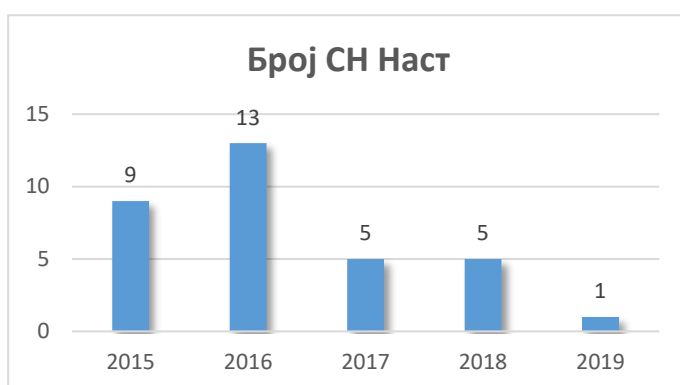


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Димитровград 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: **91**.



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **33**.



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **8**.



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **49**.

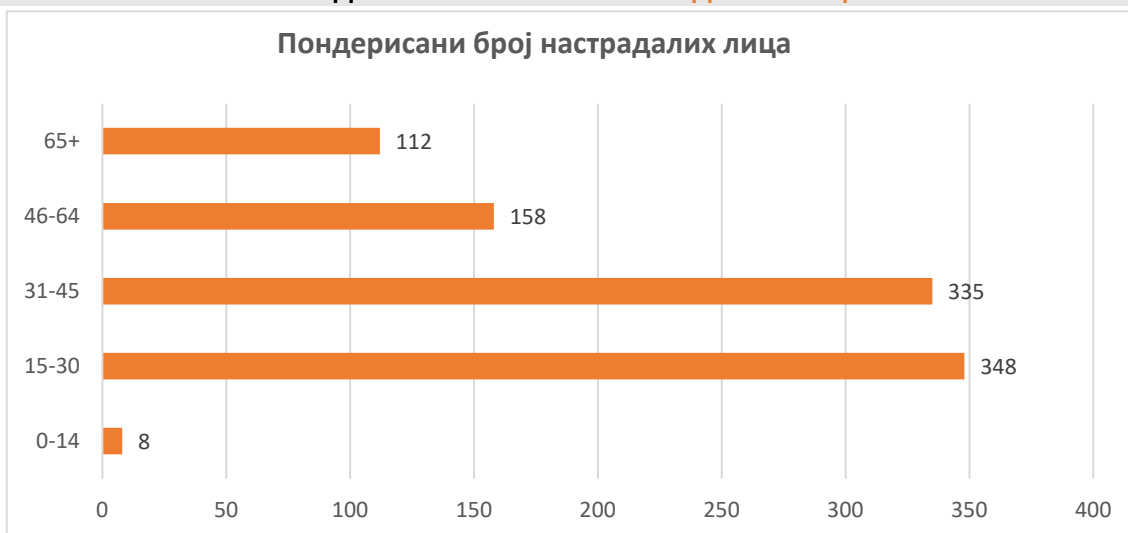
### 3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

#### 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 **пешаци**.

#### ПОНДЕРИСАНИ БРОЈ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, У ОДНОСУ НА **СТАРОСТ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА**

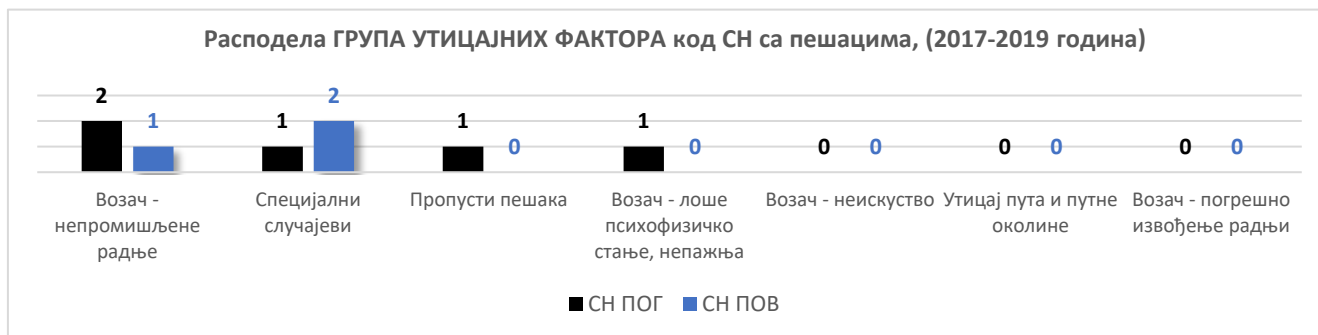
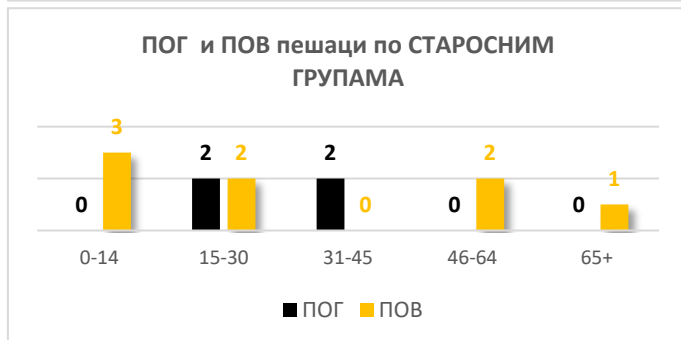


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 15-30 година**.

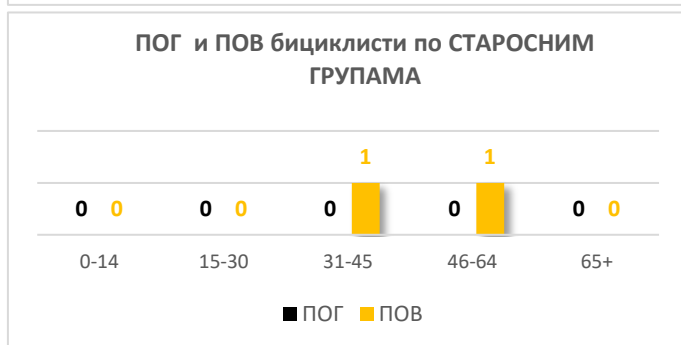
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



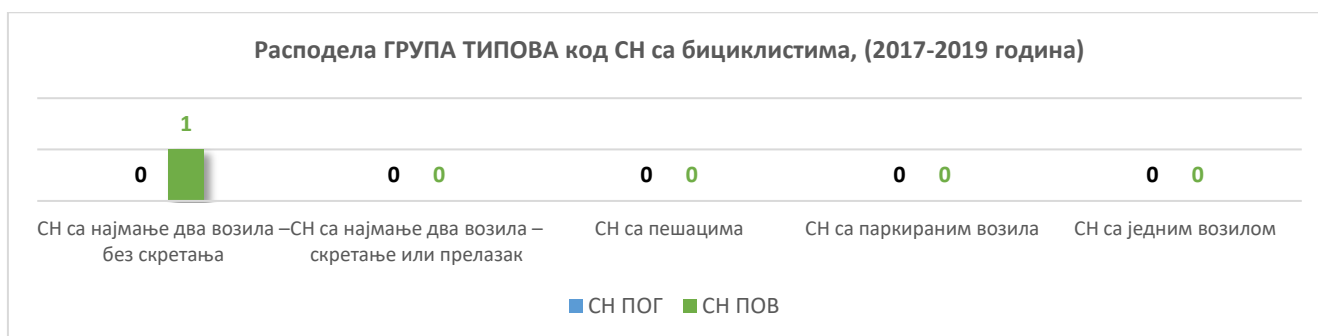
- Број погинулих пешака је 4, што чини **50% погинулих лица** у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 8, што чини **16% повређених лица** у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **15-30 година**.
- Пешаци највише страдају у **марту** и **септембру**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешће групе **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима су **Возач - непромишљене радње** и **Специјални случајеви**.



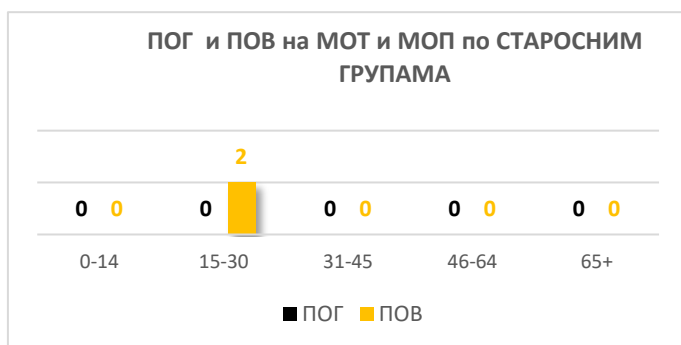
## 5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



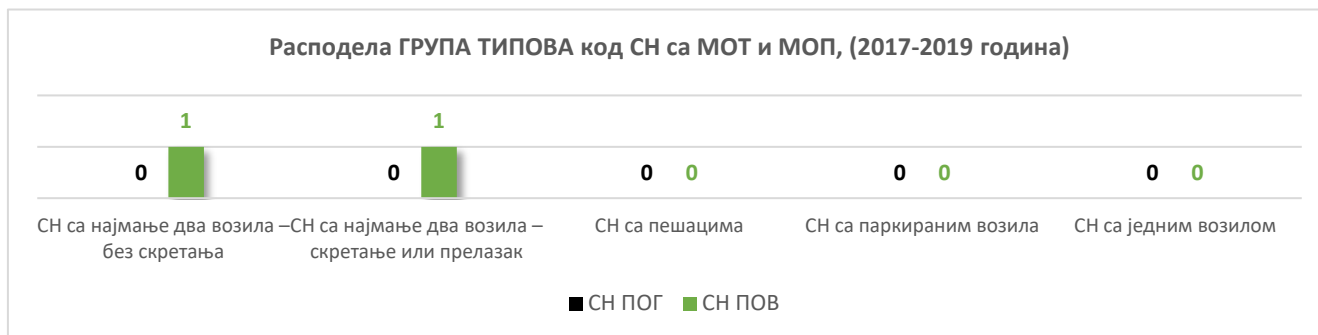
- Није било погинулих бициклиста у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Повређено је двоје бициклиста, што чини 4% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Настрадали бициклисти су међу лицима старости **31-45** и **46-64 година**.
- Бициклисти су страдали у **августу** и **октобру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са учешћем **бициклиста** група типова СН која се појавила је **група типова СН са најмање два возила – без скретања**.
- У периоду од 2017. до 2019. године група **утицајних фактора** која је допринела настанку саобраћајних незгода са настрадалим бициклистима је **Возач - лоше психофизичко стање, непажња**.



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



- Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 2, што чини 4% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Настрадала лица на моторизованим двоточкашима су међу лицима старости 15-30 година.
- Лица на моторизованим двоточкашима су страдала у марту и августу.
- У периоду од 2017. до 2019.године у СН са моторизованим двоточкашима групе типова СН које се јављају су из групе 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 саобраћајних незгода са настрадалим лицима на моторизованим двоточкашима је Возач - непромишљене радње.

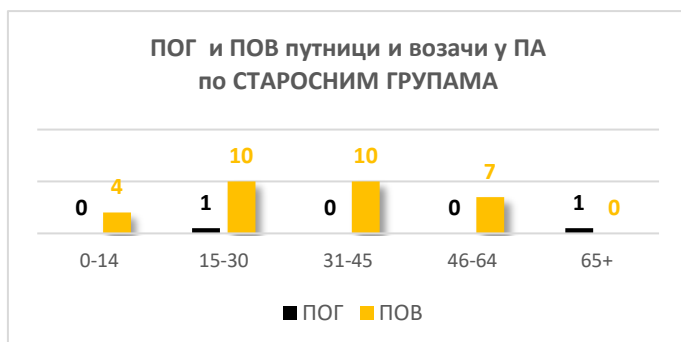




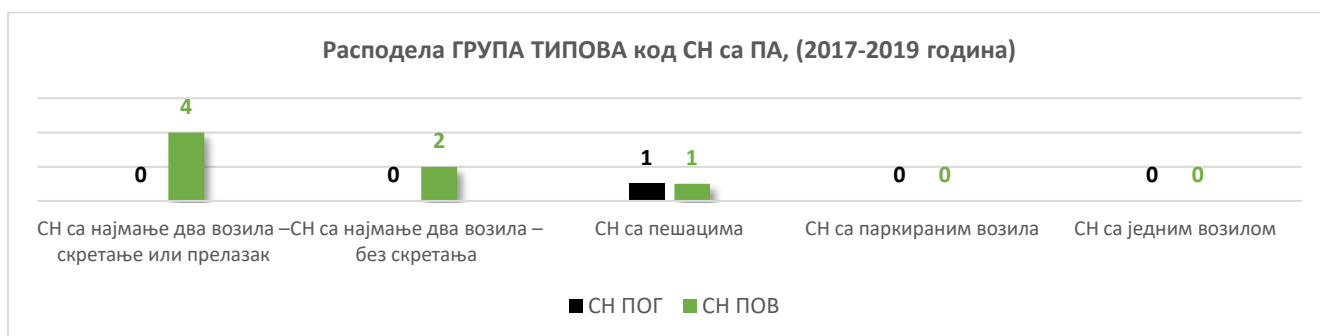
Расподела ГРУПА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА код СН са МОТ и МОП, (2017-2019 година)



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



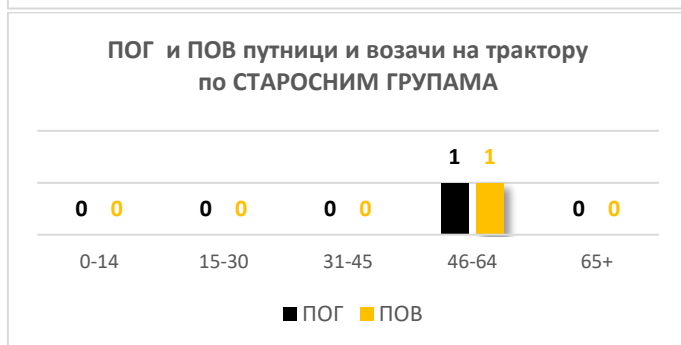
- Број погинулих возача и путника у ПА је 2, што чини 25% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 31, што чини 63% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 15-30 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у јулу.
- 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 најчешће групе утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим возачима и путницима у ПА су **Возач - непромишљене радње** и **Возач - лоше психофизичко стање, непажња**.



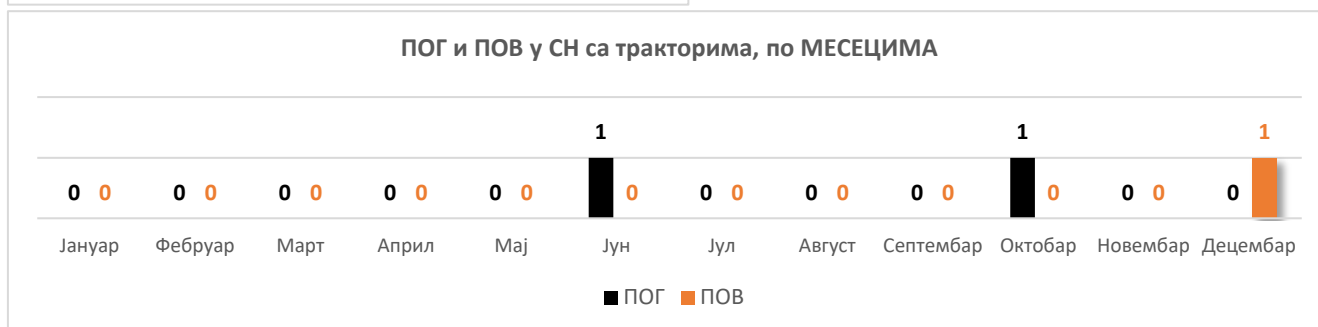
Расподела ГРУПА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА код СН са ПА, (2017-2019 година)



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



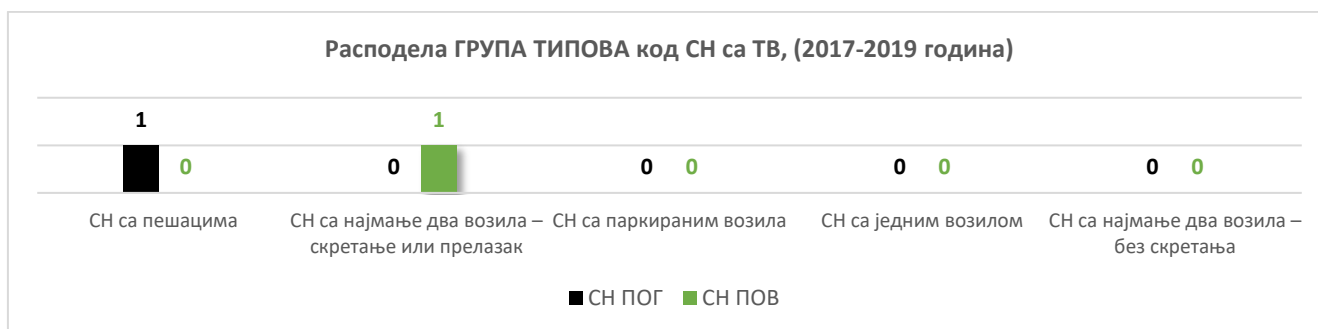
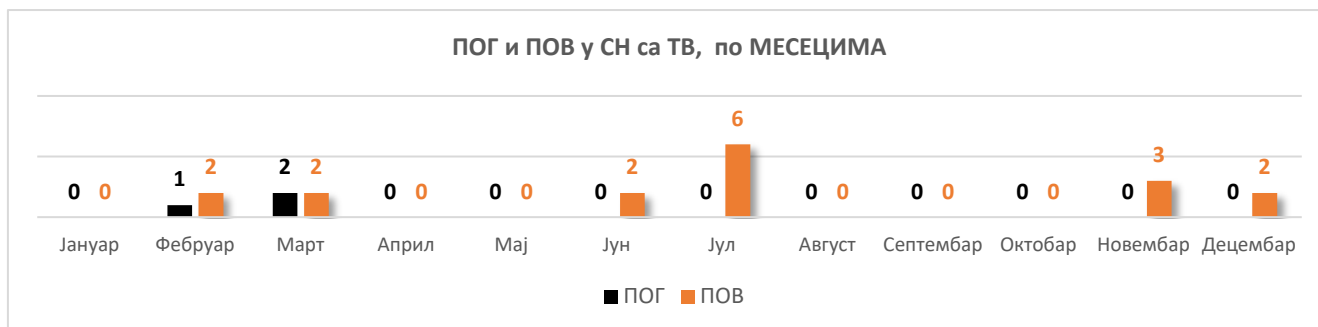
- Број погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора је 2, што чини 25% погинулих лица у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 2% повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости 46-64 година.
- Настродала лица у СН са тракторима су настрадала у јуну, октобру и децембру.



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



- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 3, што чини 38% погинулих лица у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 35% 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 јулу.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са ТВ јављају се група типова СН са пешацима и СН са најмање два возила – скретање или прелазак.
- У периоду од 2017. до 2019. године групе утицајних фактора СН са настрадалим лицима са учешћем теретних возила које се јављају су Пропусти пешака, Возач - непромишљене радње и Возач - лоше психофизичко стање, непажња.

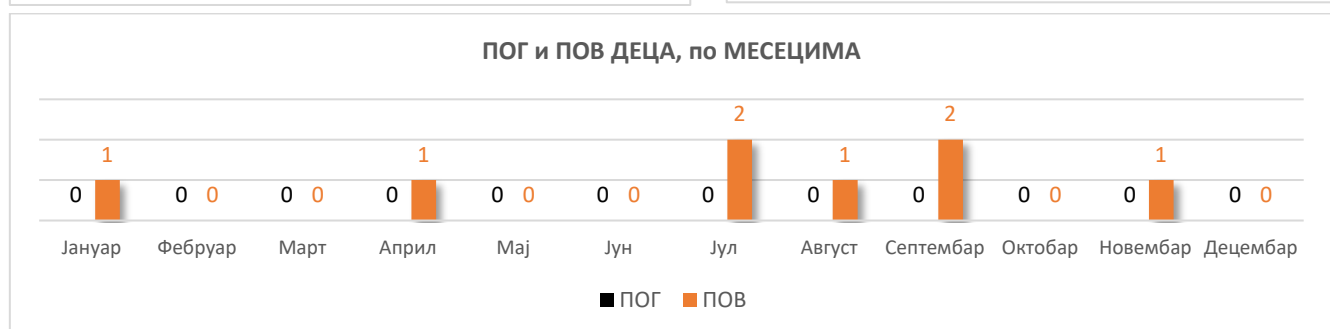
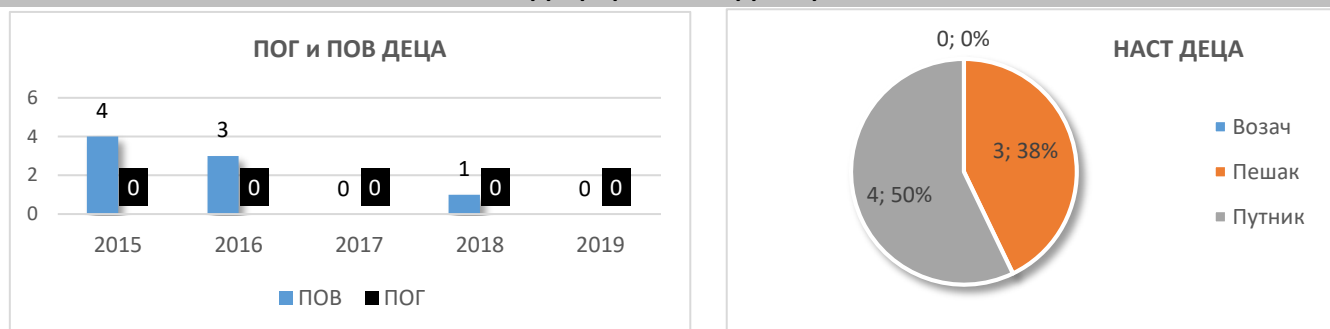


Расподела ГРУПА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА код СН са ТВ, (2017-2019 година)



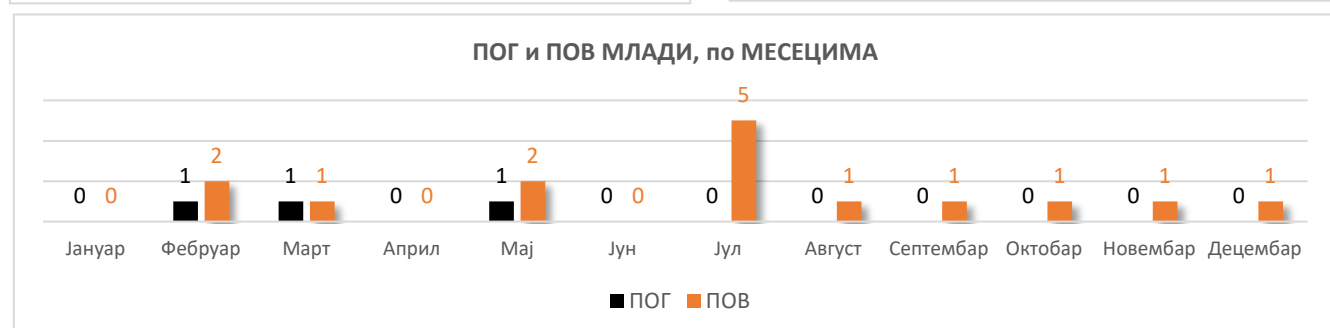
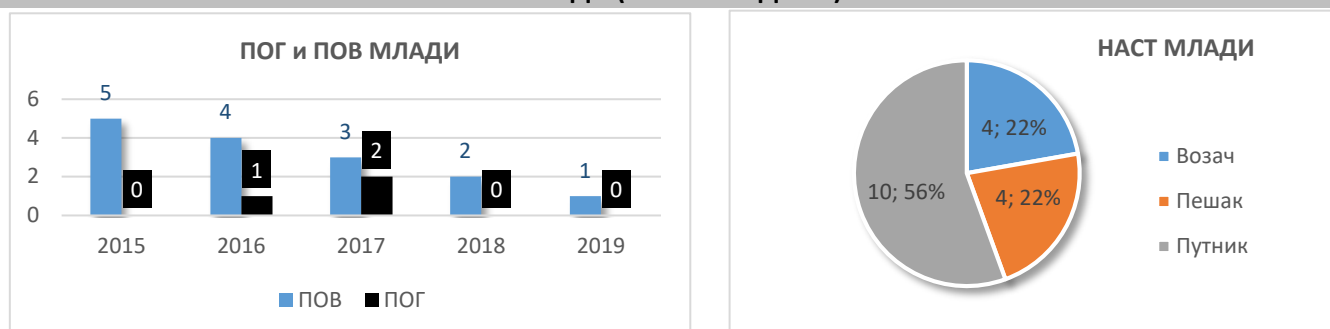
## 10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



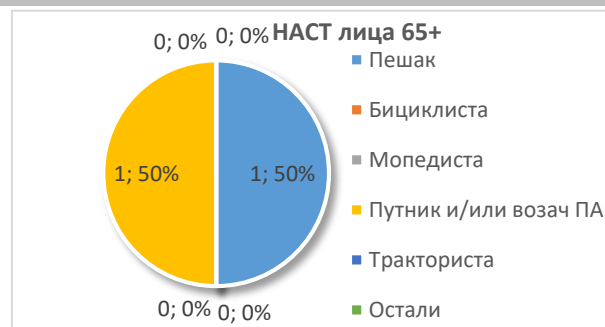
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 8, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 50%, а деца пешаци 38% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у јулу и септембру.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло младих лица: 3, што чини 38% укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих: 15, што чини 31% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника (56%).
- Млади највише страдају у јулу.

### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+

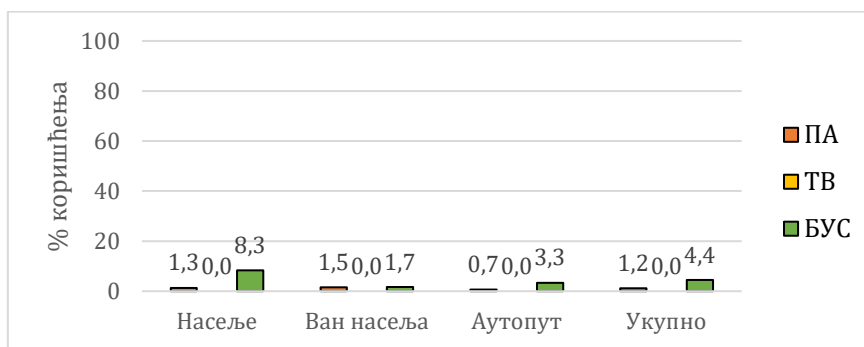


- Укупно је **погинуло старијих лица: 1**, што чини **12%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених** старијих лица: **1**, што чини **2%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **пешака** и **путника и/или возача ПА** (50%).
- Старији највише страдају у **марту**.

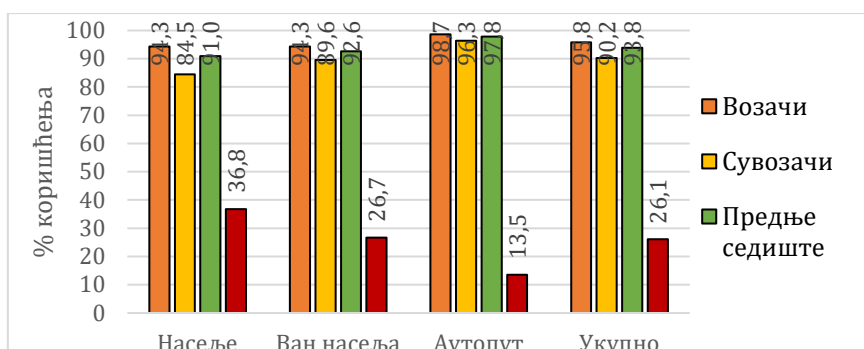


## 11. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУ ЗА ОПШТИНУ ДИМИТРОВГРАД

На саобраћајницама у Димитровграду, возачи аутобуса најчешће користе мобилни телефон у вожњи. У насељу 8,3%, на саобраћајницама ван насеља 1,7% и на аутопуту 3,3% возача аутобуса користи мобилни телефон у вожњи. Употреба мобилних телефона евидентирана је још код возача путничких аутомобила, тако да просечно 1,2% возача путничких аутомобила користи мобилни телефон на све три категорије саобраћајница, Дијаграм бр. 11.1.

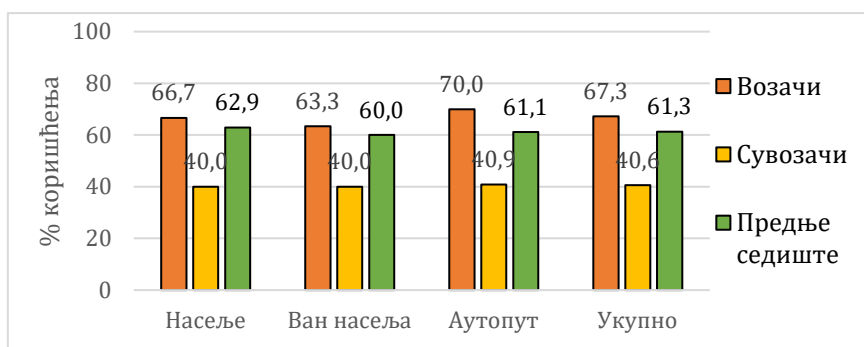


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Димитровград



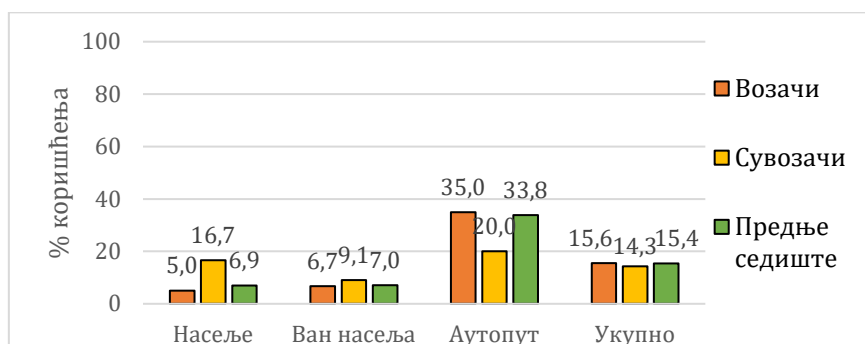
Дијаграм бр. 11.2. Употреба појаса у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5т у општини Димитровград

Коришћење појаса возача путничких аутомобила у општини Димитровград износи 95,8% и не разликује се значајно према категорији саобраћајнице. Употреба појаса код сувозача мање је на саобраћајницама у насељу (84,5%) и ван насеља (89,6%), у односу на аутопут (96,3%), Дијаграм бр. 11.2.



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

Индикатори употребе сигурносног у теретним возилима у Димитровграду не разликују се значајно према категорији саобраћајнице. Возачи теретних возила у Димитровграду користе сигурносни појас, просечно 67,3%, а сувозачи 40,6%, посматрано за све три категорије саобраћајница, Дијаграм бр. 11.3.

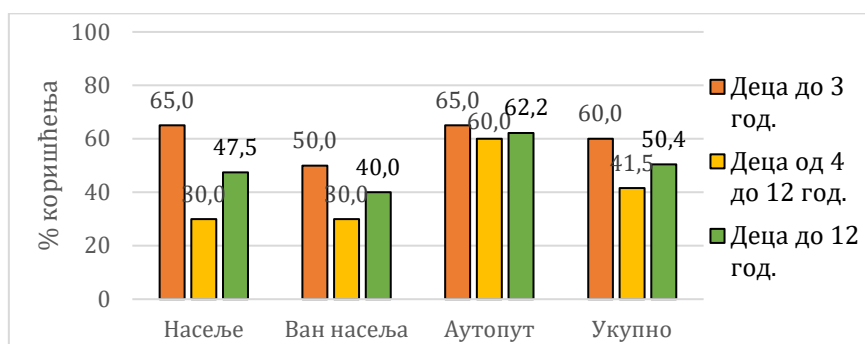


Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Димитровград

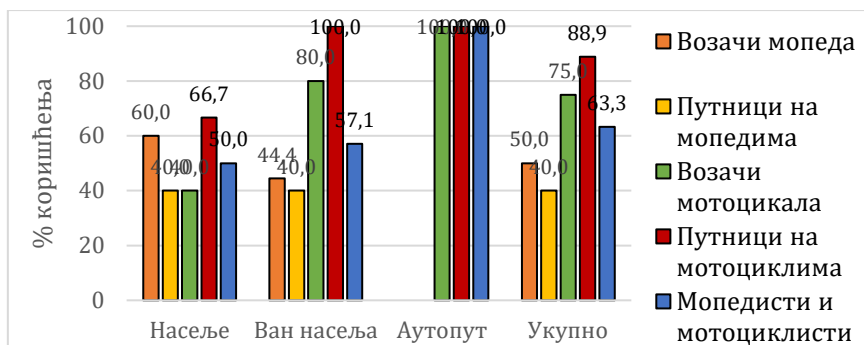
Коришћење појаса возача аутобуса у Димитровграду највеће је на аутопуту (35%), следе саобраћајнице ван насеља и у насељу, где респективно 6,7% и 5% возача аутобуса користи сигурносни појас. На саобраћајницама ван насеља, најчешћа употреба појаса евидентирана је на аутопуту (20%), затим у насељу (16,7%) и ван насеља (9,1%), Дијаграм бр. 11.4.

Индикатор употребе заштитних система за децу до 3 године у насељу и на аутопуту износи по 65%. На саобраћајницама ван насеља 50% деце до 3 године користи заштитни систем. Код деце од 4 до 12 година, вредност индикатора употребе заштитних система на аутопуту износи 60%, а у насељу и ван насеља по 30% деце од 4 до 12 година користи заштитни систем, Дијаграм бр. 11.5.

На територији општине Димитровград, евидентирани возачи и путници на мотоциклима на аутопуту су користили заштитну кацигу. Ван насеља, употреба кациге износи 80% код мотоциклиста и 100% код путника на мотоциклима. Вредност индикатора у насељу износи 40% код мотоциклиста и 66,7% код путника на мотоциклима. Коришћење заштитне кациге за мопедисте износи 60% у насељу, и 44,4% ван насеља. Током истраживања, по 40% путника на мопедима користи заштитну кацигу, Дијаграм бр. 11.6.

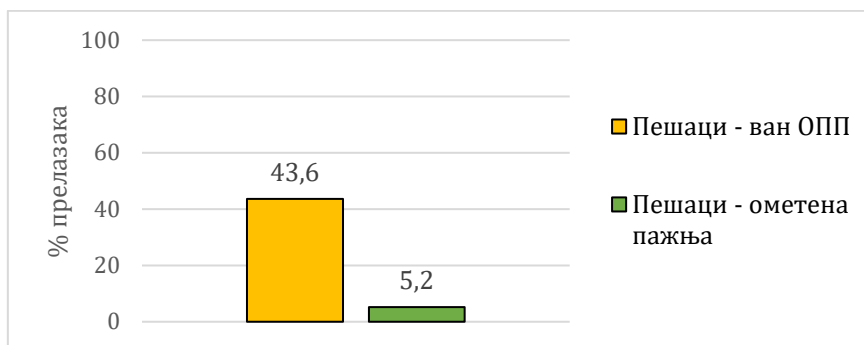


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Димитровград



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних каџа у општини Димитровград

Истраживања понашања пешака на подручју општине Димитровград показала су да висок проценат пешака (43,6%) прелази коловоз ван пешачког прелаза, а 5,2% пешака током преласка коловоза на пешачки прелаз користе мобилни телефон, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Димитровград

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 Димитровград 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.	1	8	0	1
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	0	0	0	0
ЦИЉ	2020. год.	0	4	0	0

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

- Догодило се **укупно 91 саобраћајних незгода**, од којих је **33 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 8 лица**, док је теже и лакше **повређено 49 лица**.
- Успостављен је опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- **Погинуло је 4 пешака**, што чини **50%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Није било погинулих бициклиста** у СН.
- **Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима** у СН.
- **Погинуло је двоје путника у ПА**, што чини **25%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника био трактор**, погинула су **2 лица**, што чини **25%** од укупног броја **погинулих лица**.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника било теретно возило**, погинула су **3 лица**, што чини **38%** од укупног броја **погинулих лица**.
- У посматраном периоду **повређено је 8-оро деце**, док **није било погинуле деце** у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству **путника (50%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је троје младих**. **Млади чине 38%** од укупног броја **погинулих лица** у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника (56%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је једно лице старости 65 и више година**, што чини **12%** од укупног броја **погинулих лица**. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **пешака и путника и/или возача ПА (50%)**.
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода **„СН са пешацима“**.
- 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.**