

ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

*** ОПШТИНА АПАТИН ***



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.

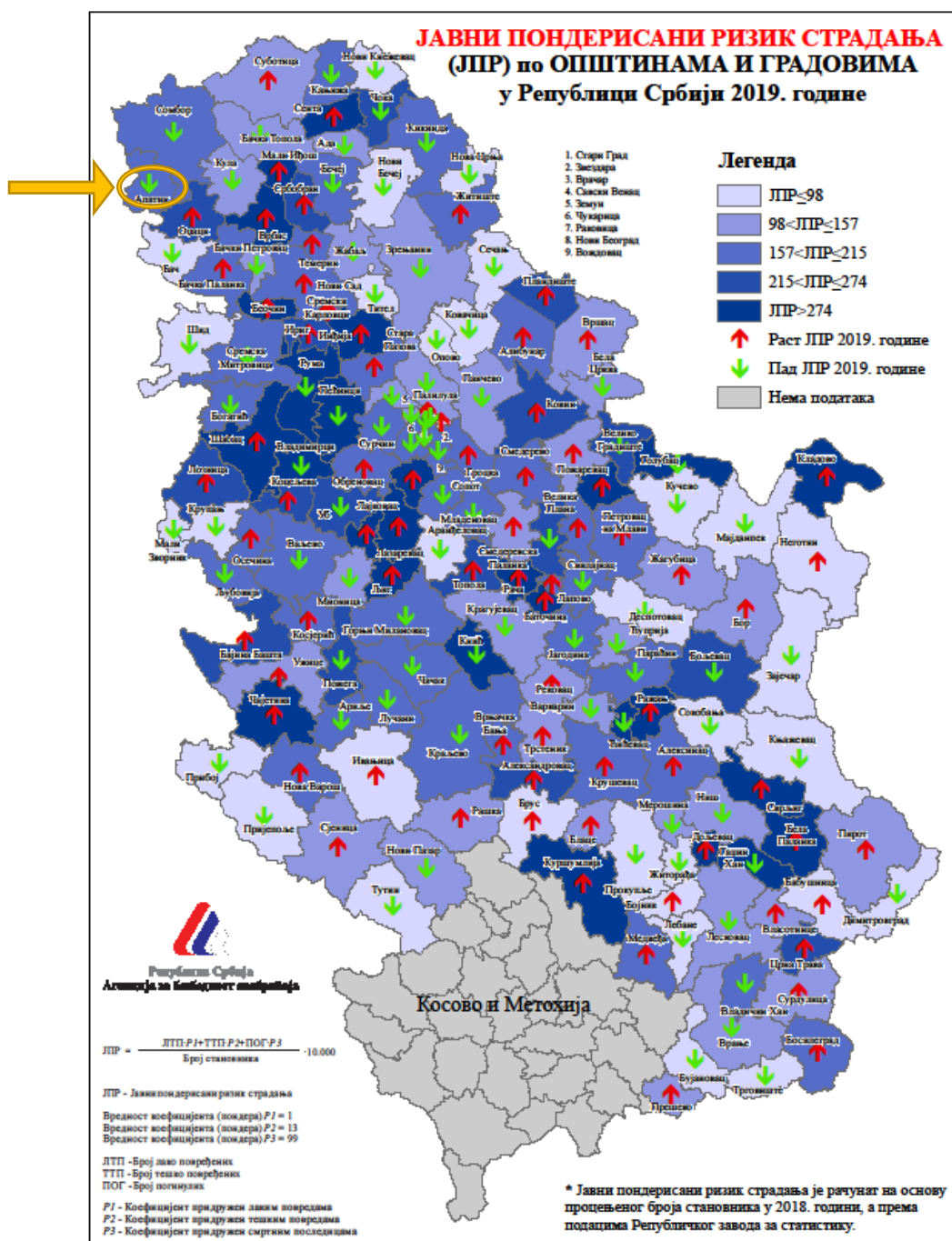
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији **општине Апатин**. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

Осим горе поменутих анализа, Извештај садржи и податке о тренутном стању безбедности саобраћаја на територији општине Апатин, у односу на циљеве дефинисане Националном стратегијом безбедности саобраћаја (за период 2015-2020. година).

Најважније чињенице и закључци произашли из ових анализа би требало да буду смернице за идентификацију проблема страдања становништва у саобраћајним незгодама, за планирање других детаљнијих истраживања и будућих активности свих субјеката на територији општине, у циљу унапређења безбедности саобраћаја.

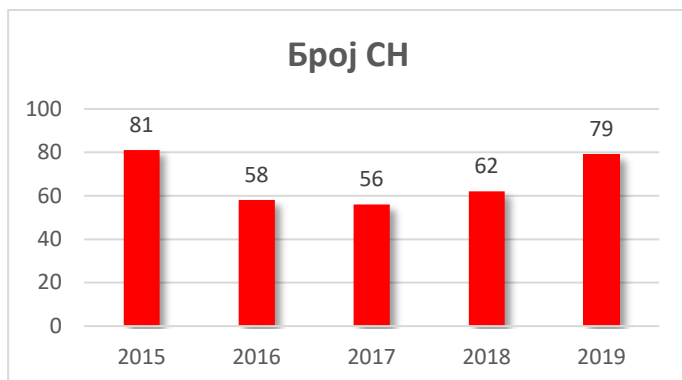
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istrazivanja/baza-podataka>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

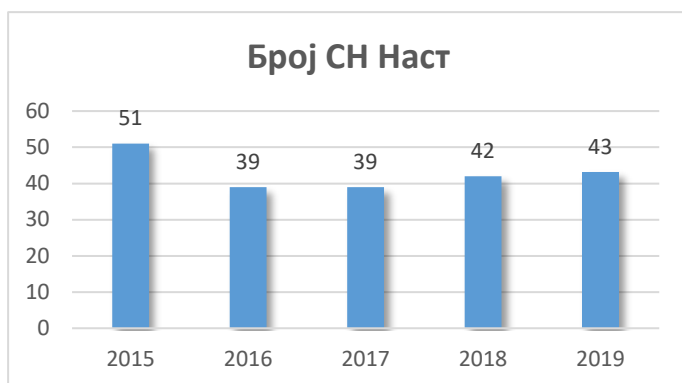


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Апатин припада класи **средње 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: **336.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **214.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **11.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **281.**

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**

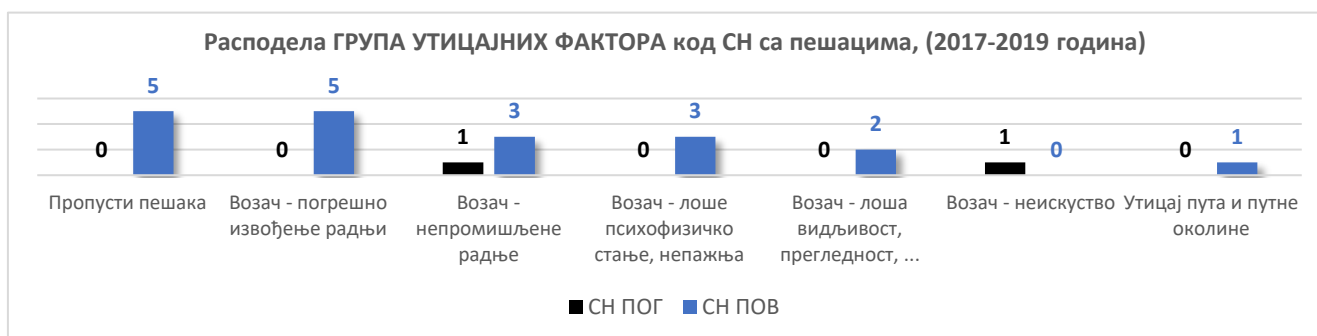
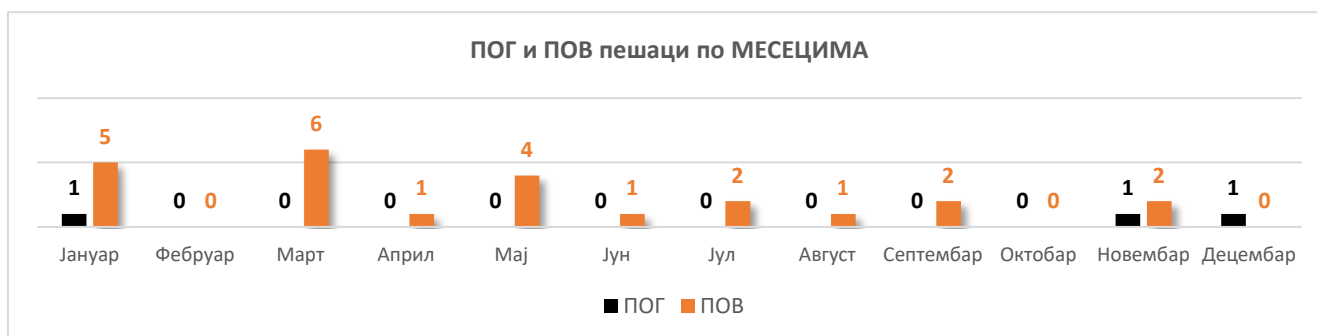
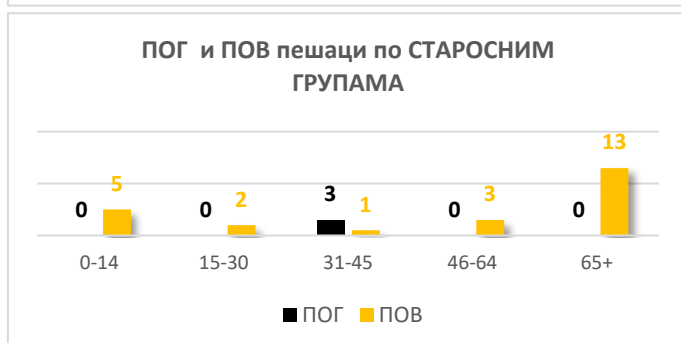


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 31-45 година**.

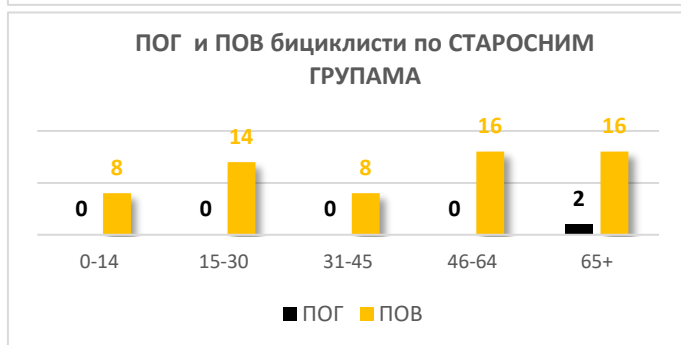
4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



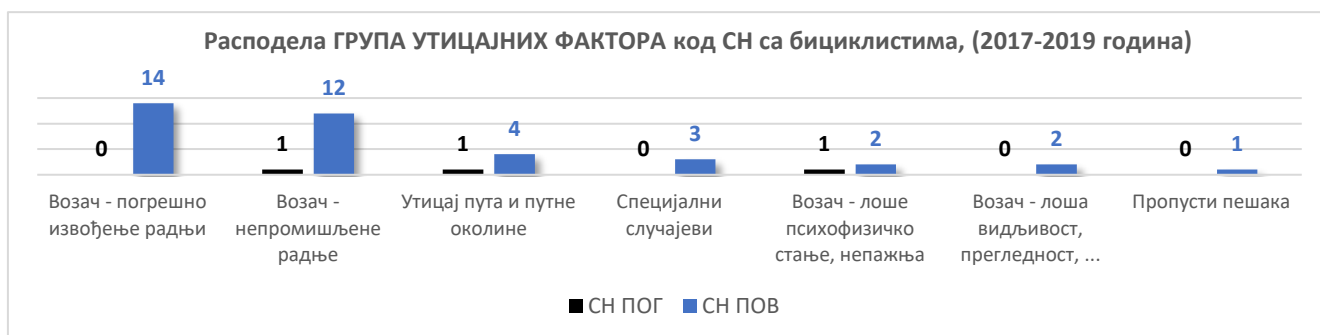
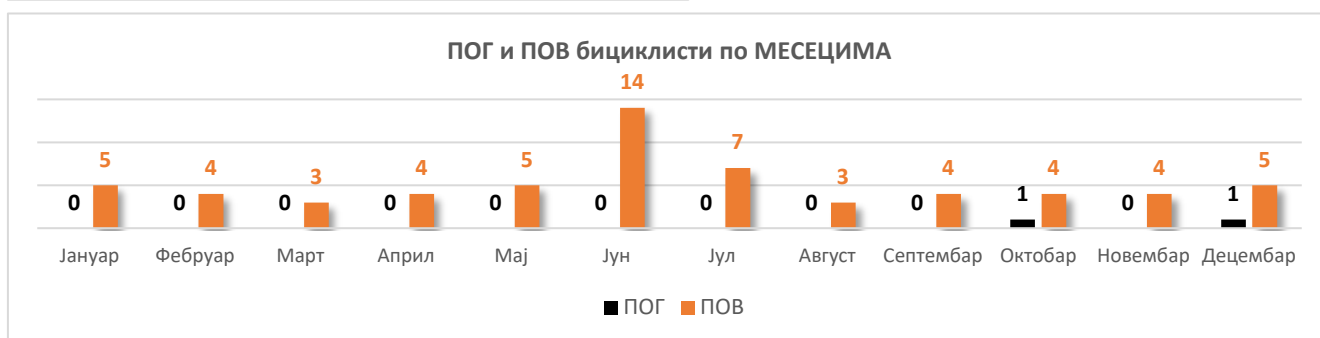
- Број погинулих пешака је 3, што чини 27% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 24, што чини 9% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **65+ година**.
- Пешаци највише страдају у **јануару и марту**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешће групе **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима су **Пропусти пешака и Возач - погрешно извођење радњи**.



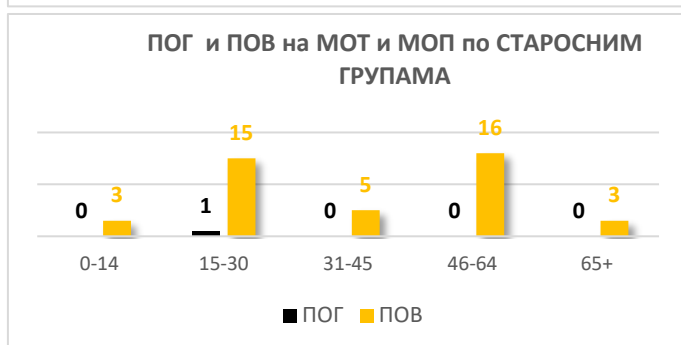
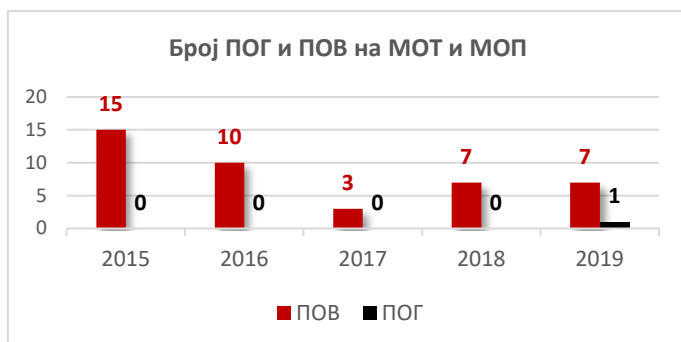
5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



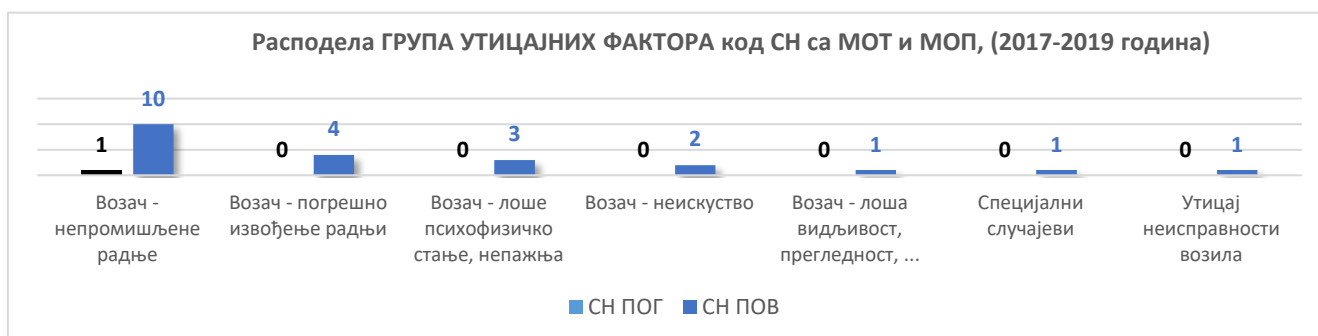
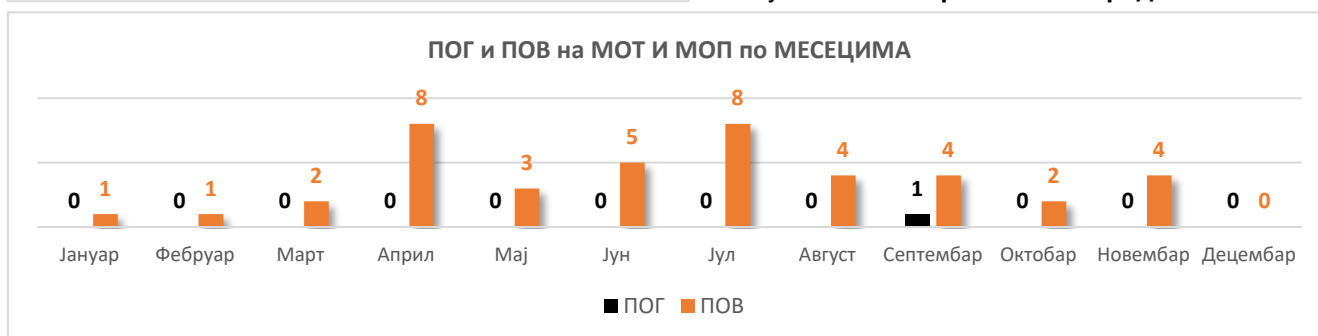
- Број погинулих бициклиста је 2, што чини 18% погинулих лица у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 62, што чини 22% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости 65+ година.
- Бициклисти највише страдају у 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 Возач - погрешно извођење радњи.



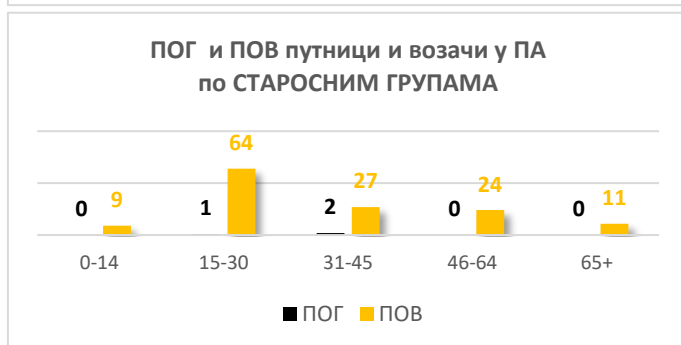
6. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



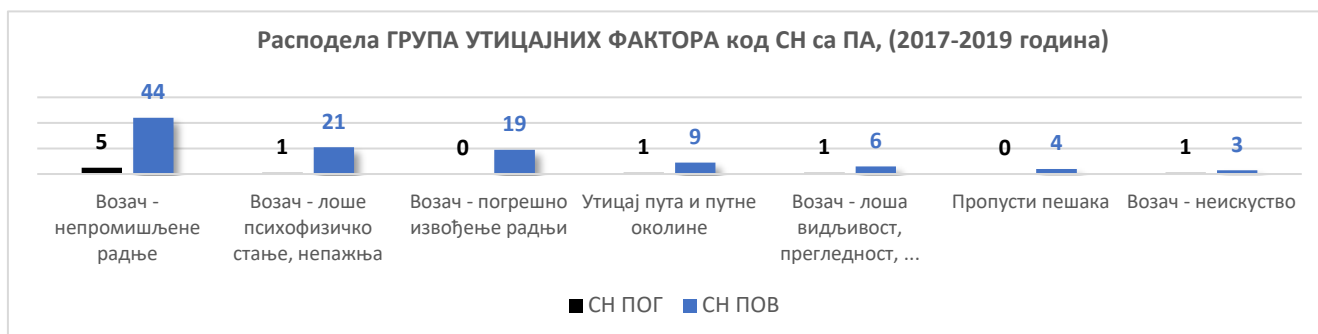
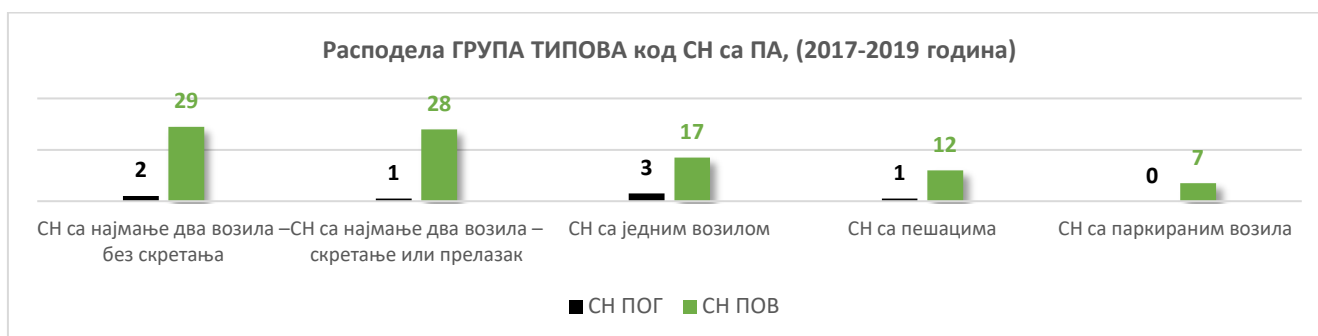
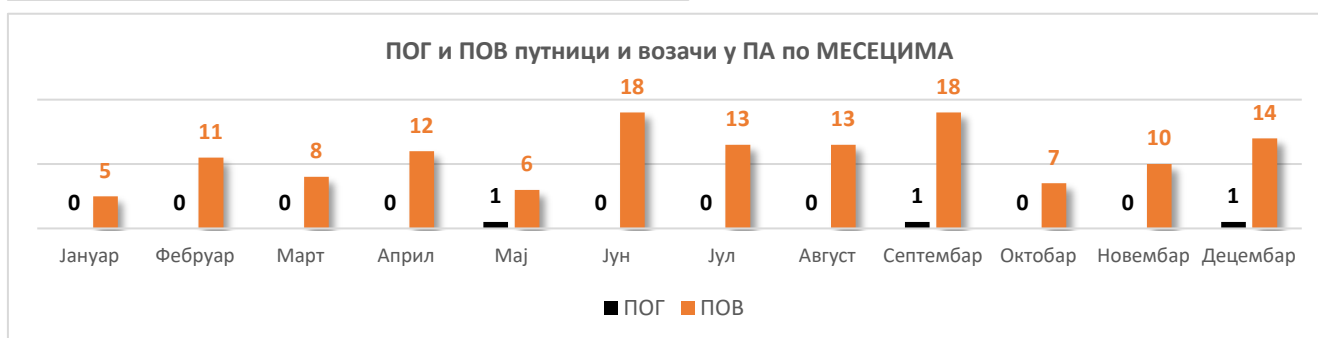
- Број погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима је 1, што чини 9% погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 42, што чини 15% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на МОТ и МОП је међу лицима старости 15-30 и 46-64 година.
- Лица на МОТ и МОП највише страдају у априлу и јулу.
- У периоду од 2017. до 2019.године у СН са МОТ и МОП 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 МОТ и МОП је Возач - непромишљене радње.



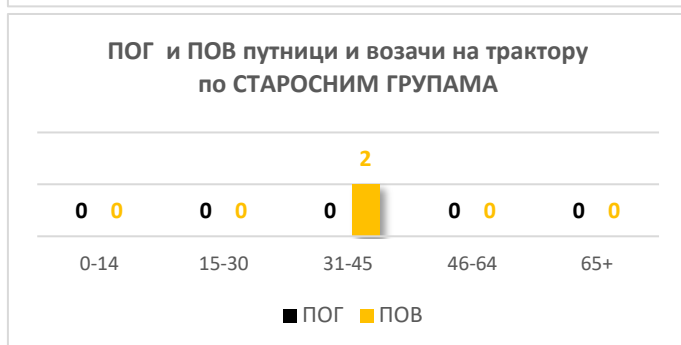
7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



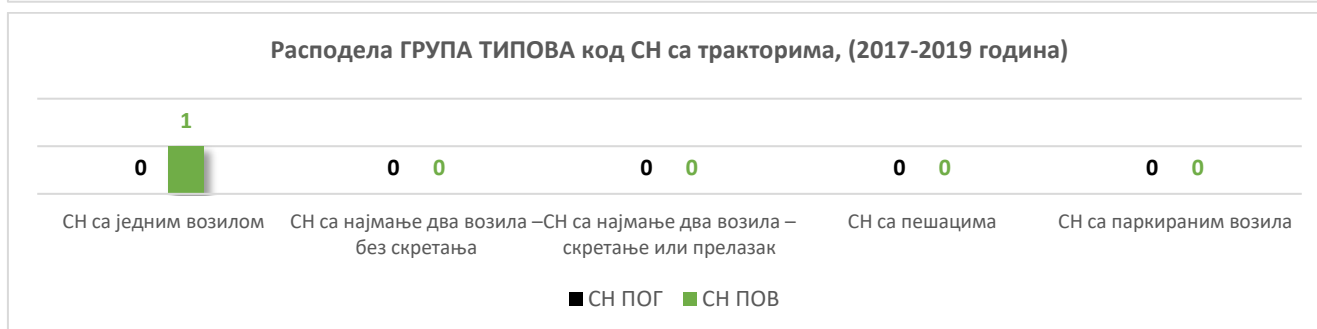
- Број погинулих возача и путника у ПА је 3, што чини 27% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 135, што чини 48% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 15-30 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у септембру.
- 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.



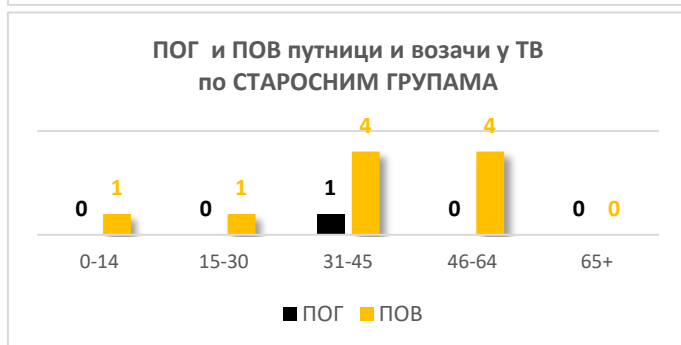
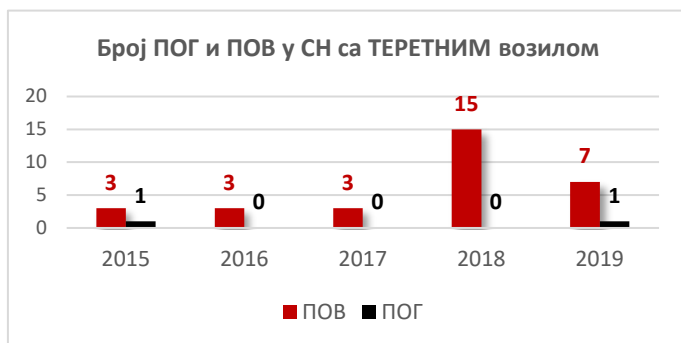
8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



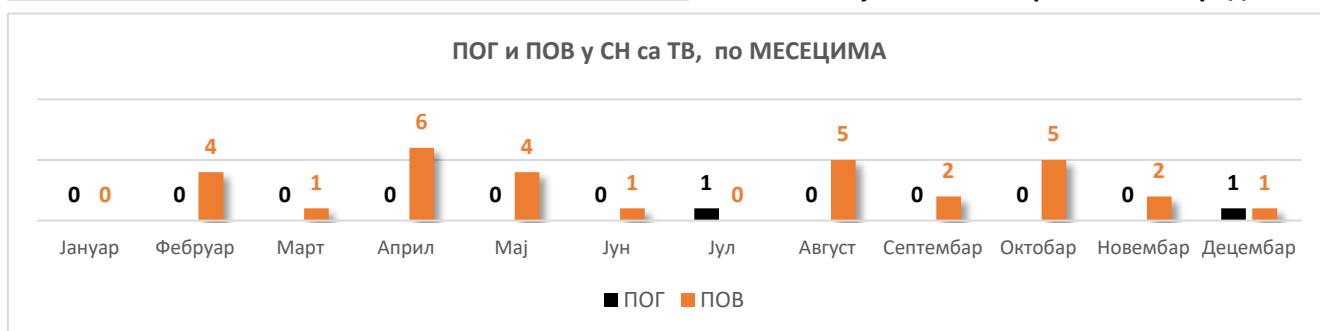
- Није било погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора (у Србији чине 5% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 1% повређених лица у СН (у Србији чине 1% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **31-45 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **августу, септембру и октобру**.
- У периоду од 2017. до 2019.године код СН са тракторима најчешће је одабрана **група типова СН са једним возилом**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем трактора је **Возач - погрешно извођење радњи**.



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

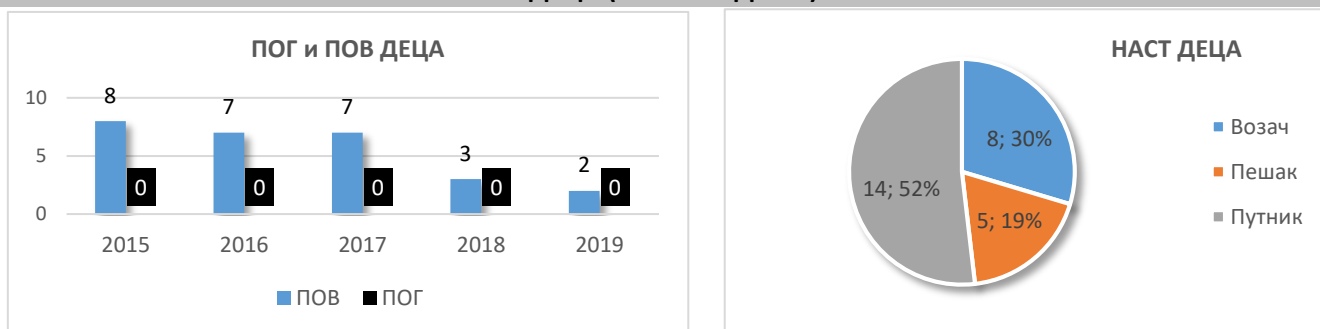


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 2, што чини 18% погинулих лица у СН (у Србији чине 8% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 11% повређених лица у СН (у Србији чине 4% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 31-45 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у априлу.
- У периоду од 2017. до 2019.године код СН са ТВ најчешће је одабрана група типова СН са најмање два возила – скретање или прелазак.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група утицајних фактора настанка СН са настрадалим лицима са учешћем теретних возила је Возач - непромишљене радње.



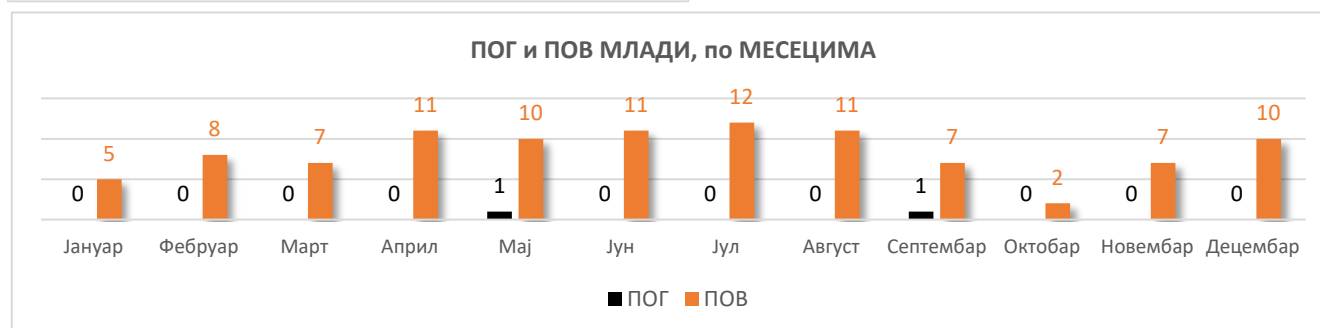
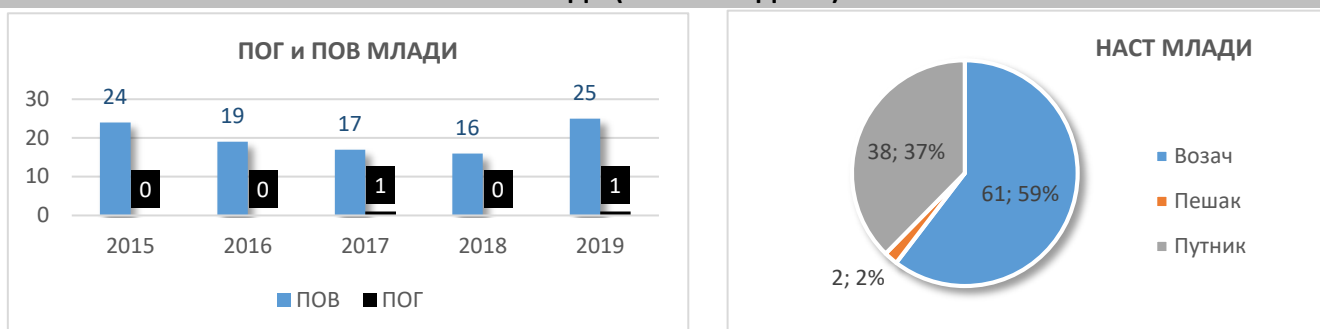
10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



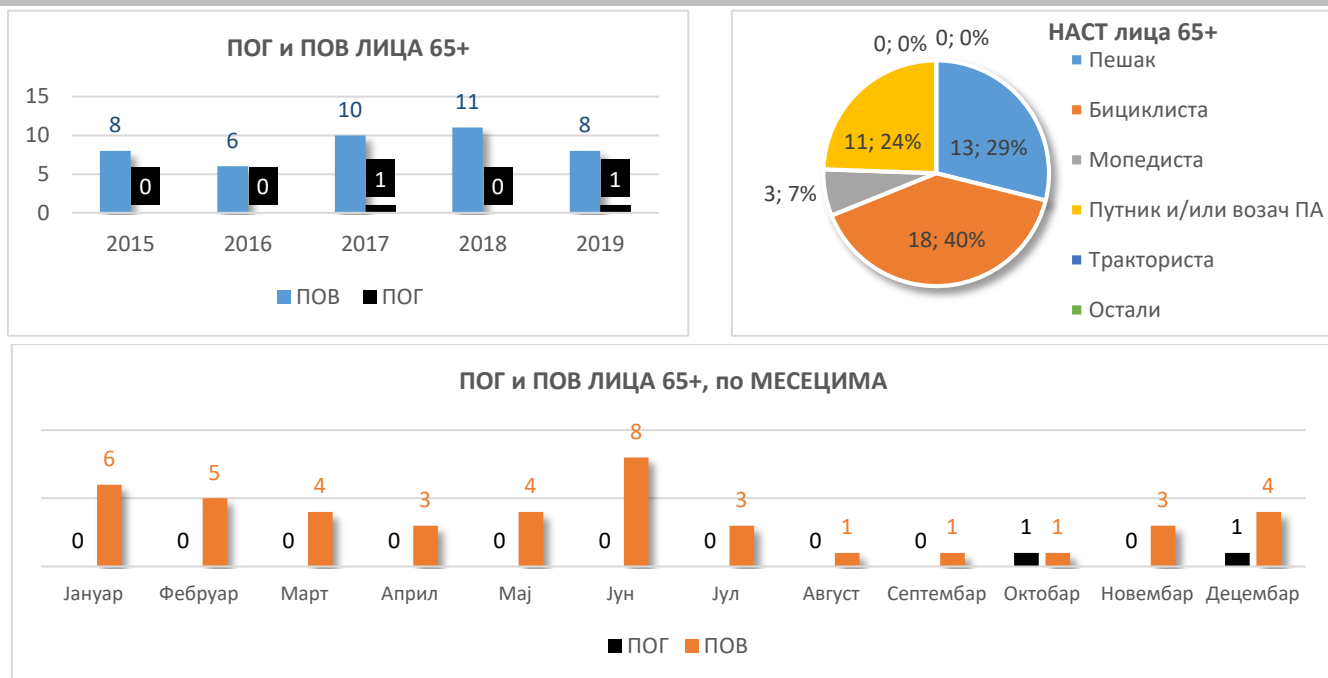
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 27, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 52%, деца пешаци 19%, а деца возачи 30% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у јулу.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло 2 младих лица, што чини 18% укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих 101, што чини 36% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (59%).
- Млади највише страдају у јулу.

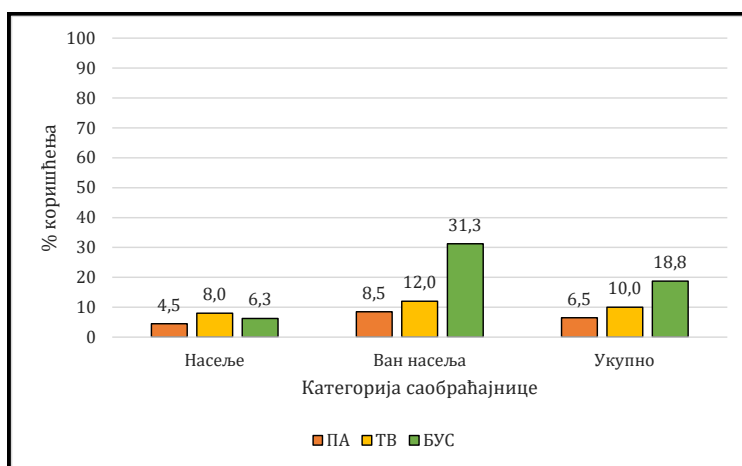
ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



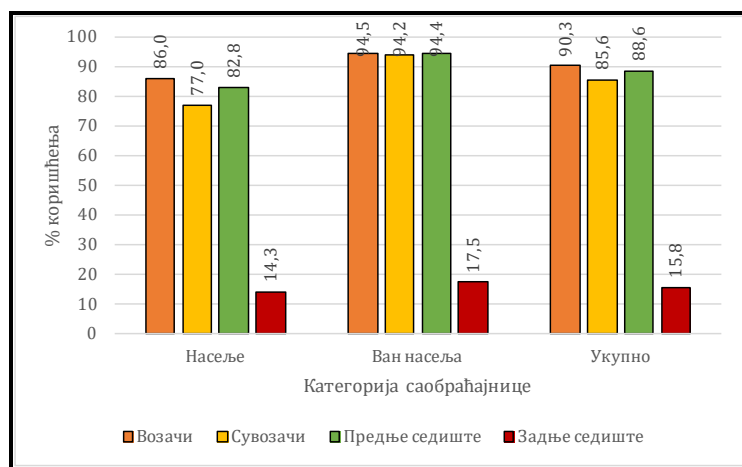
- Укупно је **погинуло 2 старијих лица**, што чини **18%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених** старијих лица **43**, што чини **15%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **бициклисте (40%)**.
- Старији највише страдају у **јуну**.

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

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Апатин, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача аутобуса (18,8%). Возачи аутобуса чешће користе мобилни телефон ван насеља (31,3%) у односу на насеље (6,3%). Са друге стране, возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон ван насеља (8,5%), као и возачи теретних возила (12,0%), Дијаграм бр. 11.1.

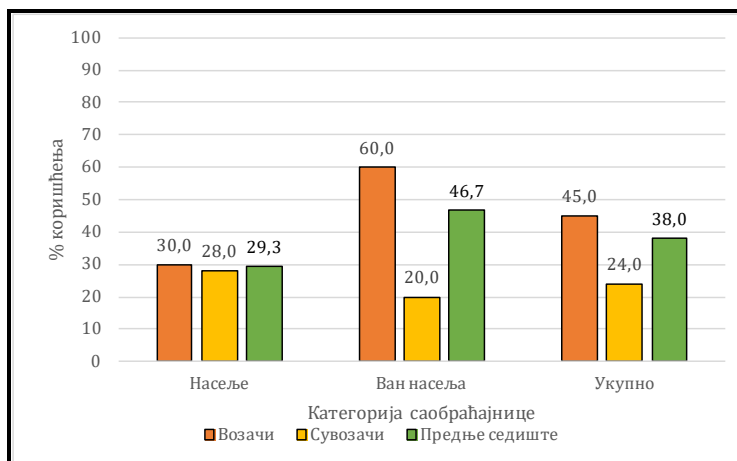


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Апатин



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

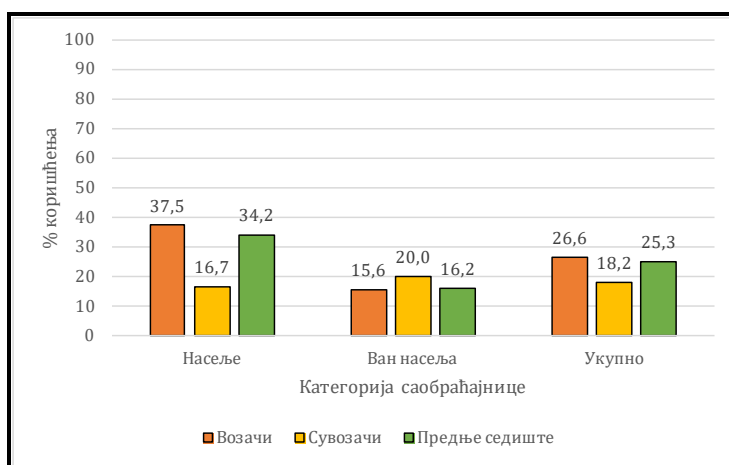
Коришћење сигурносног појаса у општини Апатин нешто је веће код возача него код сувозача. Код возача, ове вредности износе 86,0% у насељу и 94,5% ван насеља. Слично је и код сувозача, већа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (94,2%), а мања у насељу (77,0%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 15,8%. Нешто мањи ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочен је у насељу (14,3%) у односу на употребу ван насеља (17,5%), Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Апатин износи 45,0% код возача и 24,0% код сувозача. Већи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је ван насеља (60,0%), док је код сувозача то случај у насељу (28,0%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је у насељу код возача теретних возила (30,0%), односно, код сувозача ван насеља (20,0%), Дијаграм бр. 11.3.

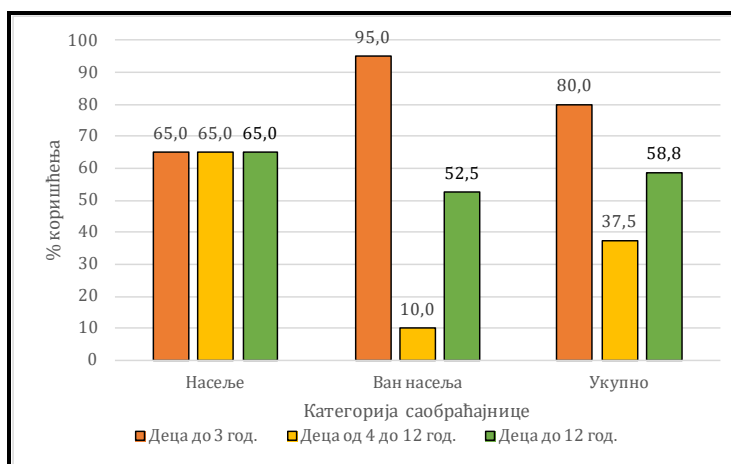
Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Апатин већа је код возача у односу на сувозаче аутобуса. Код возача аутобуса овај проценат износи 37,5% у насељу и 15,6% ван насеља, а просечно износи 26,6%. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 18,2%, и већа је ван насеља (20,0%) у односу на насеље (16,7%), Дијаграм бр. 11.4.



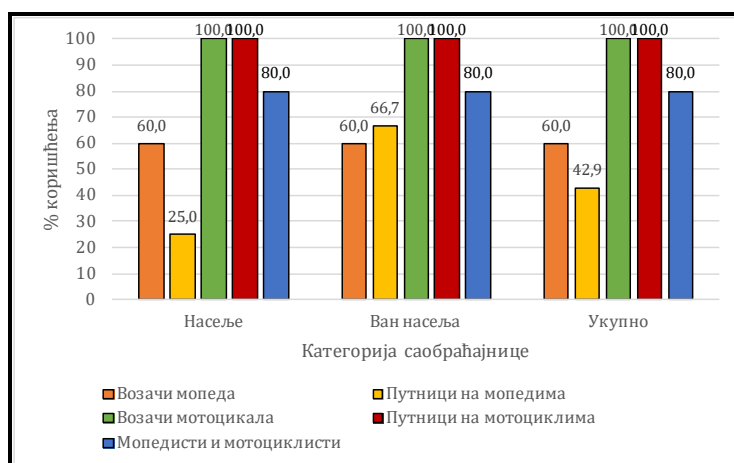
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Апатин

Употреба заштитних система за децу у општини Апатин износи 58,8%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 80,0%, а код старије деце од 4 до 12 година 37,5%. Употреба заштитних система за децу до 3 године у насељу износи 65,0% и мања је у односу на ван насеља (95,0%). Употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година већа је у насељу (65,0%) у односу на ван насеља (10,0%), Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у општини Апатин код свих двоточкаша износи 80,0%. Највеће стопе употребе заштитних кацига уочавају се код путника на мотоциклима (100,0%) и возача мотоцикала (100,0%). У насељу, употреба кацига код двоточкаша износи 80,0%, док је ван насеља овај проценат исти. Треба нагласити и употребу заштитних кацига код возача mopеда у насељу (60,0%) и ван насеља (60,0%), као и употребу заштитних кацига код путника на mopедима у насељу (25,0%) и ван насеља (66,7%), Дијаграм бр. 11.6.

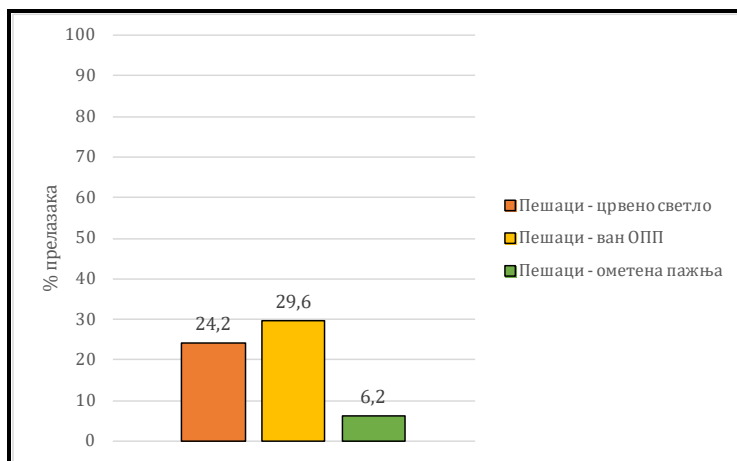


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Апатин



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Апатин

Истраживања понашања пешака на подручју општине Апатин показала су да 24,2% пешака прелази улицу када им је прелазак забрањен црвеним светлом. Већи проценат пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза, њих 29,6%. Такође, 6,2% пешака имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Апатин

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Апатин 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.	2	20	0	0
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	2	18	0	1
ЦИЉ	2020. год.	max 1	max 10	0	0

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

- Догодило се укупно 336 саобраћајних незгода, од којих је 214 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 11 лица, док је теже и лакше повређено 281 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Погинуло је 3 пешака, што чини 27% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 2 бициклиста, што чини 18% укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуо је 1 возач и путник на мотоциклима и мопедима, што чини 9% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 3 возача и путника у ПА, што чини 27% 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 2 лица, што чини 18% од укупног броја погинулих лица.
- У посматраном периоду повређено је 27-оро деце, док није било погинуле деце у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству путника (52%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 2 младих. Млади чине 18% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (59%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 2 лица старости 65 и више година, што чини 18% од укупног броја погинулих лица. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству бициклисте (40%).
- 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**. 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.**