

ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

*** ОПШТИНА АЛИБУНАР ***



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.

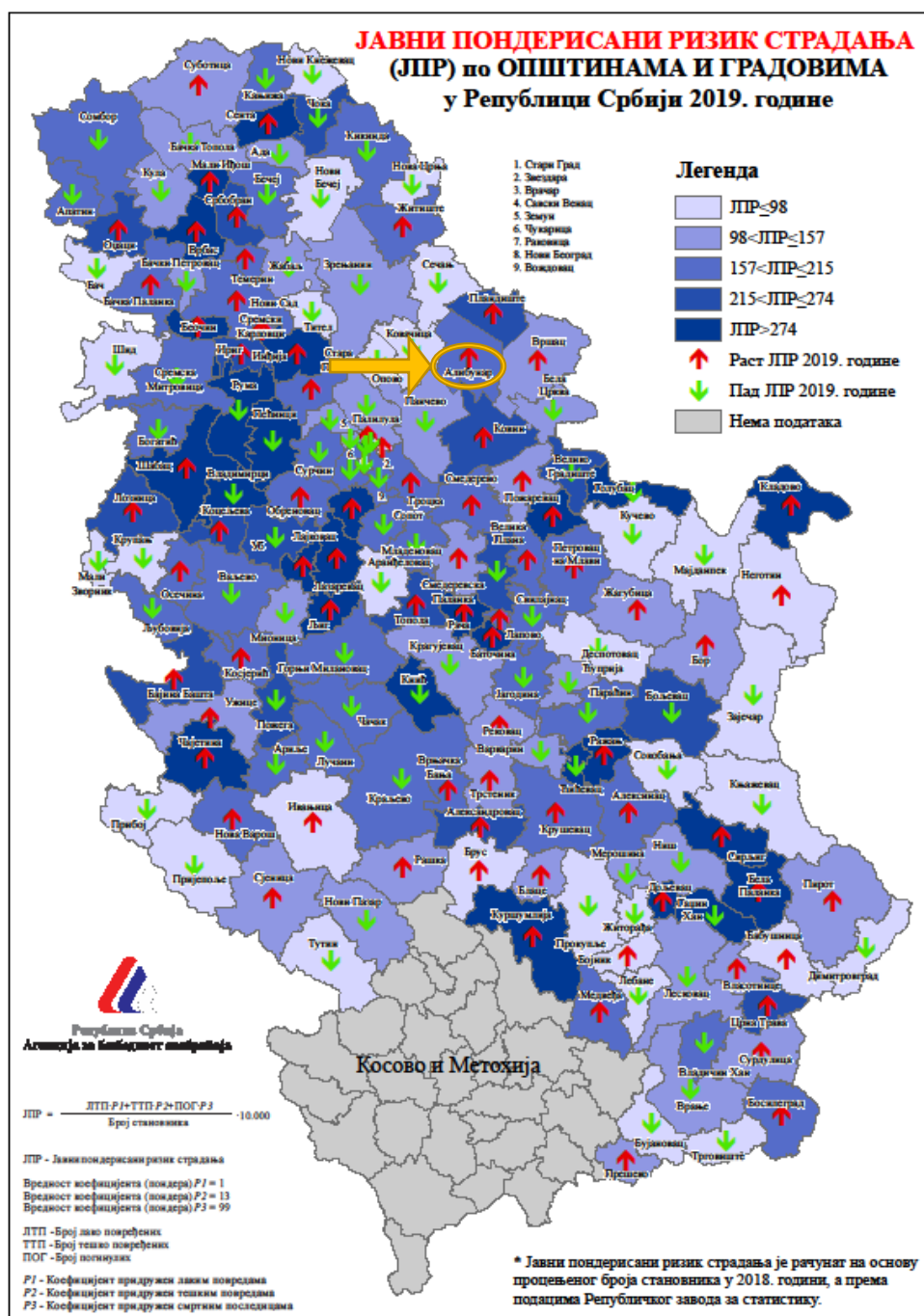
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији **општине Алибунар**. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

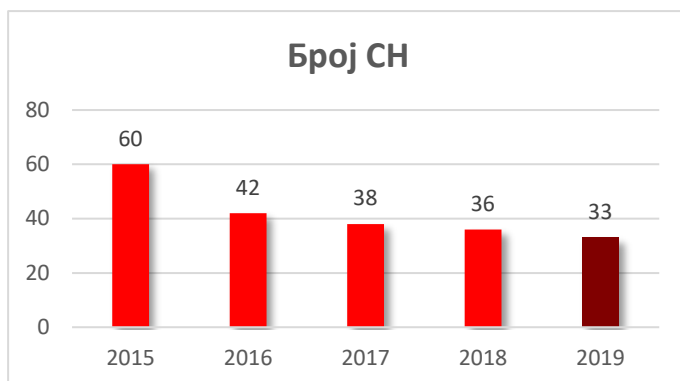
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

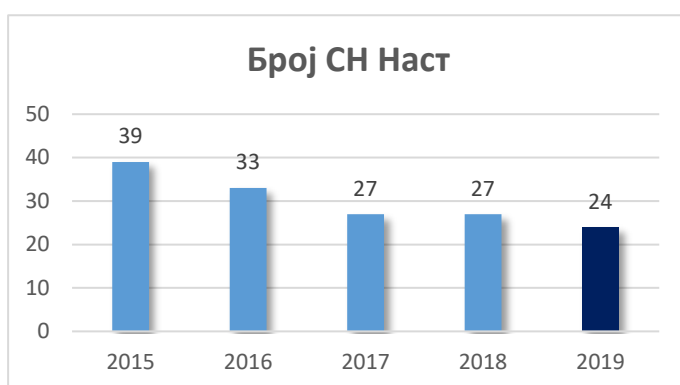


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Алибунар припада класи **средње вредности ризика**, при чему је у 2019. години дошло до **повећања** 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: **209.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **150.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **10.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **223.**

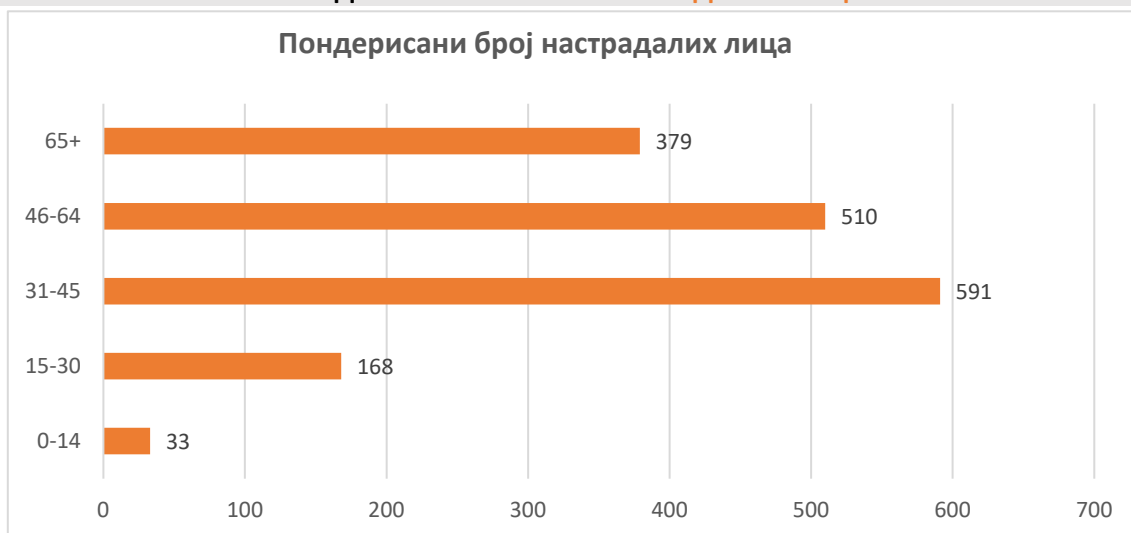
3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ПОНДЕРИСАНИ БРОЈ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, У ОДНОСУ НА КАТЕГОРИЈУ ВОЗИЛА И СВОЈСТВО УЧЕШЋА



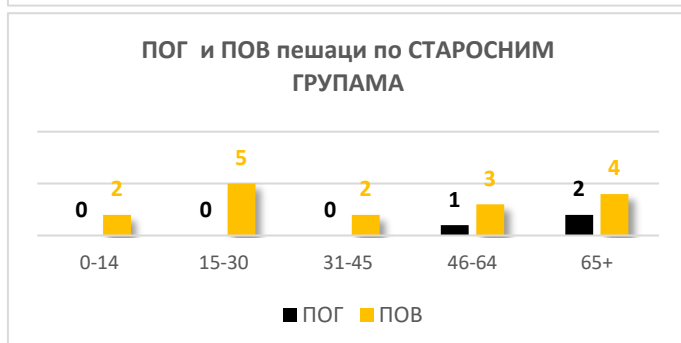
Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да, у односу на категорију возила и својство учешћа настрадалих у саобраћајним незгодама, највише страдају **возачи и путници у ПА**.

ПОНДЕРИСАНИ БРОЈ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, У ОДНОСУ НА СТАРОСТ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА

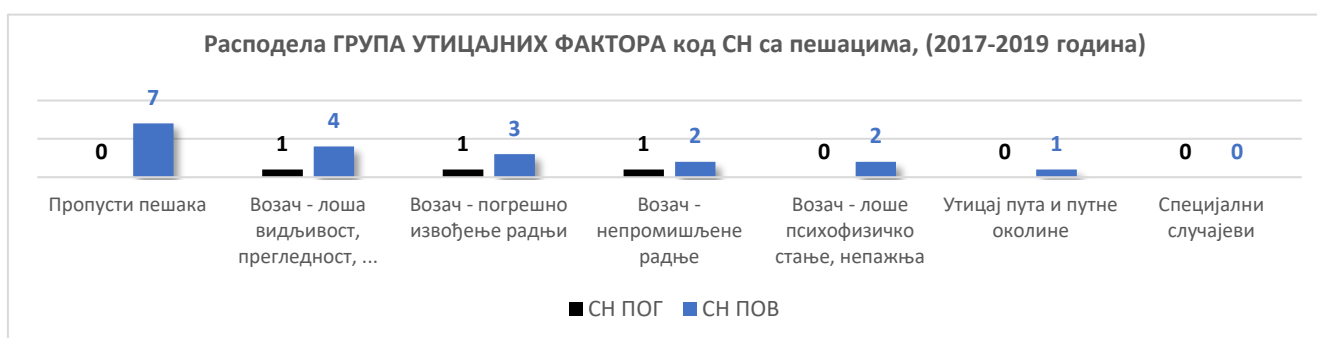
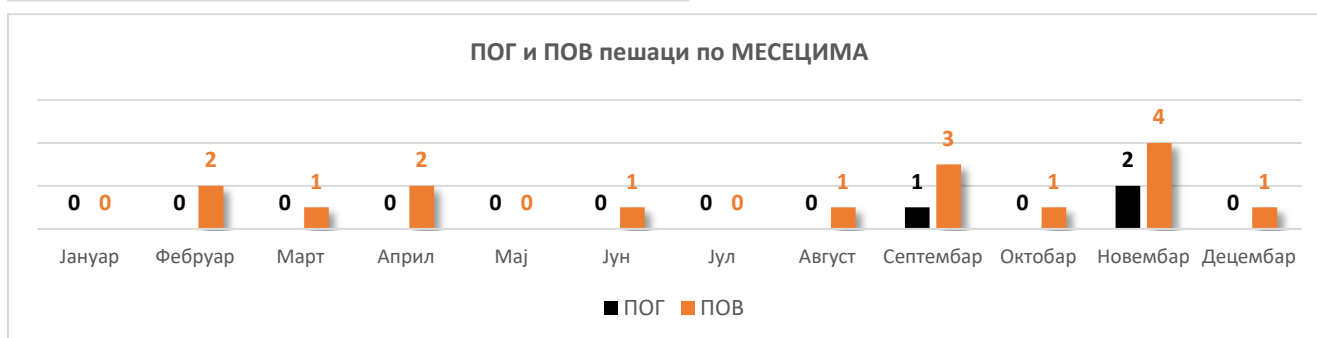


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 31-45 година**.

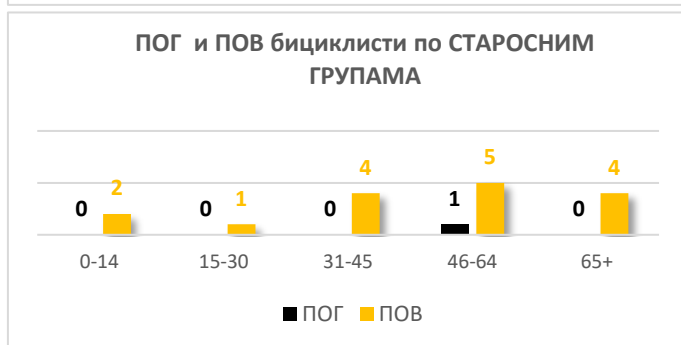
4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



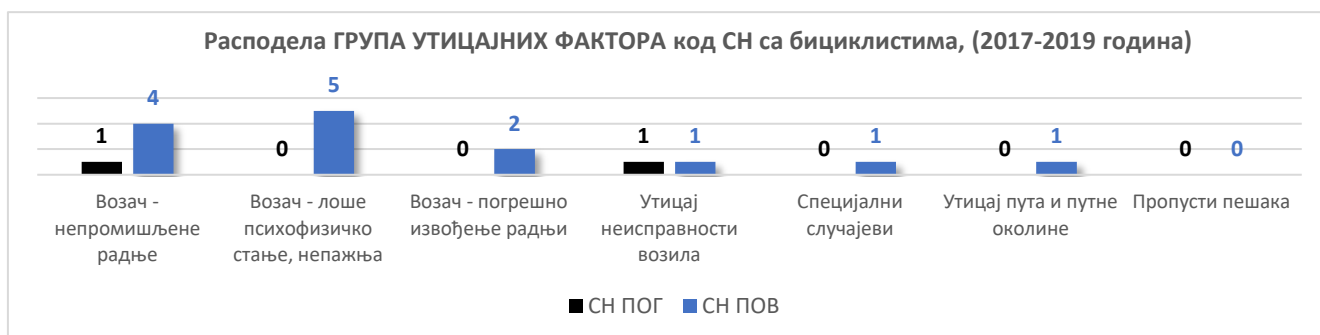
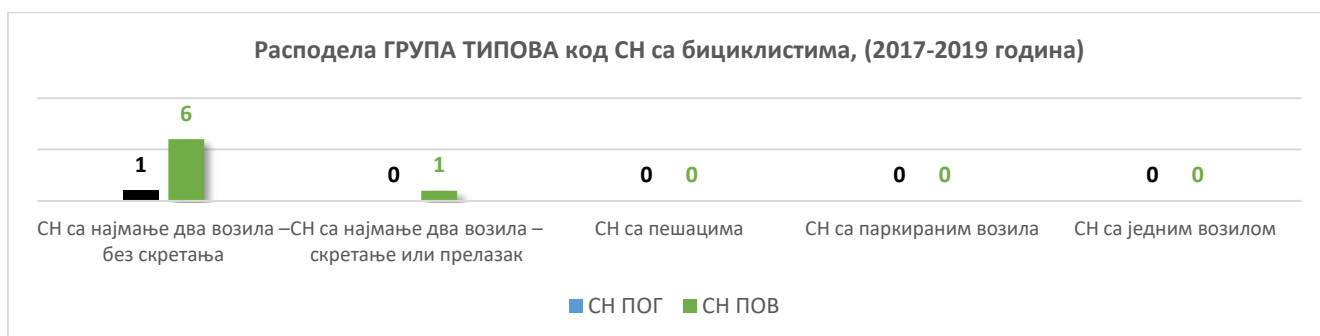
- Број погинулих пешака је 3, што чини 30% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 16, што чини 7% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости 65+ година.
- Пешаци највише страдају у новембру.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је Пропусти пешака.



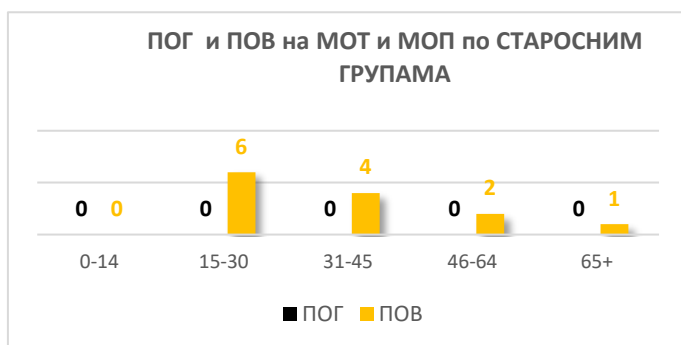
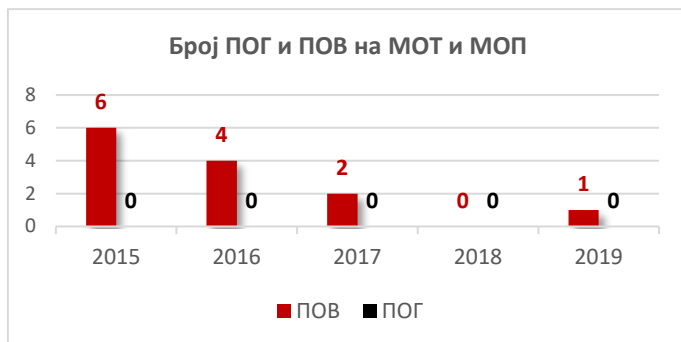
5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



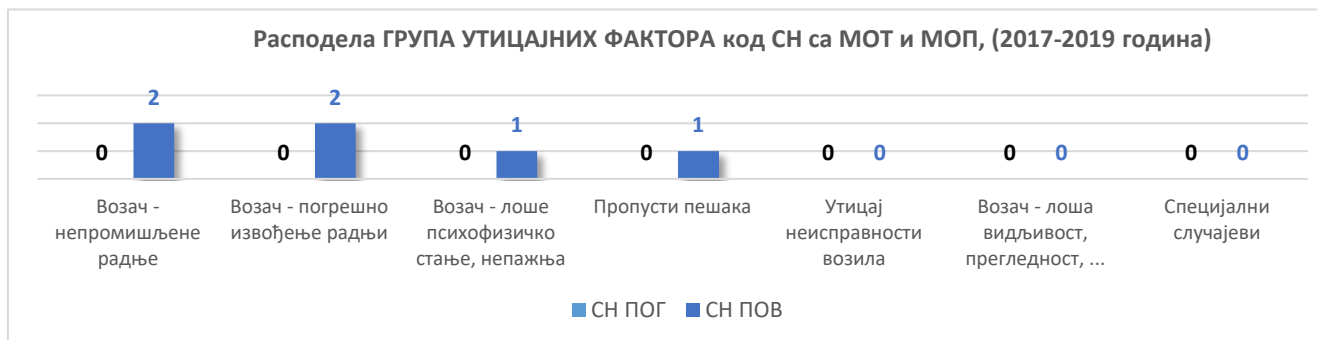
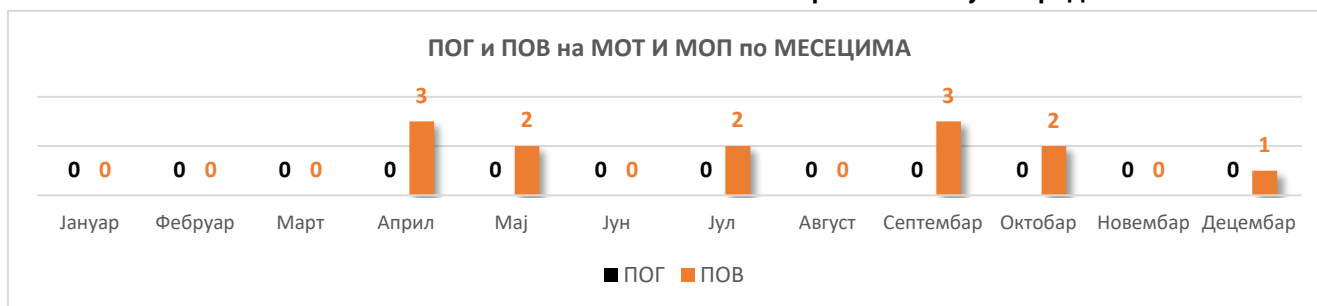
- Број погинулих бициклиста је 1, што чини 10% погинулих лица у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 16, што чини 7% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости **46-64 година**.
- Бициклисти највише страдају у **априлу и 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 најчешће групе **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим бициклистима су **Возач - непромишљене радње и Возач - лоше психофизичко стање, непажња**.



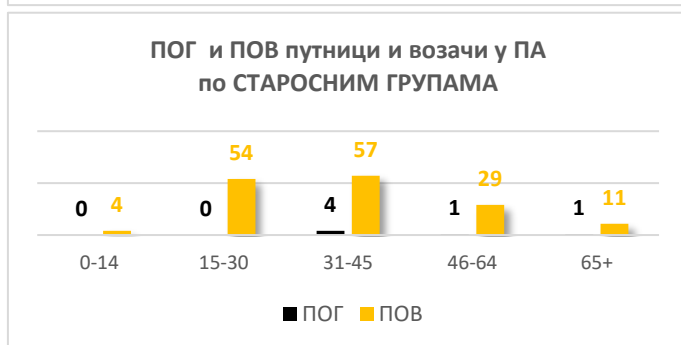
6. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



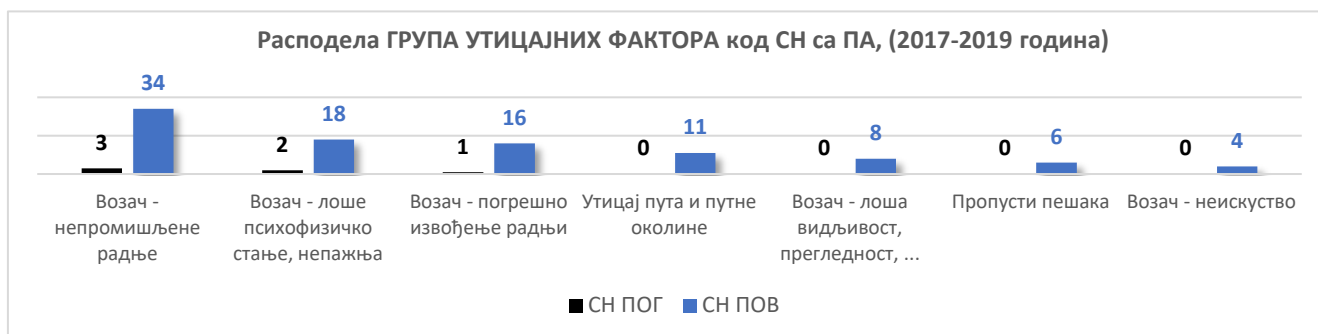
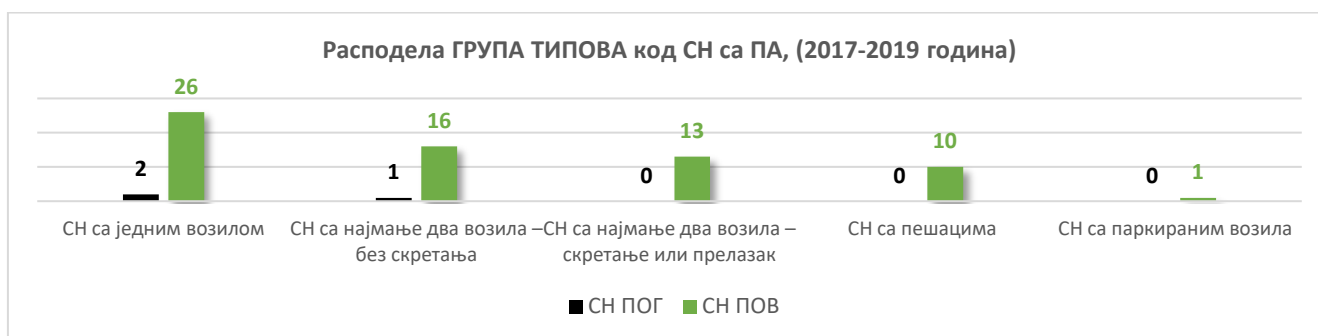
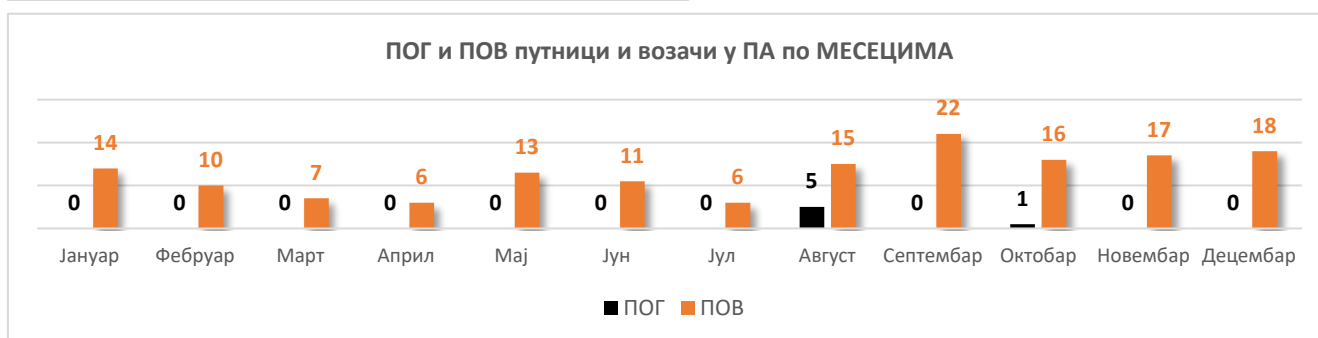
- Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 13, што чини 6% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на МОТ и МОП је међу лицима старости 15-30 година.
- Лица на МОТ и МОП највише страдају у априлу и септембру.
- У периоду од 2017. до 2019.године у СН са МОТ и МОП најчешће је одабрана група типова СН са пешацима, СН са једним возилом, СН са најмање два возила – без скретања, 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 и Возач - погрешно извођење радњи.



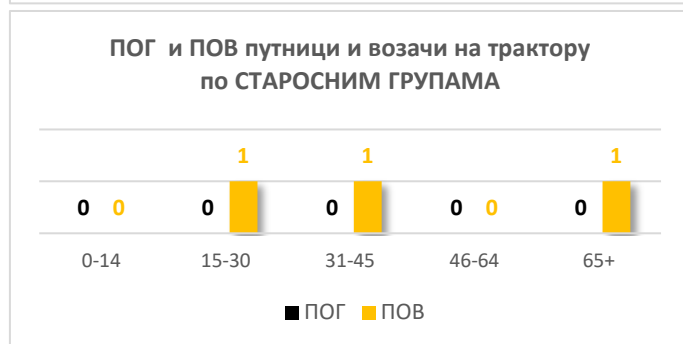
7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



- Број погинулих возача и путника у ПА је 6, што чини 60% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 155, што чини 70% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 31-45 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 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)



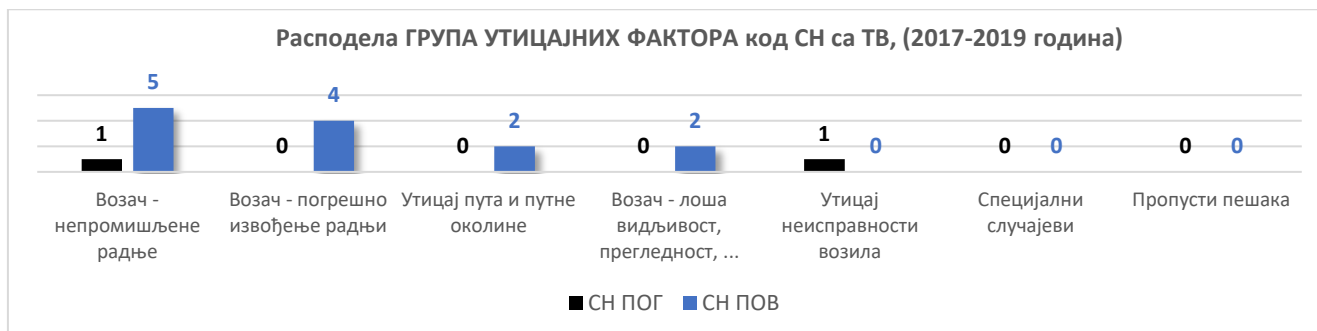
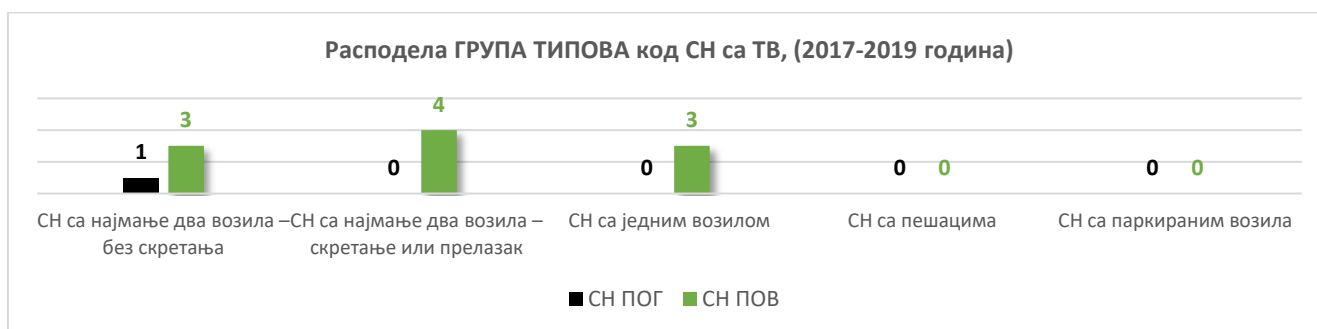
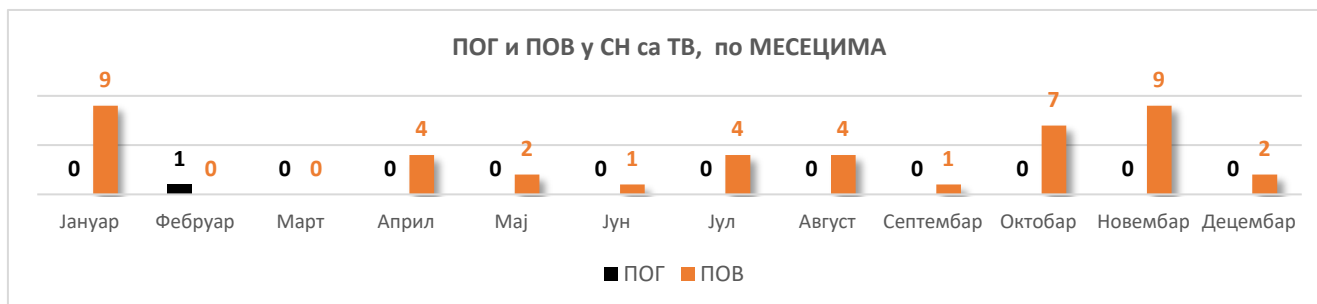
- Није било погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора (у Србији чине 5% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 6% повређених лица у СН (у Србији чине 1% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **15-30, 31-45 и 65+ година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **октобру**.
- У периоду од 2017. до 2019.године код СН са тракторима 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 трактора је **Возач - погрешно извођење радњи**.



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

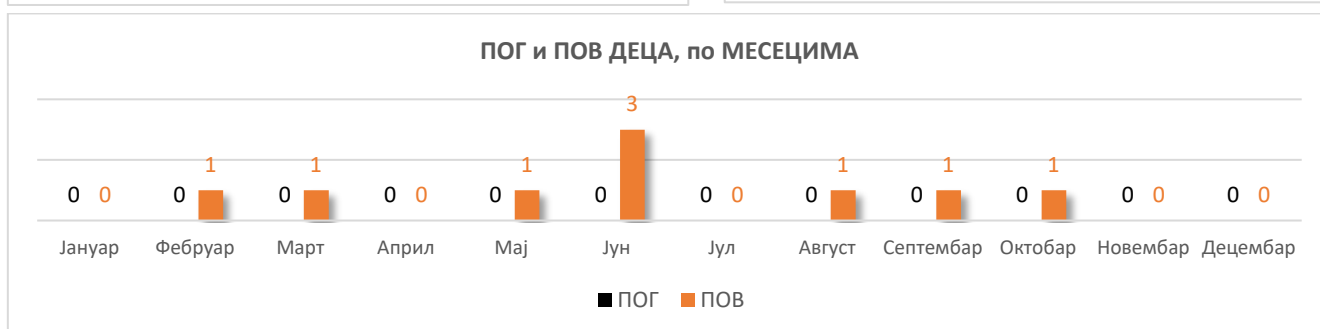
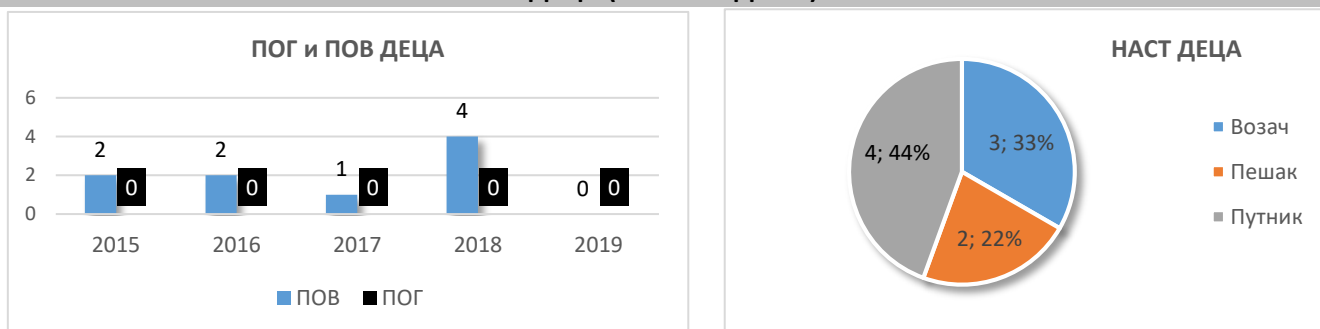


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 1, што чини 10% погинулих лица у СН (у Србији чине 8% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 19% повређених лица у СН (у Србији чине 4% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости **31-45 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у **јануару и новембру**.
- У периоду од 2017. до 2019.године код СН са ТВ 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 теретних возила је **Возач - непромишљене радње**.



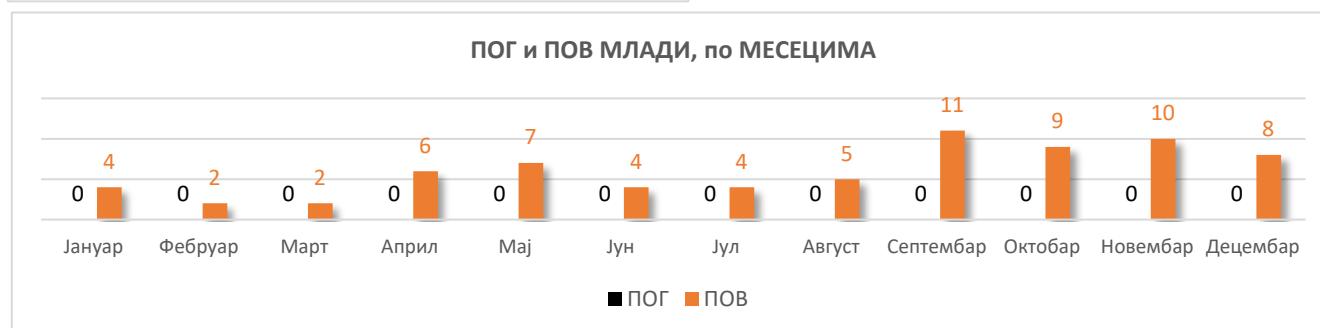
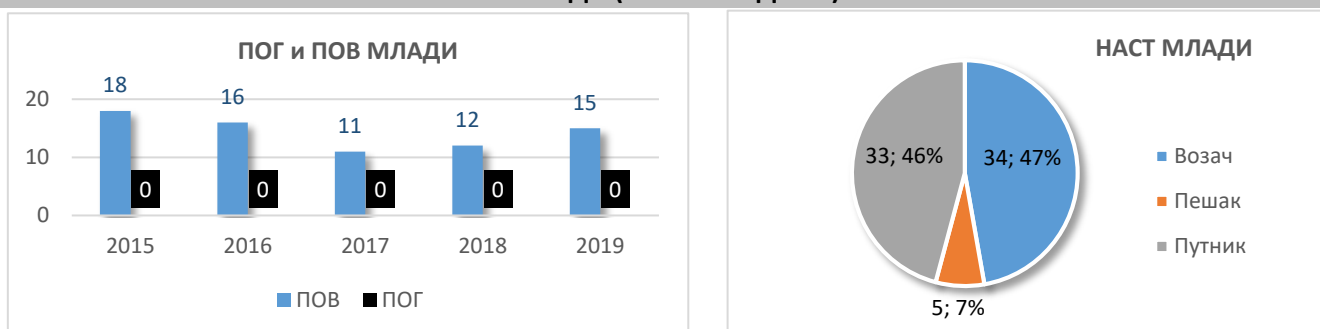
10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



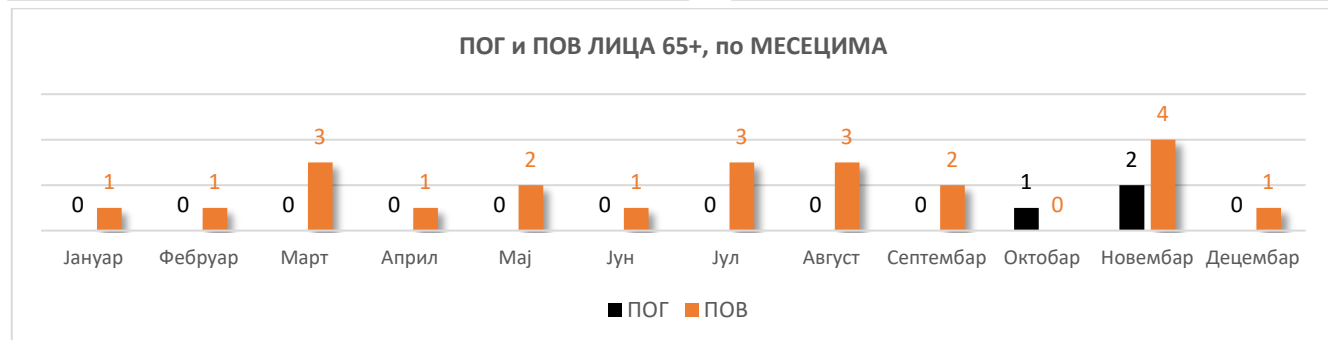
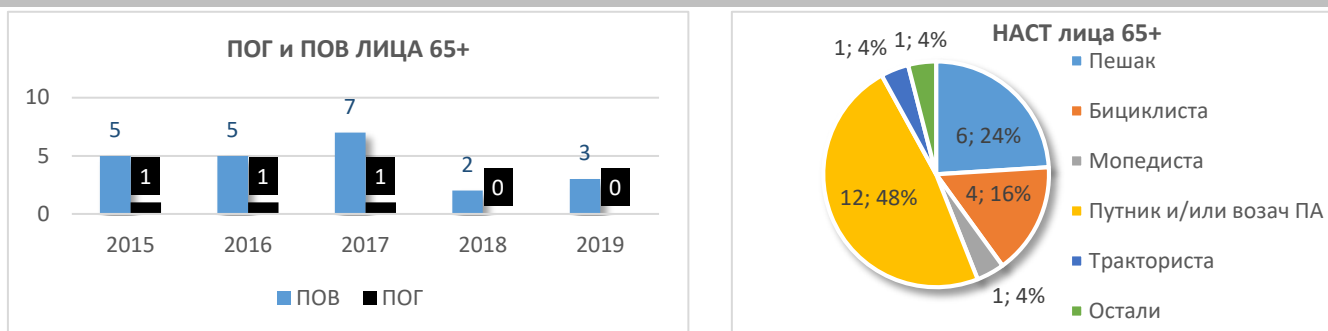
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 9, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 44%, деца пешаци 22%, а деца возачи 33% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у мају.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



- Није било погинулих младих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих 72, што чини 32% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (47%).
- Млади највише страдају у септембру.

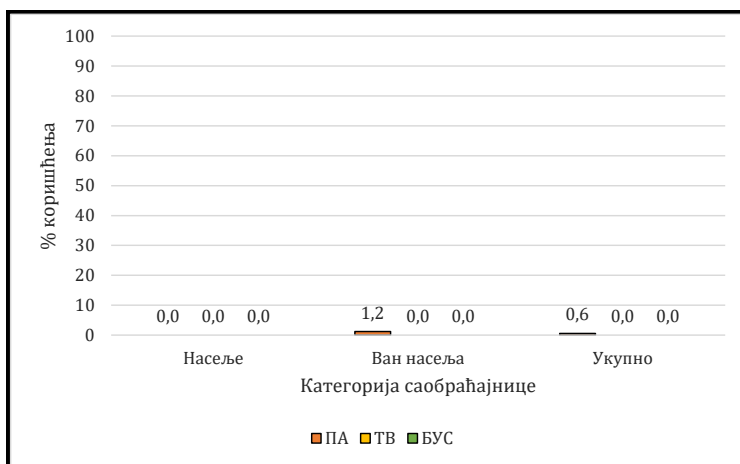
ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



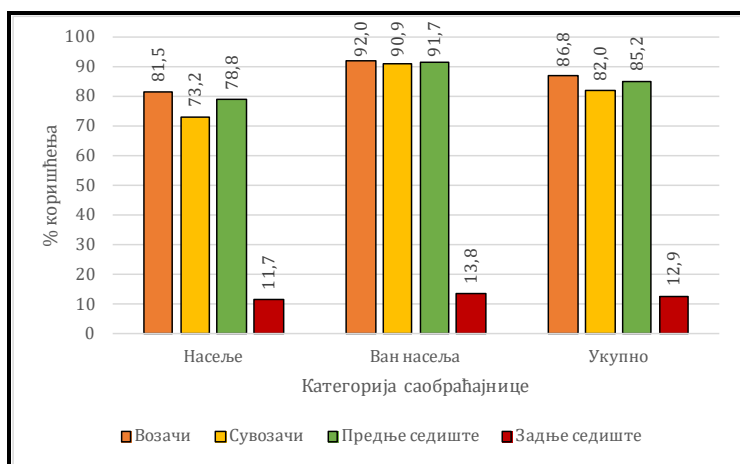
- Укупно је **погинуло 3 старијих лица**, што чини **30%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених** старијих лица **22**, што чини **10%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА** (48%).
- Старији највише страдају у **новембру**.

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

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Алибунар, уочено је коришћење мобилних телефона код возача путничких аутомобила, али не и код возача теретних возила и возача аутобуса. Возачи путничких аутомобила чешће користе мобилне телефоне током вожње ван насеља (1,2%), а просечно 0,6%, Дијаграм бр. 11.1.

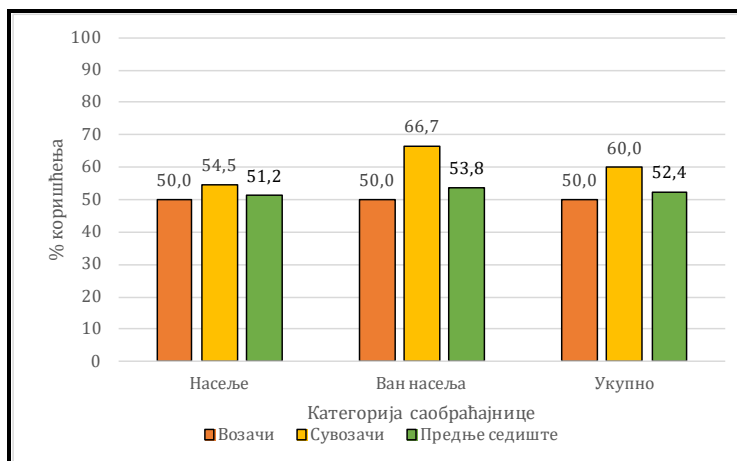


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Алибунар



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

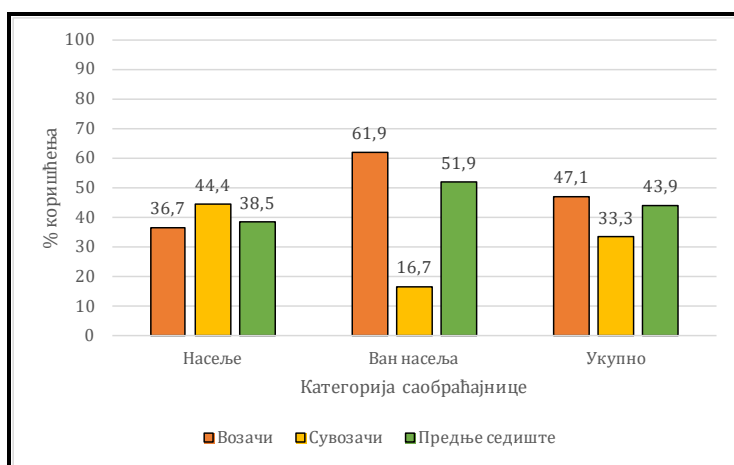
Коришћење сигурносног појаса у општини Алибунар не разликује се превише код возача и сувозача. Код возача, ове вредности су 81,5% у насељу и 92,0% ван насеља. Слично, код сувозача, већа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (90,9%), док је у насељу употреба сигурносног нешто мања (73,2%). Просечно, забележена је значајно мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 12,9%. Нешто већа вредност употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочена је у насељу (11,7%) у односу на ван насеља (13,8%), Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Алибунар износи 50,0% код возача и 60,0% код сувозача. Возачи теретних возила подједнако често користе сигурносни појас и у насељу и ван насеља. Већи проценат употребе сигурносног појаса код сувозача теретних возила забележен је ван насеља (66,7%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код сувозача теретних возила у насељу (54,5%), Дијаграм бр. 11.3.

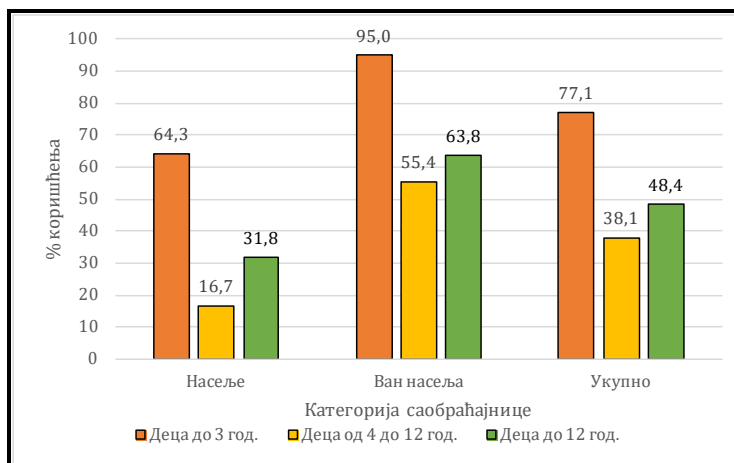
Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Алибунар већа је код возача него код сувозача. Код возача аутобуса овај проценат износи 47,1%, и то 36,7% у насељу и 61,9% ван насеља. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 33,3% (16,7% ван насеља и 44,4% у насељу), Дијаграм бр. 11.4.



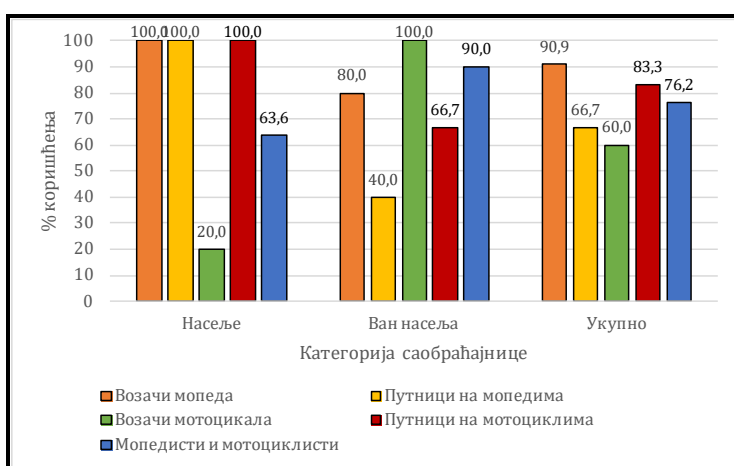
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Алибунар

Употреба заштитних система за децу у општини Алибунар износи 48,4%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 77,1%, а код старије деце од 4 до 12 година 38,1%. Употреба заштитних система за децу до 3 године износи 64,3% у насељу и 95,0% ван насеља. Са друге стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година износи 16,7% у насељу и 55,4% ван насеља, Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у општини Алибунар код свих двоточкаша износи 76,2%. Сви возачи мотоцикала су користили заштитну кацигу ван насеља, а сви возачи мопеда и путници на мопедима и мотоциклима су користили заштитну кацигу у насељу. Нарочито треба нагласити употребу заштитних кацига у насељу код возача мотоцикала (20,0%). Такође, треба истаћи и употребу заштитних кацига ван насеља код путника на мопедима (40,0%), Дијаграм бр. 11.6.

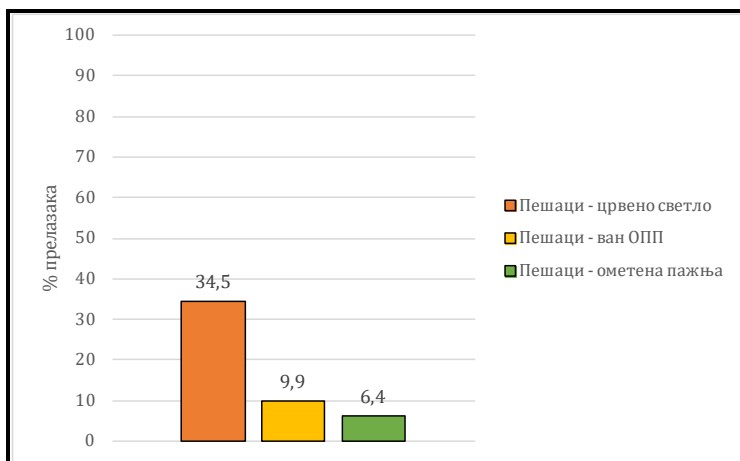


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Алибунар



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Алибунар

Истраживања понашања пешака на подручју локалне заједнице Алибунар показала су да 34,5% пешака прелази улицу када им је прелазак забрањен црвеним светлом. Значајно мањи проценат пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза, њих 9,9%. Такође, 6,4% пешака имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Алибунар

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Алибунар у складу са националном Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године

		ПОГ	ТПП	ПОГ ДЕЦА	ТПП ДЕЦА
РЕПЕРНО СТАЊЕ	2011. год.	3	11	0	1
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	2	5	0	0
ЦИЉ	2020. год.	max 1	max 5	0	0

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

- Догодило се **укупно 209 саобраћајних незгода**, од којих је **150 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 10 лица**, док је теже и лакше **повређено 223 лица**.
- **Није успостављен опадајући тренд броја погинулих, док је успостављен опадајући тренд броја повређених лица.**
- **Погинуло је 3 пешака**, што чини **30%** од укупног броја погинулих лица у СН.
- **Погинуо је 1 бициклиста**, што чини **10%** укупног броја погинулих лица у СН.
- **Нема погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима.**
- **Погинуло је 6 возача и путника у ПА**, што чини **60%** 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 **1 лице**, што чини **10%** од укупног броја погинулих лица.
- У посматраном периоду **повређено је 9-оро деце**, док **није било погинуле деце** у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству **путника (44%)**.
- У саобраћајним незгодама није било **погинулих младих**. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача (47%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 3 лица старости 65 и више година**, што чини **30%** од укупног броја погинулих лица. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА (48%)**.
- 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 **септембру**.

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.**