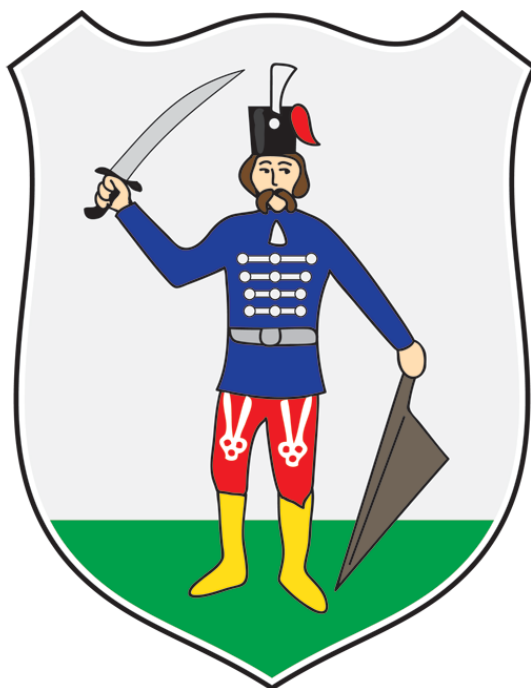


# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ОПШТИНА АДА \***



## 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.

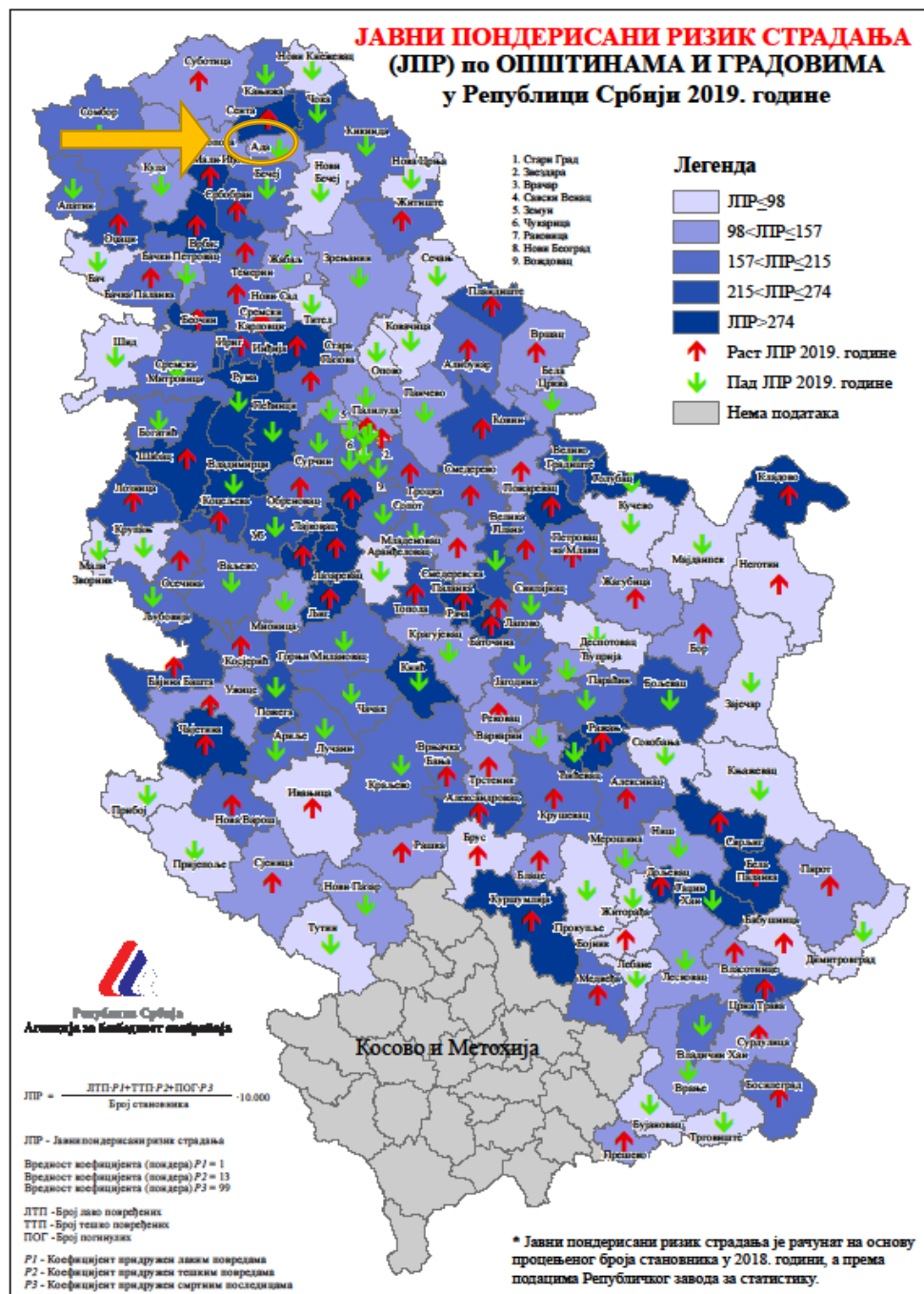
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Ада. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ) лица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

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

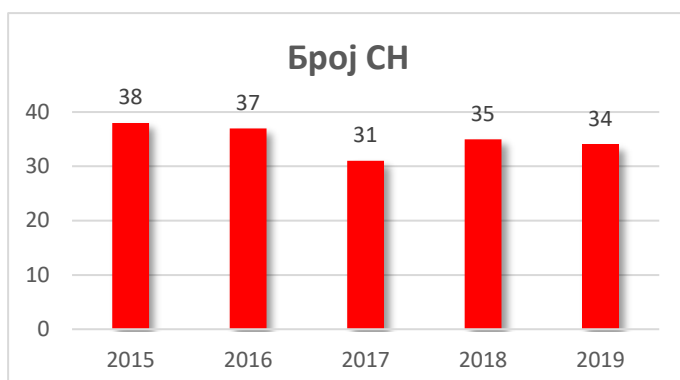
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИКИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analize-i-istrazivanja/baza-podataka>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

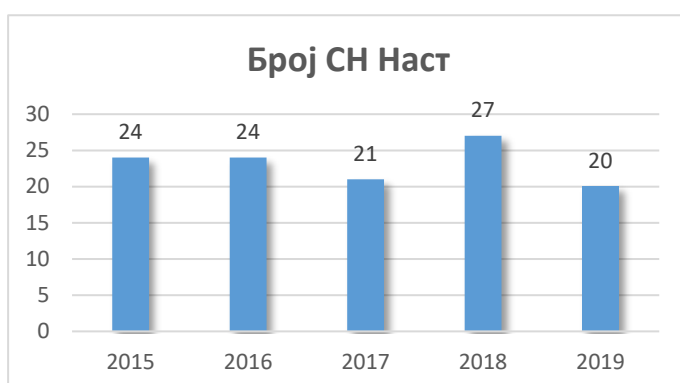


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Ада припада класи **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 **175**.



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је **116**.



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је **7**.



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је **153**.

### 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

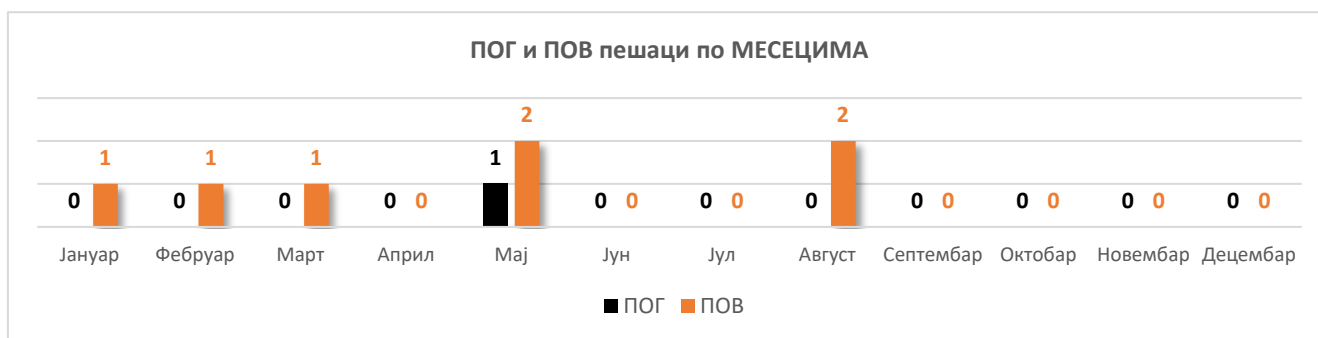
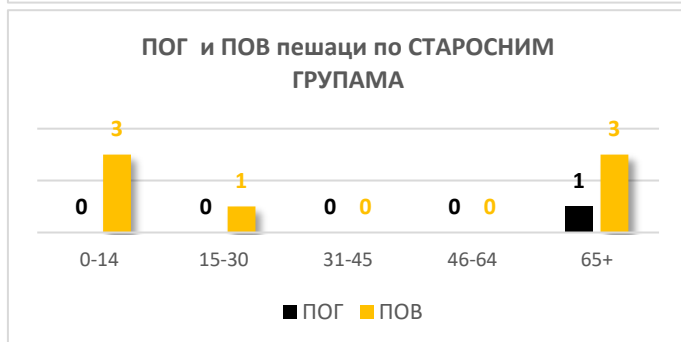


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 65+ година**.

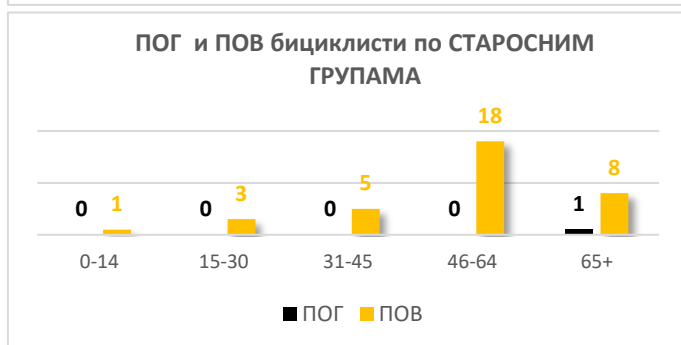
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



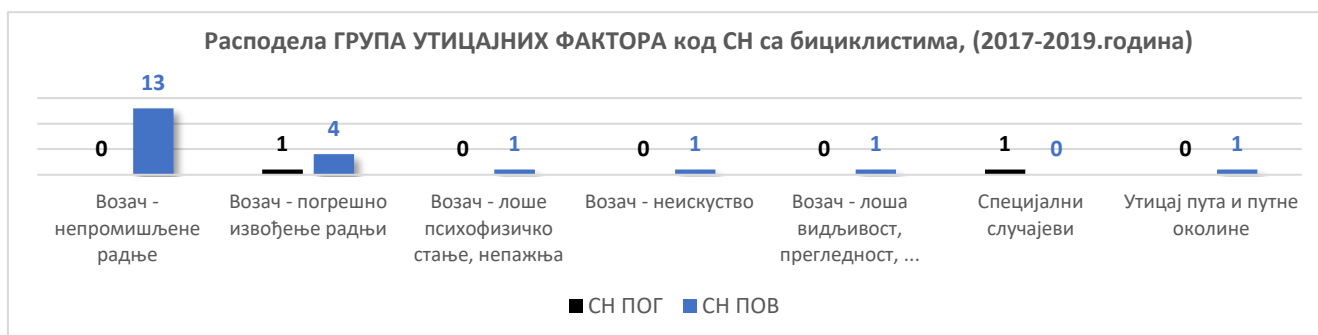
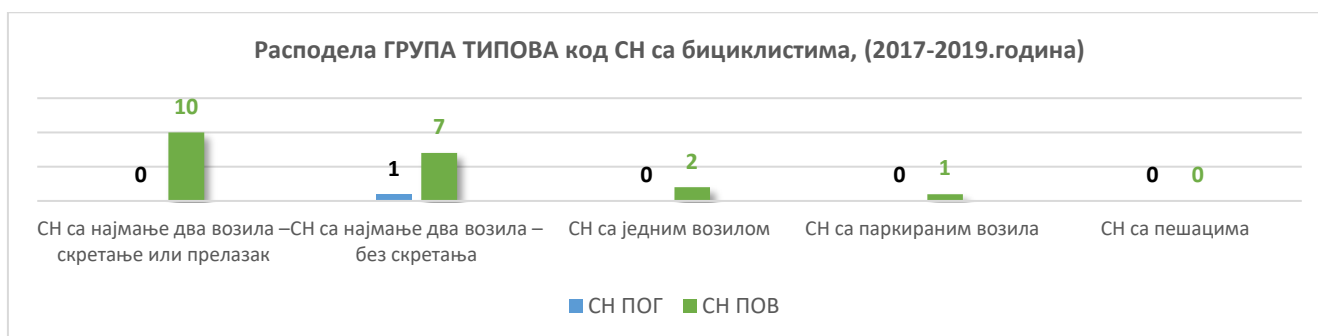
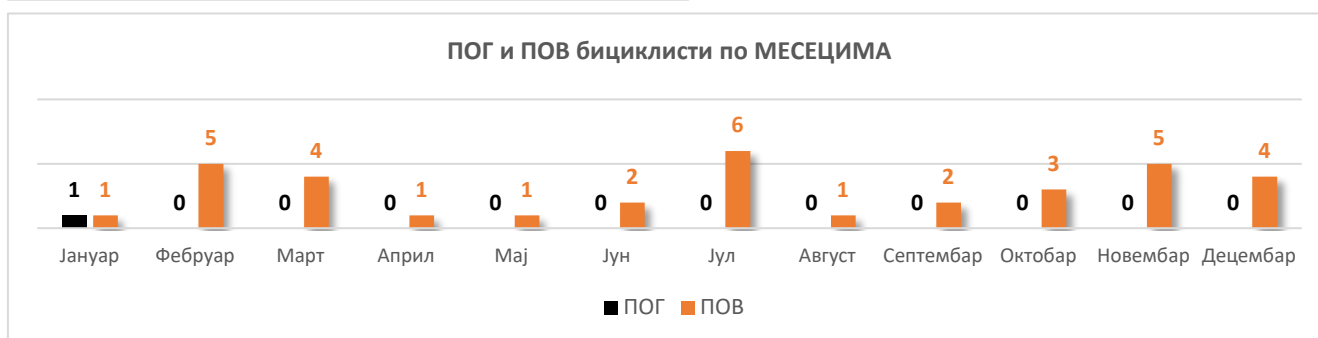
- Погинуо је један пешак, што чини **14%** погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине **25%** свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је **7**, што чини **5%** повређених лица у СН (у Србији пешаци чине **14%** свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **65+ година**.
- Пешаци највише страдају у мају.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - непромишљене радње**.



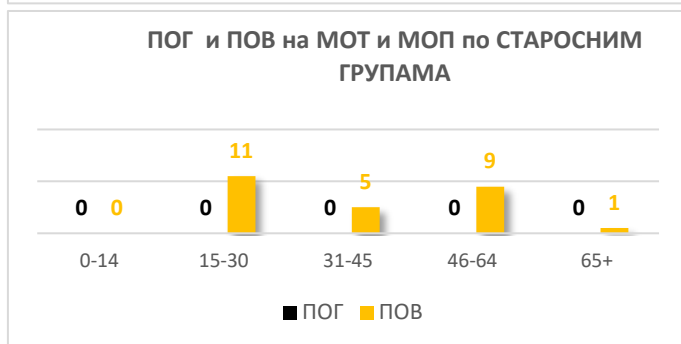
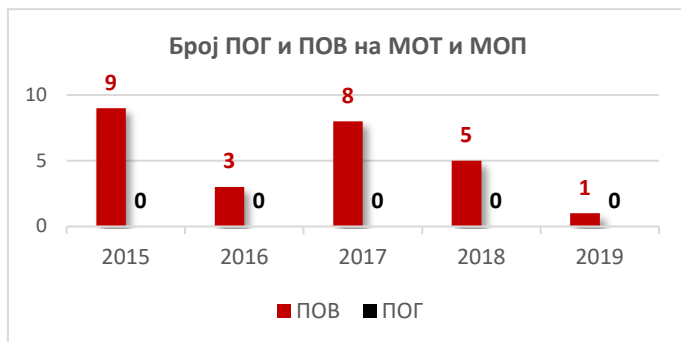
## 5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



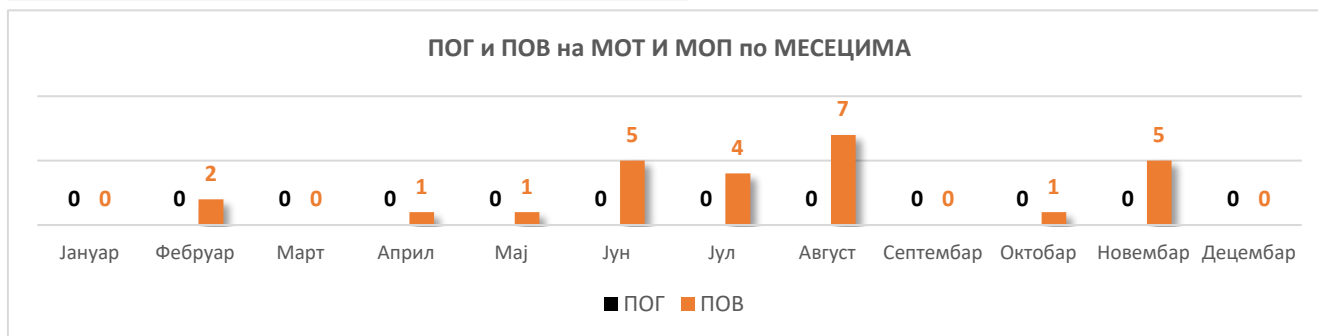
- Погинуо је један бициклиста, што чини **14%** погинулих лица у СН (у Србији чине **10%** свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је **35**, што чини **23%** повређених лица у СН (у Србији чине **7%** свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости **46-64 година**.
- Бициклисти највише страдају у **јулу**.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са учешћем бициклиста 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 бициклистима је **Возач - непромишљене радње**.



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

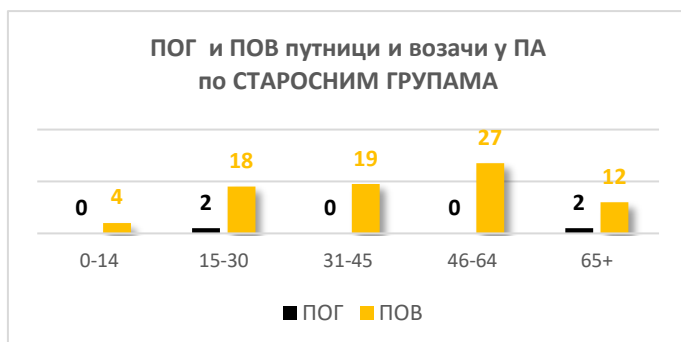


- Није погинуло ниједно лице на моторизованим двоточкашима у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Повређено је 26 лица на моторизованим двоточкашима, што чини 17% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на **МОТ и МОП** је међу лицима старости **15-30 година**.
- Лица на **МОТ и МОП** највише страдају у **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 најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим лицима на МОТ и МОП је **Возач - непромишљене радње**.

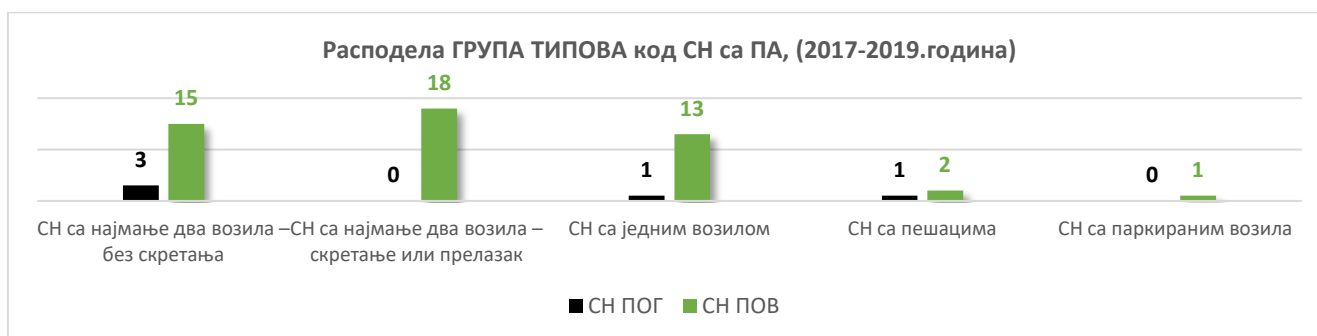
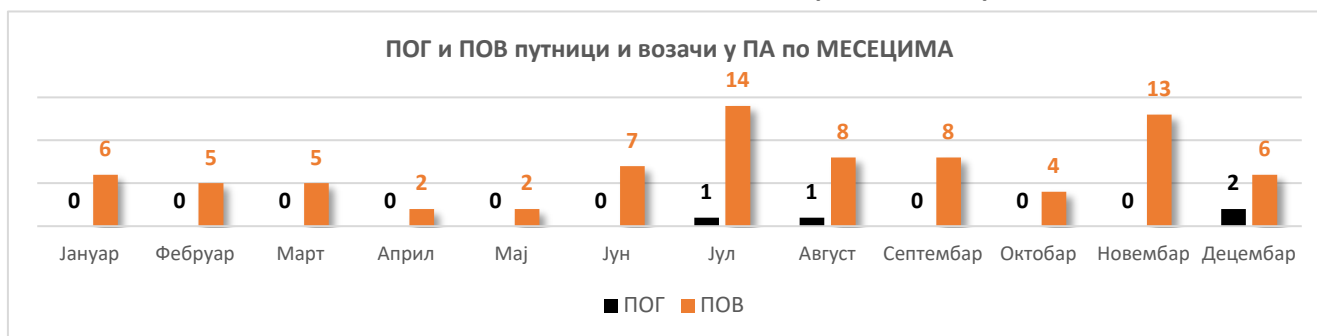




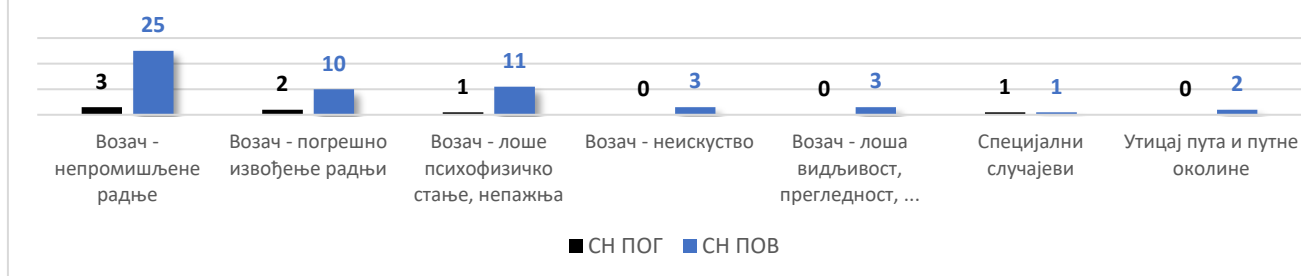
## 7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



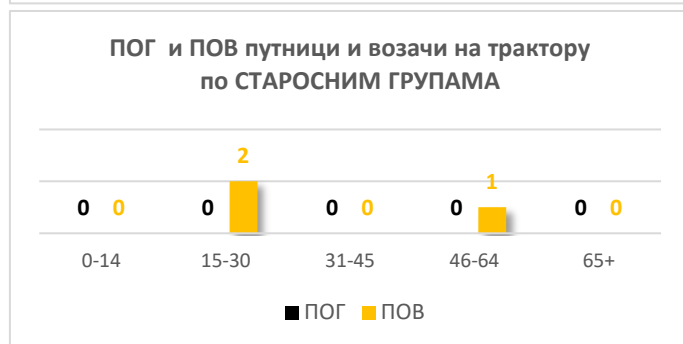
- Број погинулих возача и путника у ПА је 4, што чини 57% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 80, што чини 52% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 46-64 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у јулу.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са ПА најчешће су одабране 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 возачима и путницима у ПА је **Возач - непромишљене радње**.



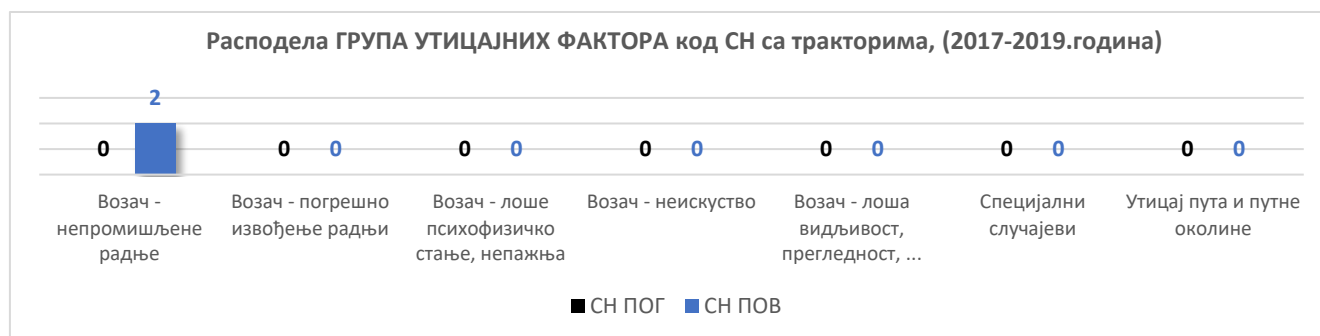
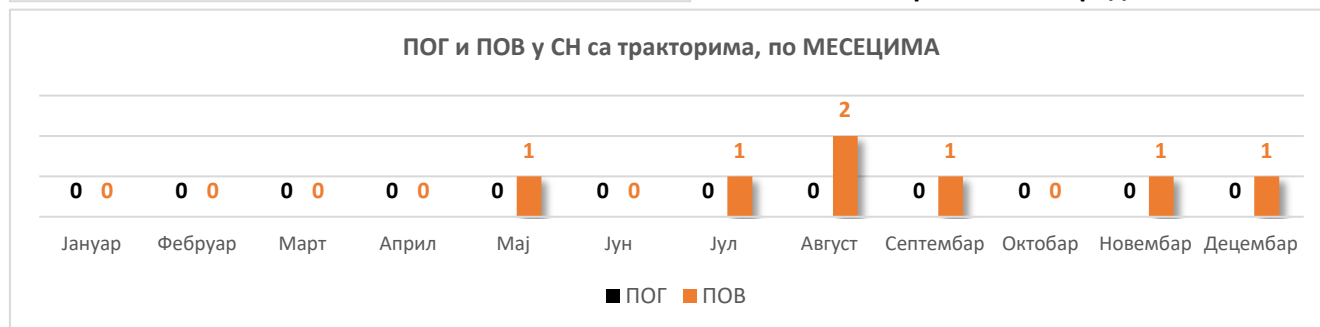
Расподела ГРУПА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА код СН са ПА, (2017-2019.година)



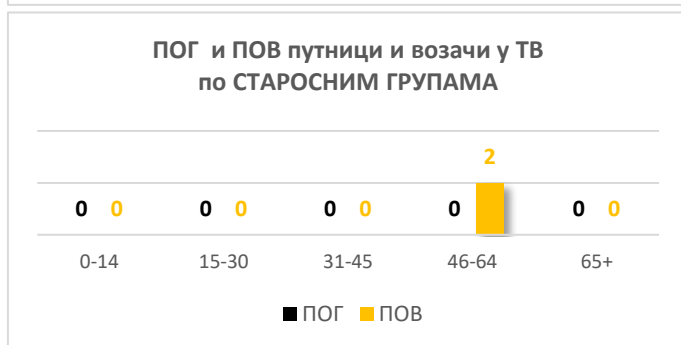
## 8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



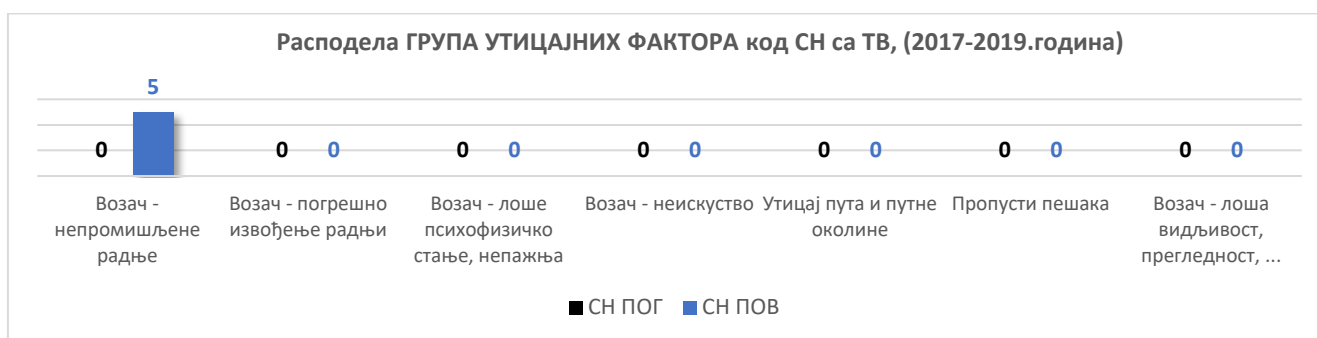
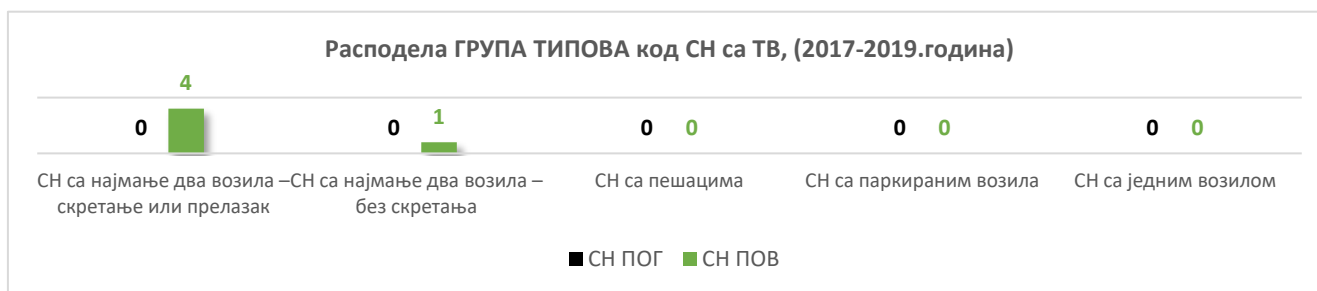
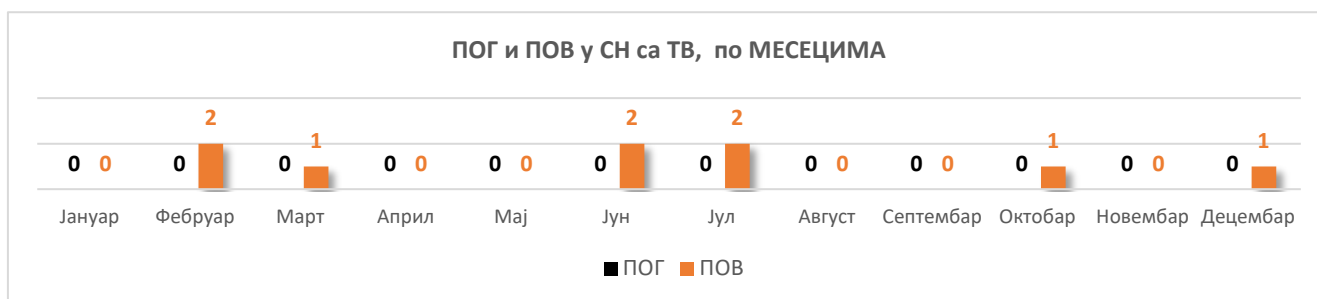
- Није погинуло ниједно лице у саобраћајним незгодама са учешћем трактора, (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 5% повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **15-30 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **августу**.
- 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 - непромишљене радње**.



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

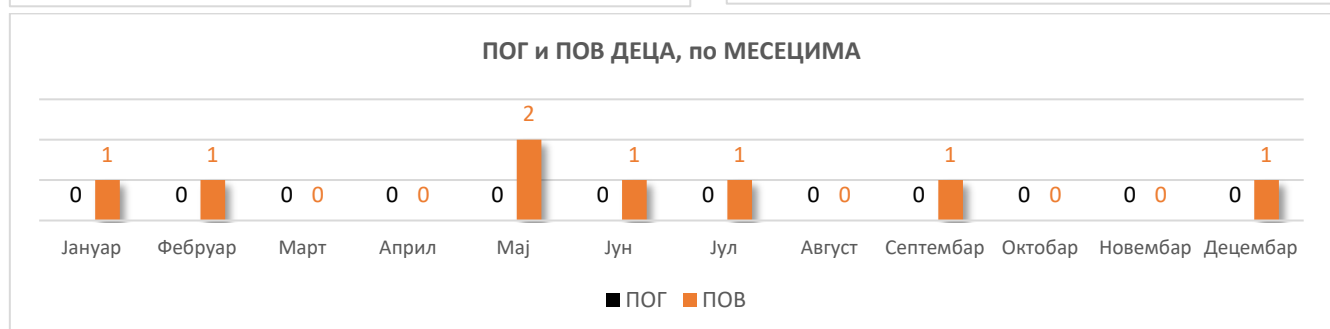
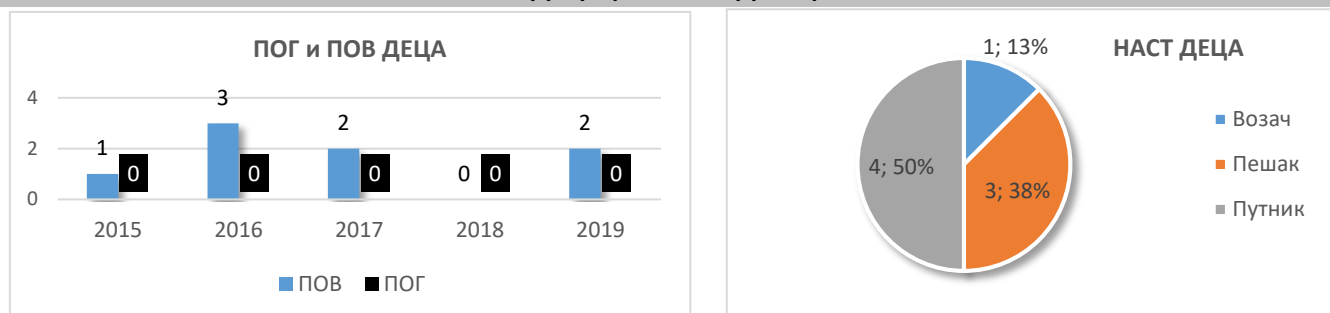


- Није било погинулих лица у СН са учешћем теретних возила (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 6% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости **46-64 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у **фебруару, јуну и јулу**.
- 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**.



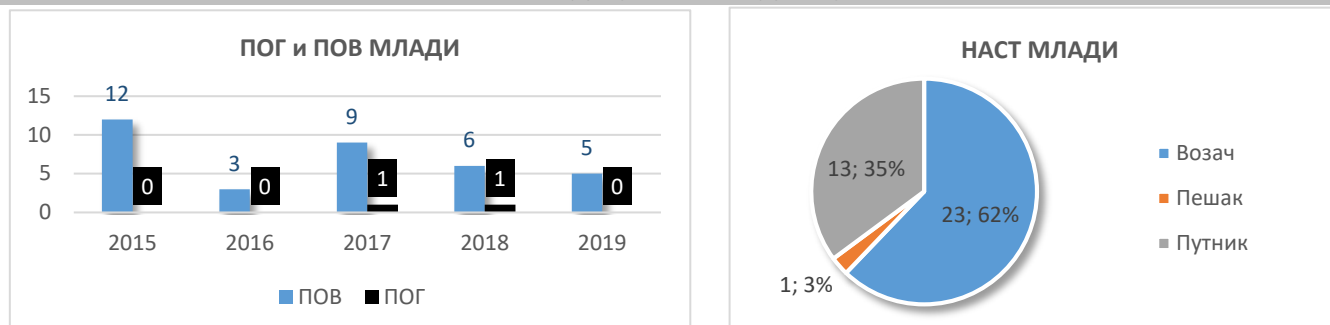
## 10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



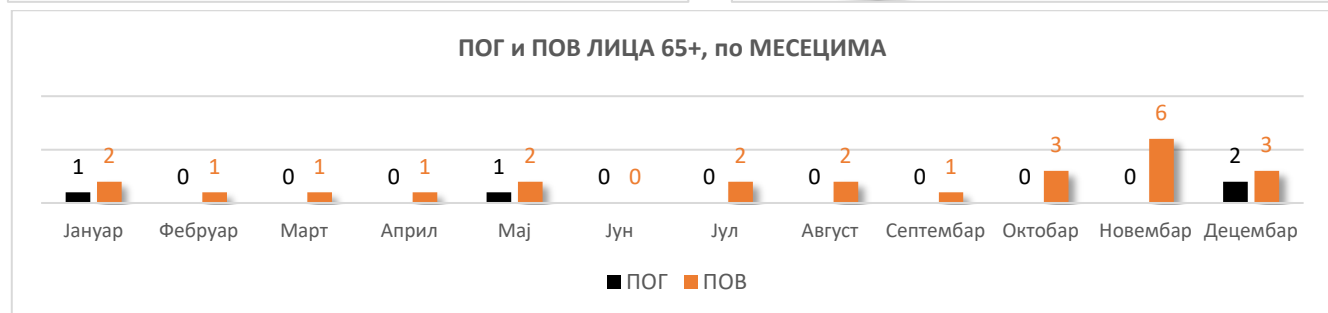
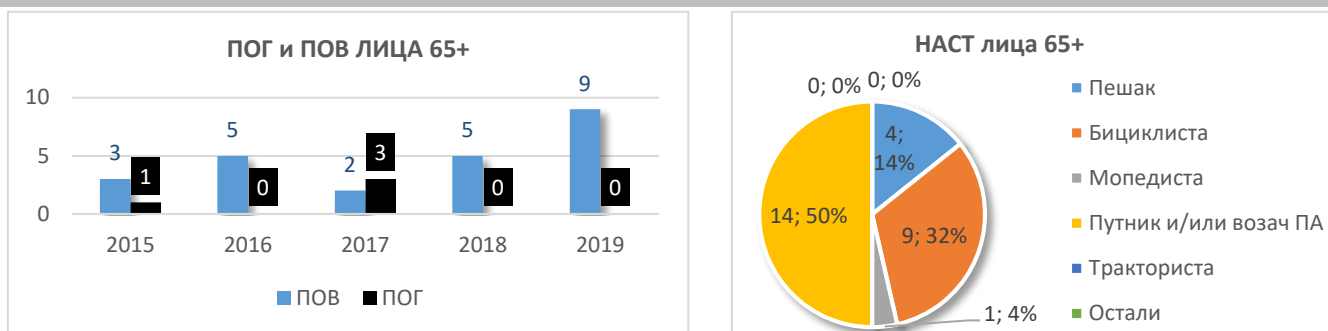
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 8, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 50%, деца пешаци 38%, а деца возачи 12% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у мају.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло двоје младих лица, што чини 29% укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих 35, што чини 23% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (62%).
- Млади највише страдају у јулу и августу.

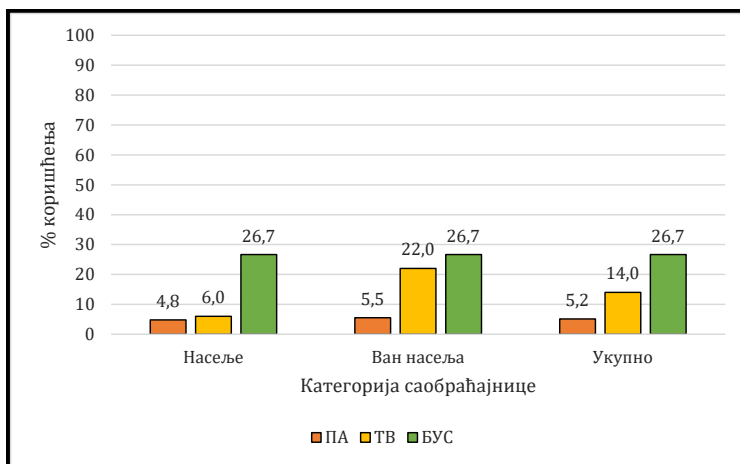
### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



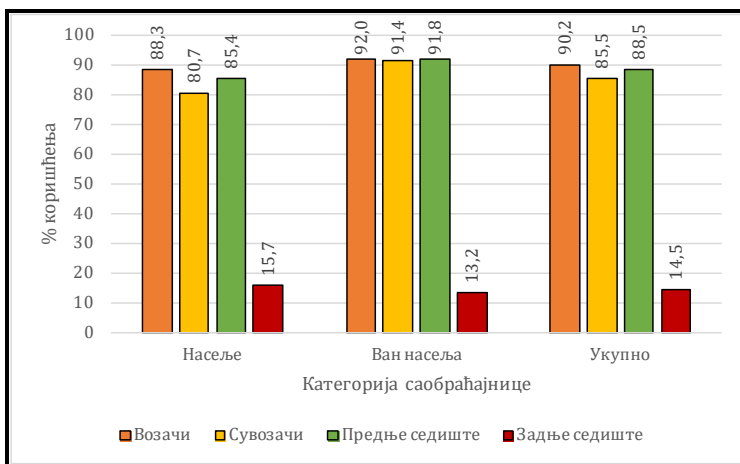
- Укупно су **погинула 4 старија лица**; што чини **57%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених** старијих лица **24**, што чини **16%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА** (50%).
- Старији највише страдају у **новембру**.

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

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Ада, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача аутобуса (26,7%). Возачи аутобуса подједнако често користе мобилне телефоне и у насељу и ван насеља. Возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон ван насеља (5,5%), као и возачи теретних возила који користе мобилни телефон ван насеља (22,0%), Дијаграм бр. 11.1.

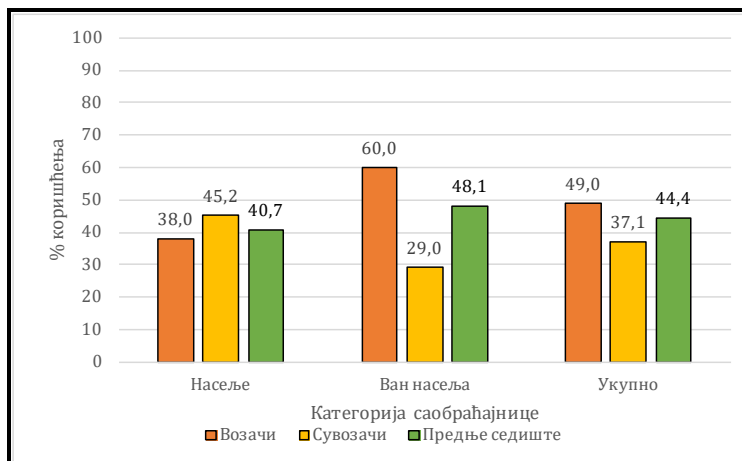


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Ада



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

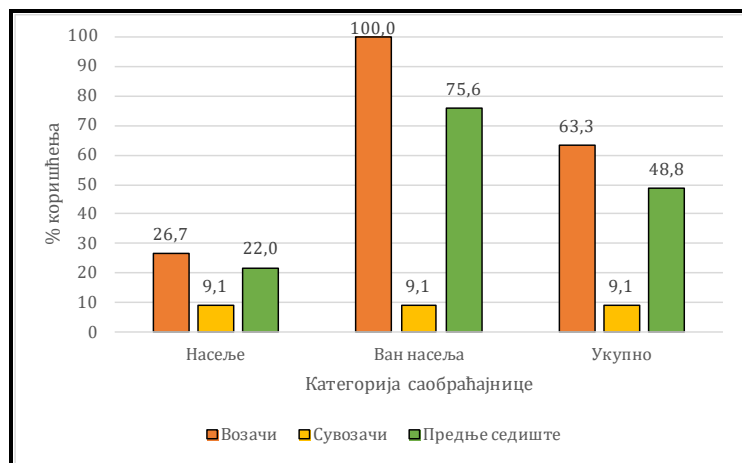
Коришћење сигурносног појаса у општини Ада слично је код возача и сувозача. Код возача, ове вредности износе 88,3% у насељу и 92,0% ван насеља. Слично, код сувозача, већа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (91,4%), а мања у насељу (80,7%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 14,5%. Сличан ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочена је и у насељу (15,7%) и ван насеља (13,2%), Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Ада износи 49,0% код возача и 37,1% код сувозача. Већи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је ван насеља (60,0%), а код сувозача у насељу (45,2%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила у насељу (38,0%), односно, код сувозача ван насеља (29,0%), Дијаграм бр. 11.3.

Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Ада значајно се разликује код возача и сувозача. Код возача аутобуса овај проценат износи 26,7% у насељу и 100,0% ван насеља, а просечно 63,3%. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 9,1% и подједнака је и у насељу и ван насеља, Дијаграм бр. 11.4.



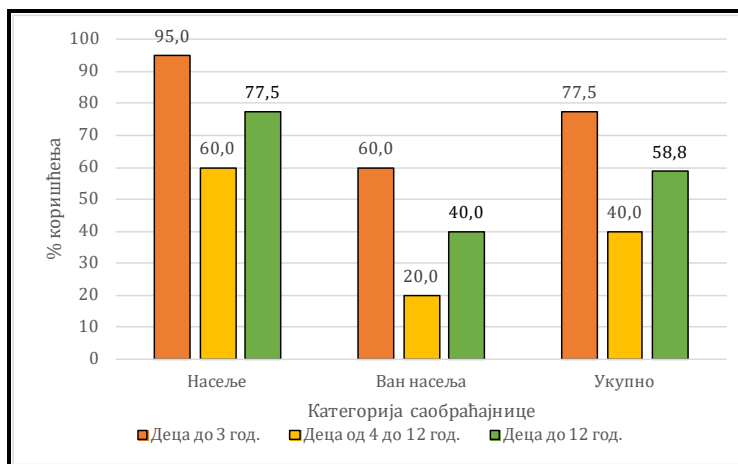
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Ада

Употреба заштитних система за децу у општини Ада износи 58,8%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 77,5%, а код старије деце од 4 до 12 година 40,0%. Употреба заштитних система за децу до 3 године је већа у насељу (95,0%) у односу на употребу ван насеља (60,0%). Са друге стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година износи 60,0% у насељу, а 20,0% ван насеља, Дијаграм бр. 11.5.

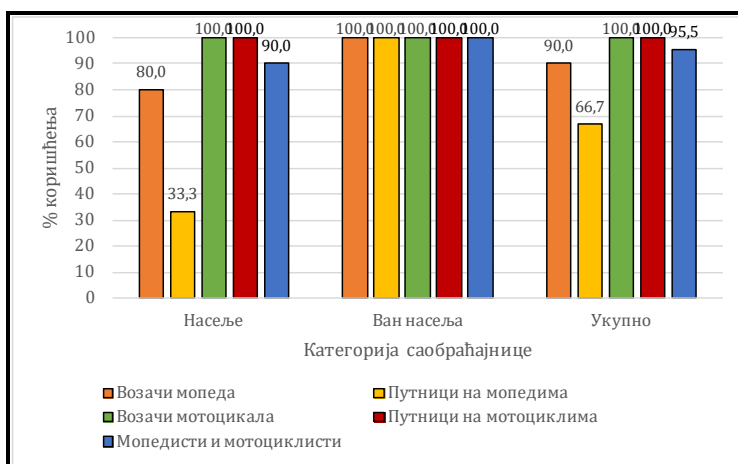
Употреба заштитних кацига у општини Ада код свих двоточкаша износи 95,5%. Сви возачи мотоцикала и путници на мотоциклима су користили заштитну кацигу и у насељу и ван насеља. Такође, сви возачи мопеда и путници на мопедима су користили заштитну кацигу на путу ван насеља. Са друге стране, возачи мопеда и



путници на мопедима мање су користили заштитне кациге. Нарочито треба нагласити употребу заштитних кацига у насељу код возача мопеда (80,0%) и код путника на мопедима (33,3%), Дијаграм бр. 11.6.

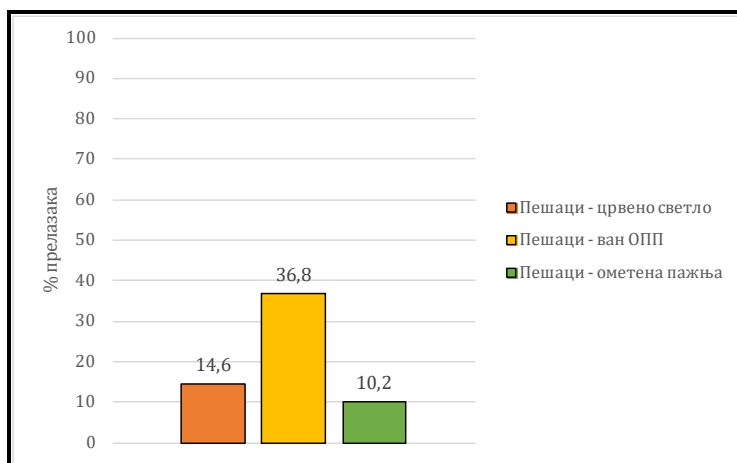


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Ада



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Ада

Истраживања понашања пешака на подручју општине Ада показала су да 14,6% пешака прелази улицу када им је прелазак забрањен црвеним светлом. Нешто већи проценат пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза, њих 36,8%. Такође, 10,2% пешака имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Ада

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 Ада 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.	4	15	0	1
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	1	4	0	0
ЦИЉ	2020. год.	max 1	4	0	0

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

- Догодило се укупно 175 саобраћајних незгода, од којих је 116 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 7 лица, док је теже и лакше повређено 153 лица.
- Успостављен је опадајући тренд броја погинулих лица, док број повређених лица има растући тренд.
- Погинуо је један пешак, што чини 14% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуо је један бициклиста, што чини 14% укупног броја погинулих лица у СН.
- Није било погинулих лица на моторизованим двоточкашима, у СН.
- Погинула су 4 возача и путника у ПА, што чини 57% од укупног броја погинулих лица у СН.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника био трактор, није било погинулих лица у СН.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника било теретно возило, није било погинулих лица у СН.
- 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 двоје младих. Млади чине 29% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (62%).
- У саобраћајним незгодама погинула су 4 лица старости 65 и више година, што чини 57% од укупног броја погинулих лица. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника и/или возача ПА (50%).
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода „СН са најмање два возила – скретање или прелазак“.
- 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.**