# АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ПРОГРАМА ТРОШЕЊА СРЕДСТАВА

ВРЕМЕНСКА АНАЛИЗА 2001-2013

БЕЗБЕДНОСТ МЛАДИХ

БЕЗБЕДНОСТ ДЕЦЕ

БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА

БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА

БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА

ПРОГРАМ ТРОШЕЊА СРЕДСТАВА 2010-2015

Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја



Београд, јун 2015.

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

## * ОПШТИНА СУРЧИН *

Општина Сурчин је градска општина Града Београда. Укупна дужина путне мреже (само државни путеви) на територији Општине је 49 *km*.

У извештају о основним показатељима стања безбедности саобраћаја за општину Сурчин приказани су статистички подаци који се односе на период од 2005. до 2013. године. Статистички подаци о саобраћајним незгодама за општину Сурчин не постоје за период пре 2005. године, с обзиром да Сурчин није био издвојен као засебна општина у Београду.

У посматраном периоду догодило се 1.043 саобраћајних незгода (у даљем тексту СН) од којих је 47 СН са погинулим лицима, а 429 СН са повређеним лицима. У СН у општини Сурчин погинуло је 55 лица, док је теже и лакше повређено 686 лица.

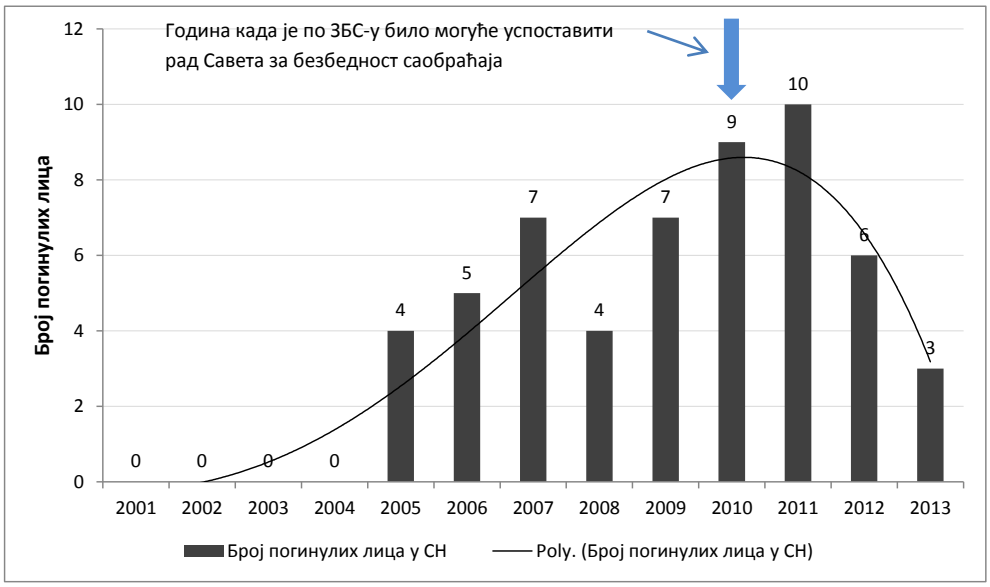


*График 1. Број погинулих лица у СН у периоду од 2001. до 2013. године*

Посматрајући расподелу укупног броја погинулих лица у СН у Сурчину по годинама, може се уочити да је у периоду од 2005. до 2011. године на територији општине Сурчин (График бр. 1) постојао тренд раста броја погинулих лица у СН. Након тога, у последње две године посматраног периода (2012. и 2013. година), успостављен је тренд смањења броја погинулих лица у СН. Највише погинулих лица било је у 2010. и 2011. години (9 и 10, респективно).

*График 2. Упоредна анализа број погинулих лица у СН процентуално по годинама за општину Сурчин и Републику Србију у периоду од 2001. до 2013. године*

Упоредном анализом података о броју погинулих лица у СН у посматраном периоду за општину Сурчин и Републику Србију, може се уочити да је у Републици, за разлику од општине Сурчин, успостављен тренд пада броја погинулих лица. Тренд пада броја погинулих лица у СН у Републици је посебно приметан од 2008. године, што није случај и за општину Сурчин, где је тренд пада успостављен након 2011. године (График бр. 2).

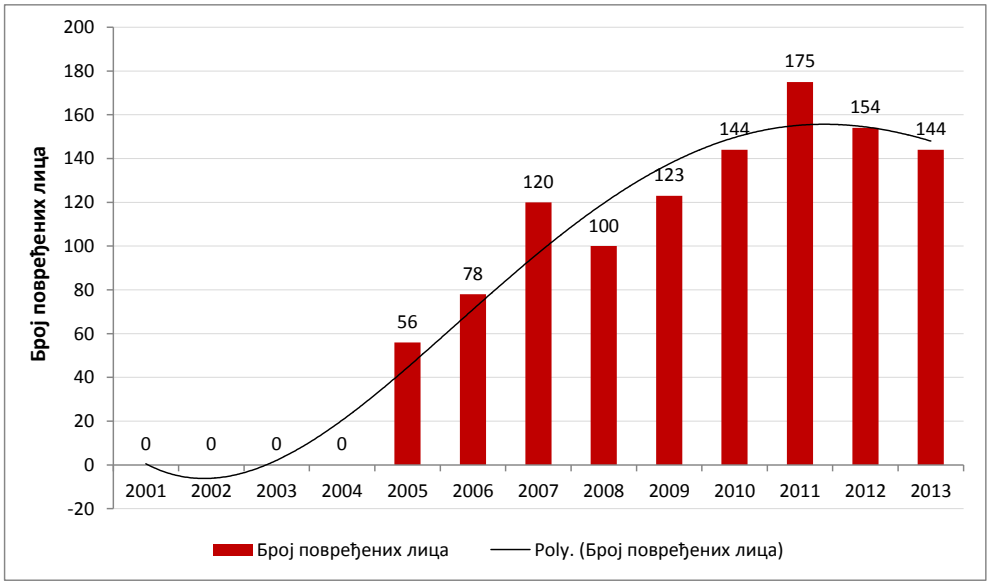


*График 3. Број повређених лица у СН на територији општине Сурчин, у периоду од 2001. до 2013. године*

Посматрајући укупан број повређених лица у СН на територији општине Сурчин по годинама (График бр. 3), може се уочити да на територији Општине постоји тренд раста броја повређених лица у СН, а посебно се издвојила 2011. година када је дошло до највећег повећања броја повређених лица и када је забележен највећи број повређених лица у посматраном периоду (175).

*График 4. Упоредна анализа број повређених лица у СН, процентуално по годинама, за општину Сурчин и Републику Србију у периоду од 2001. до 2013. године*

Упоредном анализом података о броју повређених лица у СН на територији Општине и Републике Србије, може се уочити да је у Републици највећи број повређених лица у посматраном периоду био у 2007. и 2008. години, а на територији Општине у 2011. години. На територији Републике је у периоду након 2008. године приметан благи пад броја повређених лица у СН, док на територији Општине постоји тренд раста (График бр. 4).

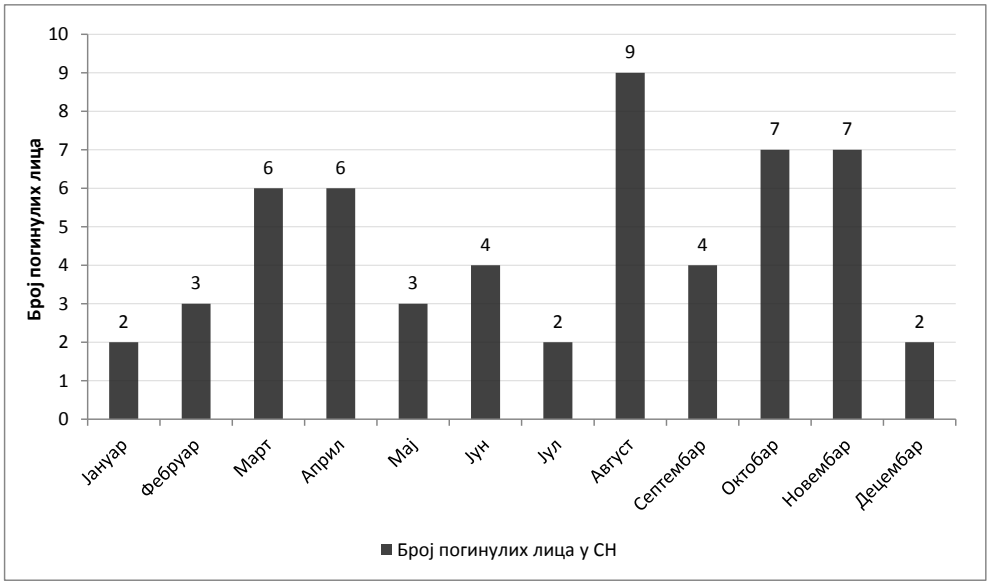


*График 5. Број погинулих лица у СН, по месецима, у периоду од 2001. до 2013. године*

На основу временске расподеле броја погинулих лица у СН, гледано по месецима у току године, може се закључити да је највећи број погинулих лица у саобраћајним незгодама, на територији Општине, био у летњим месецима. Највише погинулих лица у СН било је у августу месецу (График бр. 5).

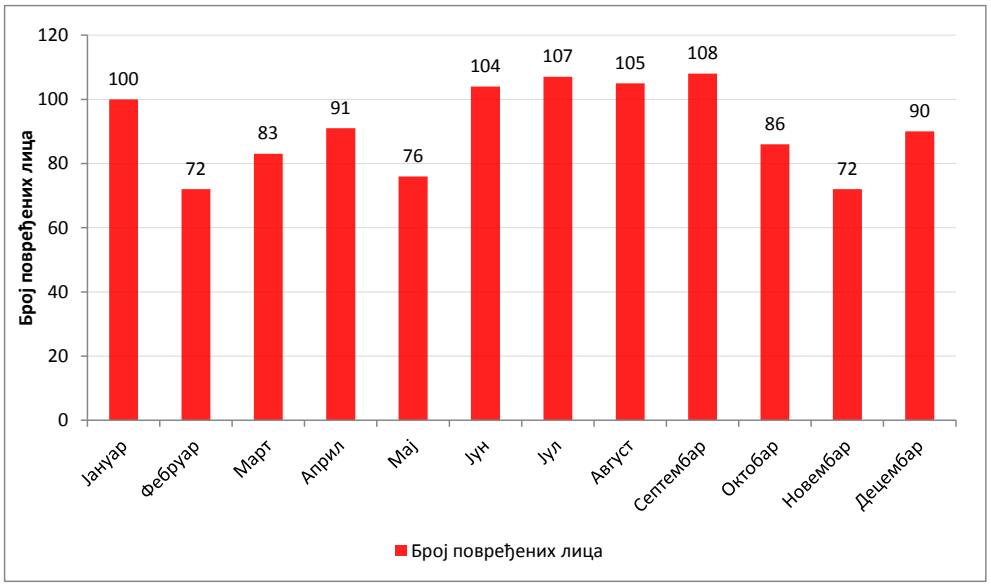


*График 6. Број повређених лица у СН, по месецима, у периоду од 2001. до 2013. године*

Највећи број повређених лица у СН на територији општине Сурчин забележен је у летњим месецима, а најмањи у фебруару и новембру месецу. Овакви показатељи се могу тумачити мањом мобилношћу становништва у зимском периоду, односно повећаном активношћу становништва у летњим месецима (График бр. 6).

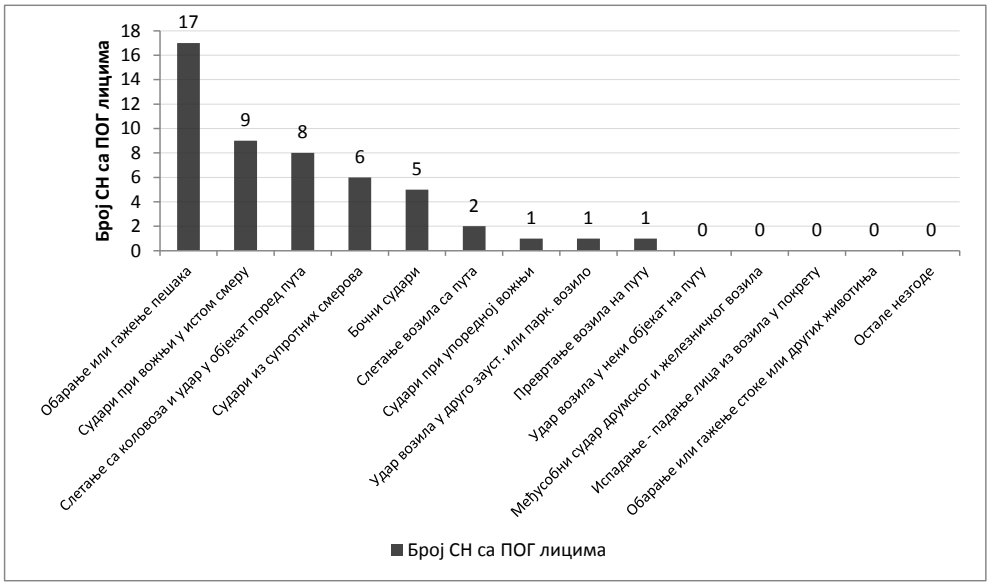


*График 7. Број СН са погинулим лицима, по видовима СН, у периоду од 2001. до 2013. године*

У односу на постојећу расподелу по видовима (врстама) саобраћајних незгода, најчешћи видови саобраћајних незгода са погинулим лицима су: **обарање или гажење пешака**, **судари при вожњи у истом смеру, слетање са коловоза и удар у објекат поред пута, судари из супротних смерова** и **бочни судари** (График бр. 7).

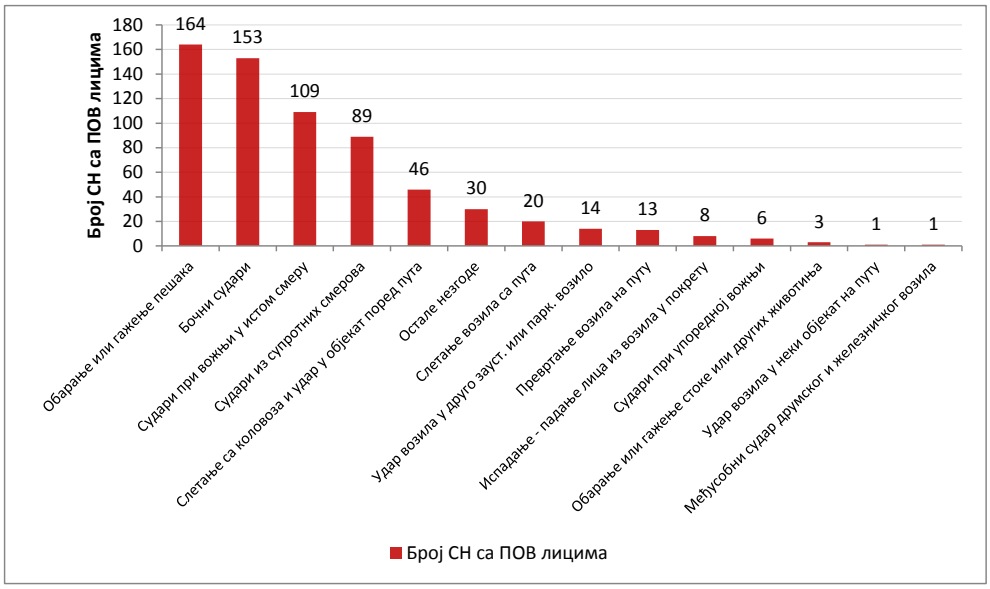


*График 8. Број СН са повређеним лицима, по видовима СН, у периоду од 2001. до 2013. године*

Најчешћи вид саобраћајних незгода са повређеним лицима је **обарање или гажење пешака**. Осим тог, као најчешћи видови саобраћајних незгода издвојили су се још: **бочни судари, судари при вожњи у истом смеру** и **судари из супротних смерова** (График бр. 8).

## ПЕШАЦИ

У посматраном периоду на територији општине Сурчин погинуло је 19 пешака, што чини 34,5% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама на територији Општине. У истом периоду повређено је 179 пешака што чини 26,1% од укупног броја повређених лица у саобраћајним незгодама.

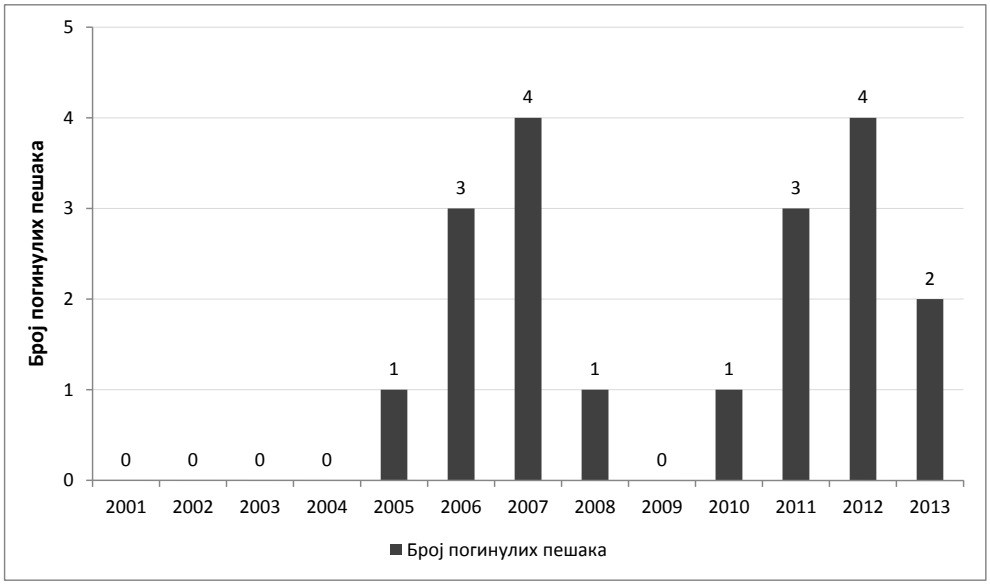


*График 9. Расподела броја погинулих пешака у СН, по годинама, у периоду од 2001. до 2013. године*

Посматрајући расподелу укупног броја погинулих пешака у саобраћајним незгодама по годинама, може се уочити да је највише пешака погинуло у 2007. и 2012. години (по 4 пешака). У 2009. години није било погинулих пешака, док у осталим годинама број погинулих пешака осцилује по годинама ( 1 до 3 погинулих пешака).

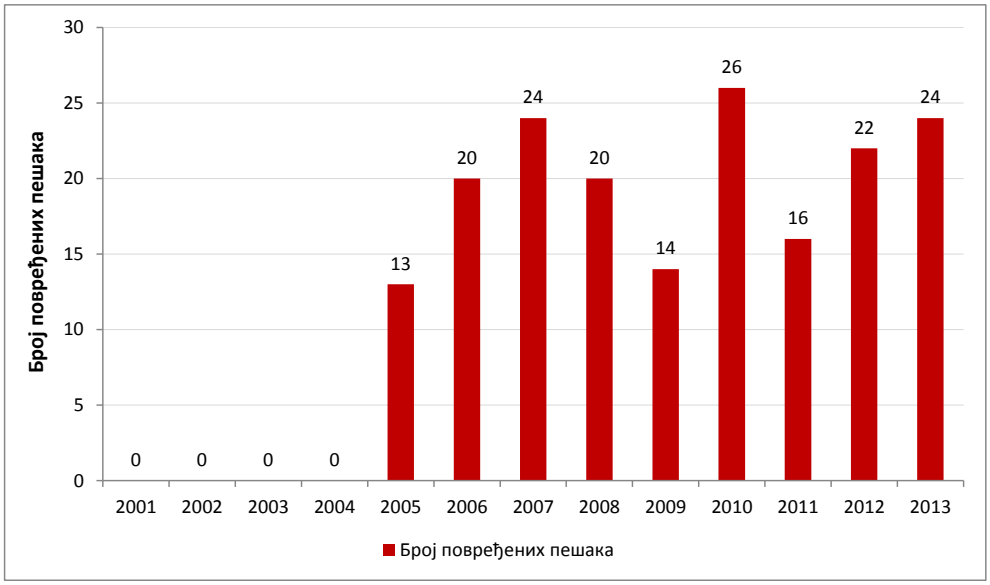


*График 10. Расподела броја повређених пешака у СН, по годинама, у периоду од 2001. до 2013. године*

На основу расподеле укупног броја повређених пешака по годинама, може се уочити да тренд броја повређених пешака има осцилујући карактер. Последње две године посматраног периода успостављен је тренд раста броја повређених пешака. Имајући у виду резултате анализа, потребно је посебну пажњу усмерити ка унапређењу безбедности пешака на територији Општине. Неопходно је дефинисати локације повећане угрожености пешака, узроке њиховог страдања и дати предлог мера (техничко-регулативне и грађевинске мере у циљу заштите пешака и смиривања саобраћаја, односно смањивања брзина кретања возила, али и спровођење кампања усмерених ка унапређењу безбедности пешака у саобраћају).

## БИЦИКЛИСТИ

На територији општине Сурчин у анализираном периоду погинуло је 3, а повређено 51 бициклиста. Имајући у виду да број погинулих бициклиста чини 5,4% од укупног броја погинулих лица у СН, као и да се ради о рањивој категорији учесника у саобраћају, требало би посветити посебну пажњу унапређењу безбедности ове категорије учесника у саобраћају.

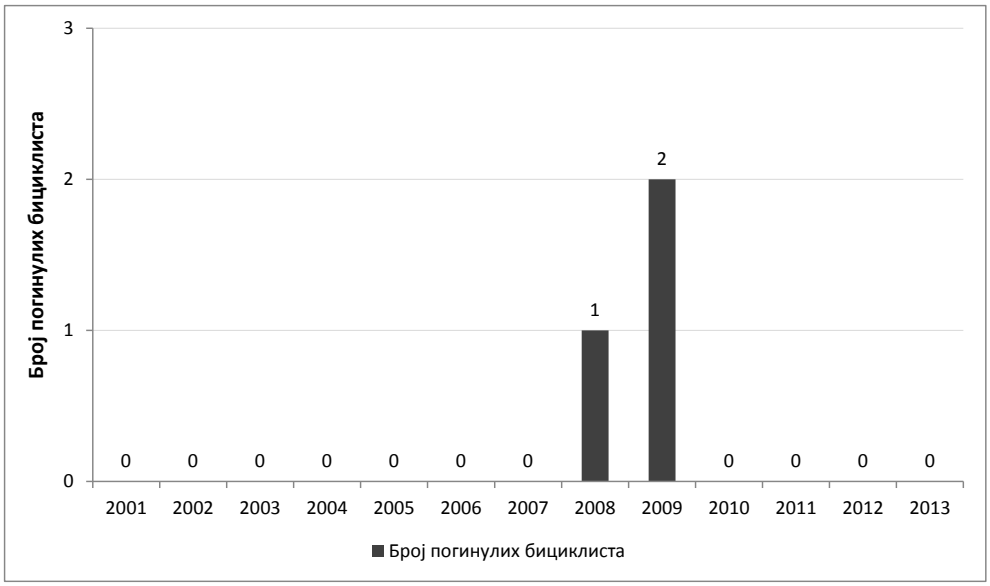


*График 11. Број погинулих бициклиста у СН у периоду од 2001. до 2013. године*

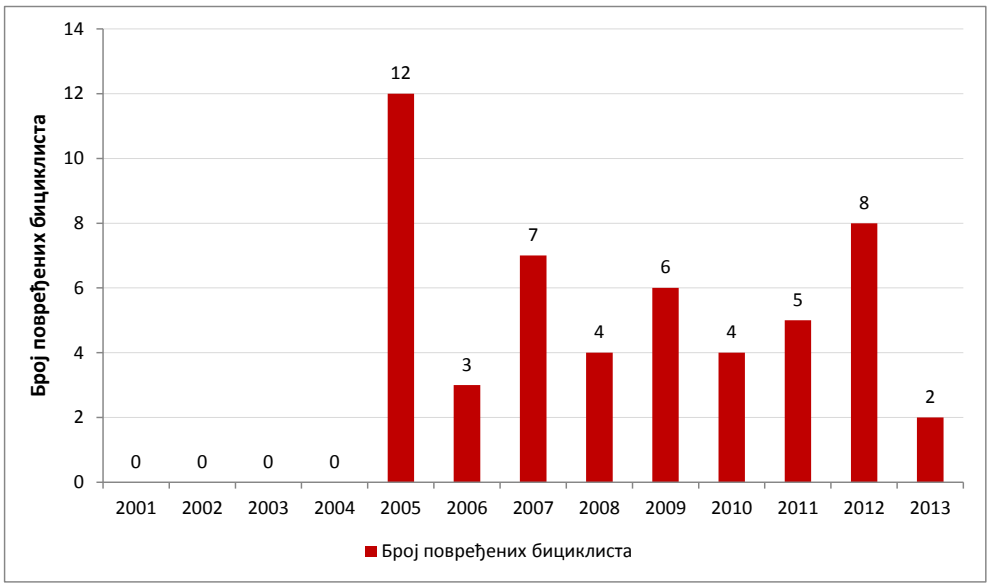


*График 12. Број повређених бициклиста у СН у периоду од 2001. до 2013. године*

Анализом расподеле укупног броја погинулих и укупног броја повређених бициклиста по годинама, може се закључити да није успостављен опадајући тренд броја настрадалих бициклиста (Графици бр. 11 и 12). Највећи број погинулих бициклиста био је у 2009. години (2), а највећи број повређених бициклиста у 2005. години (12).

## ДЕЦА

**У периоду од 2001. до 2013. године на територији општине Сурчин нема погинуле деце у саобраћајним незгодама, а повређено је 115 деце. Имајући у виду да број повређене деце чини 16,8% од укупног броја повређених лица у СН, долази се до закључка да је у Општини потребно посветити посебну пажњу унапређењу безбедности деце у саобраћају.**

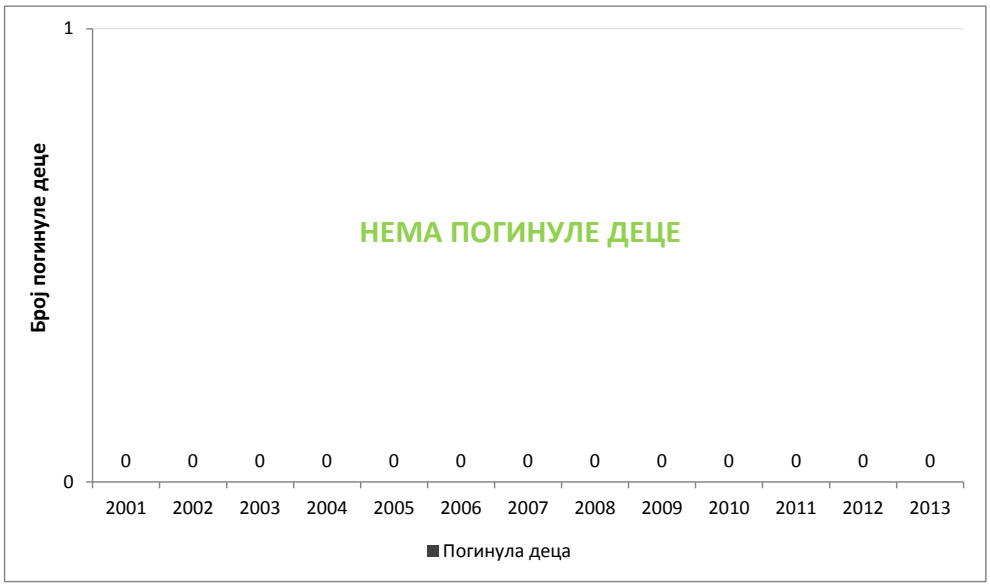


*График 13. Број погинуле деце у СН у периоду од 2001. до 2013. године*

У посматраном периоду нема погинуле деце у СН, што је свакако добар показатељ стања безбедности деце у саобраћају (График бр. 13), који се одговарајућим мерама и акцијама мора одржати дугорочно.

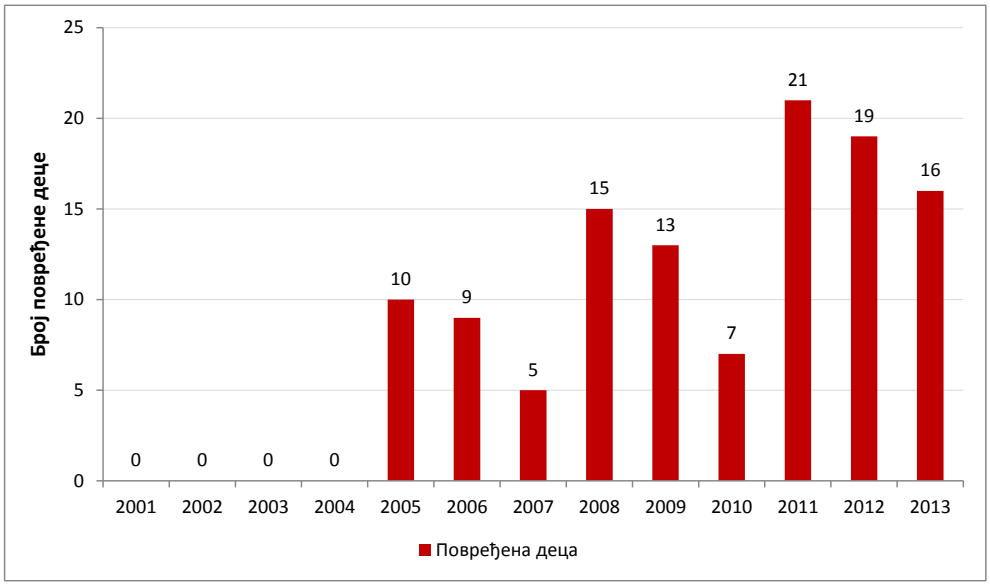


*График 14. Број повређене деце у СН у периоду од 2001. до 2013. године*

Посматрајући расподелу укупног броја повређене деце у СН по годинама (График бр. 14) може се, посматрано по периодима, уочити тренд повећања броја повређене деце на територији Општине. Највише повређене деце у СН је било у 2011. години (21). Након тога, у 2012. и 2013. години се може приметити благи тренд смањења броја повређене деце.

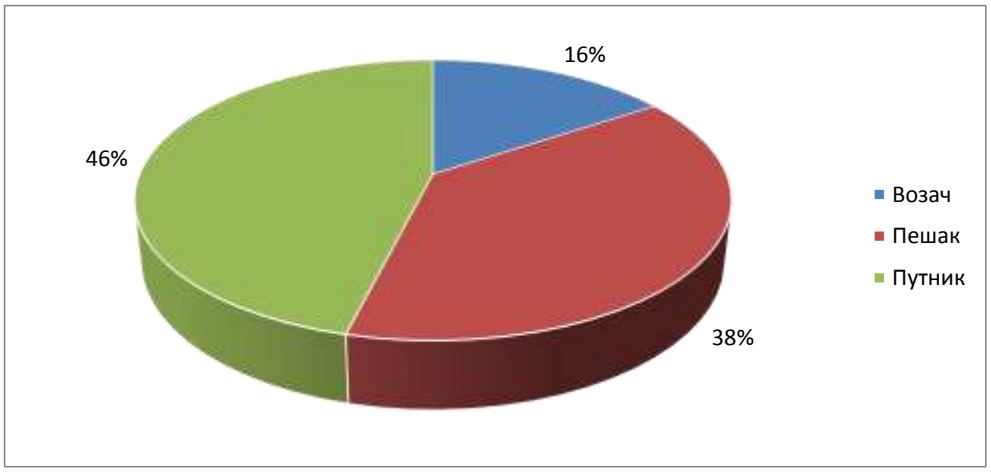


*График 15. Својство повређене деце у СН у периоду од 2001. до 2013. године*

На основу анализе Графика бр. 15, може се уочити да деца у СН најчешће бивају повређена као путници у возилу (46%). Као пешаци, деца бивају повређена у 38% случајева, а као возачи (углавном деца-бициклисти) у 16% случајева. Приказани резултати (График 15) указују да се, у циљу унапређења безбедности деце у саобраћају, посебне мере морају усмерити у циљу едукације и промене свести становништва о значају употребе система заштите за децу у возилима (ауто седишта за децу и др.) и ка безбедности деце-пешака (техничко-регулативне мере, кампање, унапређење саобраћајног васпитања и образовања).

## МЛАДИ

На територији општине Сурчин, у периоду од 2001. до 2013. године, у саобраћајним незгодама погинуло је 13 лица старости од 15 до 30 година. Број погинулих младих у СН чини 23,6% од укупног броја погинулих лица у СН. У истом периоду у саобраћајним незгодама повређено је 412 младих у саобраћају. Број повређених младих у СН чини 60,1% од укупног броја повређених лица у СН.

Посматрајући расподелу укупног броја погинулих младих у СН по годинама (График бр. 16) може се, генерално посматрано, уочити тренд смањења броја погинулих младих. Највише младих погинуло је у 2005. и 2007. години (по 3). Важно је напоменути да у 2009. и 2013. години није било погинулих младих у саобраћајним незгодама.

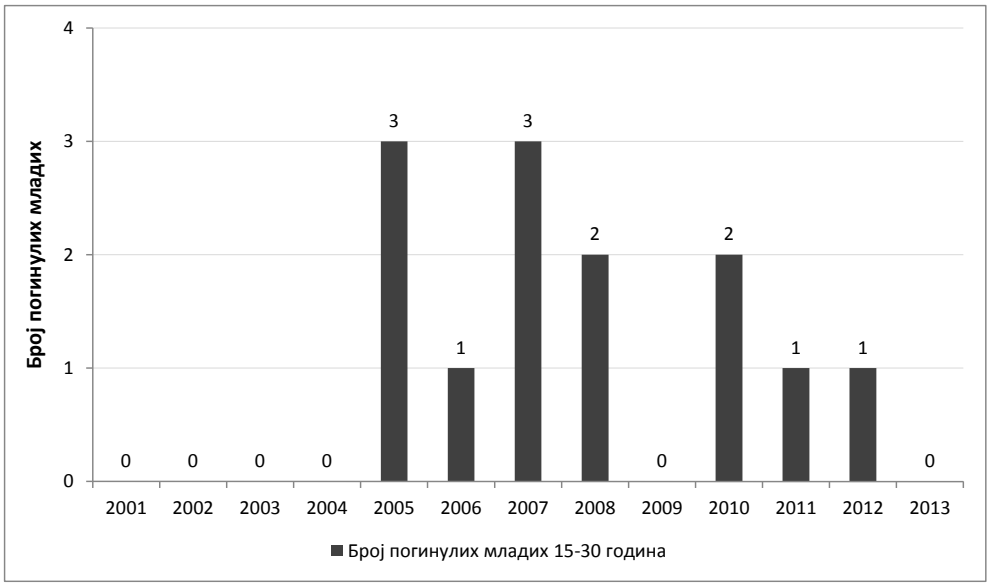


*График 16. Број погинулих младих у СН у периоду од 2001. до 2013. године*

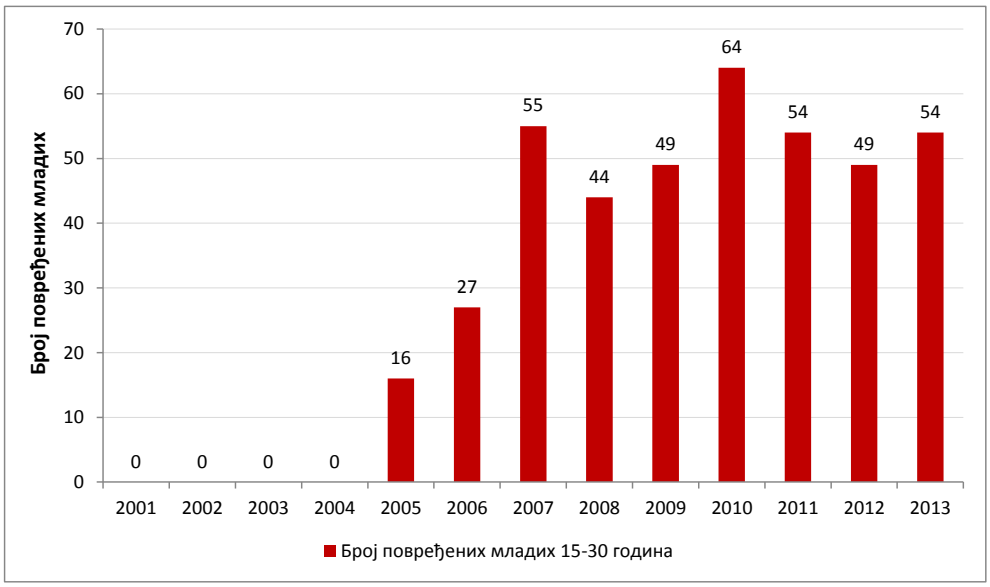


*График 17. Број повређених младих у СН у периоду од 2001. до 2013. године*

Анализом расподеле укупног броја повређених младих у СН по годинама, може се уочити тренд раста броја повређених младих у посматраном периоду (График бр. 17). Посебно су се издвојиле 2007. и 2010. година, када је дошло до наглих пораста броја повређених младих и када је забележен највећи број повређених младих у СН (55 и 64 повређена, респективно). На основу анализе основних показатеља о страдању младих учесника у саобраћају може се закључити да није успостављен опадајући тренд броја повређених младих у саобраћајним незгодама, што доводи до закључка да је неопходно системски и континуирано пратити стање и спроводити мере у циљу унапређења безбедности младих у саобраћају.

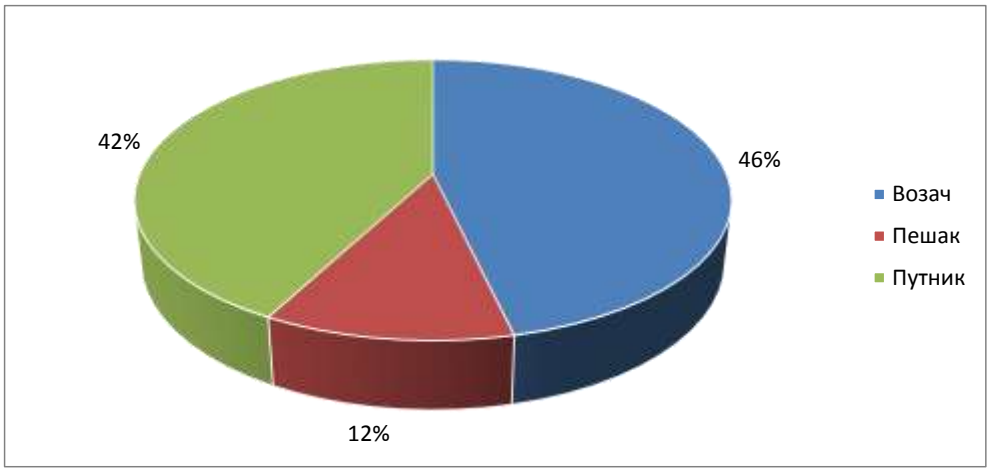


*График 18. Својство повређених младих у СН у периоду од 2001. до 2013. године*

На територији општине Сурчин, млади у саобраћају најчешће бивају повређени у својству возача и путника (46% и 42%, респективно), а најмање у својству пешака (12%). Приказани резултати указују на потребу промене ставова и понашања младих учесника у саобраћају. Због тога највећи број активности треба усмерити ка побољшању едукације и знања о опасностима којима су изложени као возачи и путници.

## ТРАКТОРИ

У саобраћајним незгодама у којима су учествовали трактори погинуо је 1, док је повређено 17 лица.

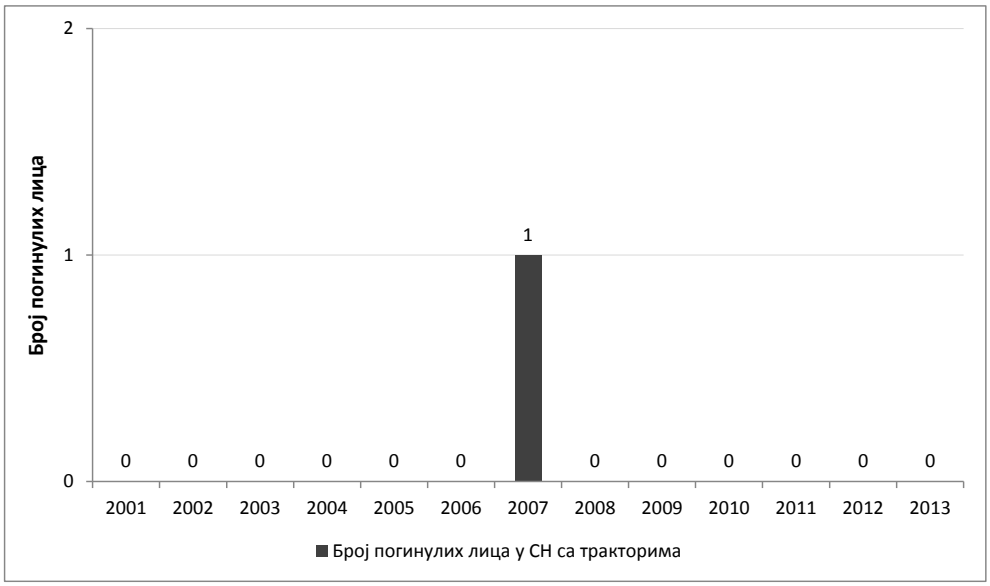


*График 19. Број погинулих лица у СН са тракторима у периоду од 2001. до 2013. године*

У посматраном периоду погинуло је једно лице у СН са тракторима у 2007. години (График бр. 19).

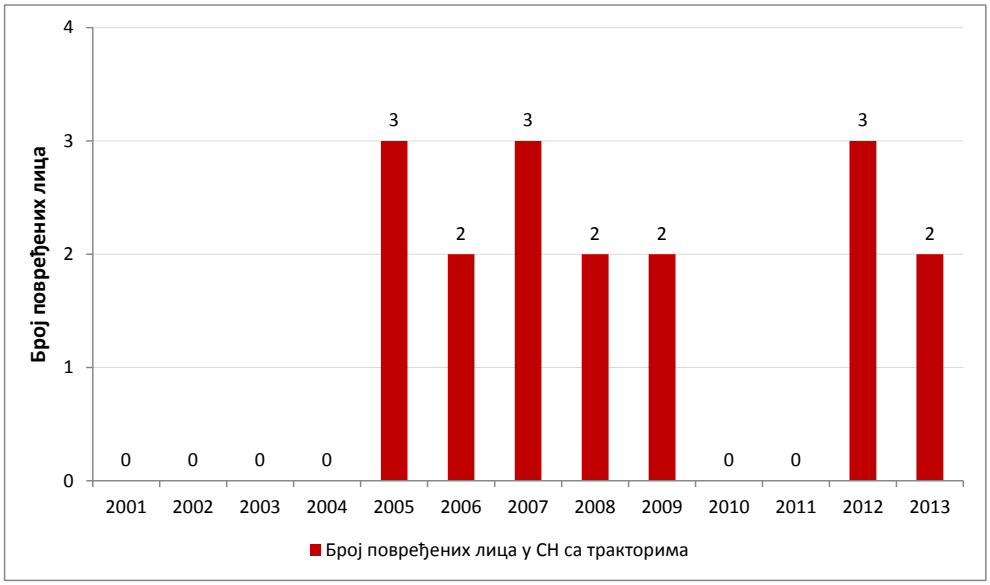


*График 20. Број повређених лица у СН са тракторима у периоду од 2001. до 2013. године*

У периоду од 2005. године до 2013. године број повређених лица у СН са тракторима осцилује по годинама. Највише повређених лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора забележено је у 2005, 2007. и 2012. години (по 3). У 2010. и 2011. години није било повређених лица у СН са тракторима, док је у осталим годинама повређено по 2 лица у СН са тракторима.

*******

На основу анализе основних показатеља стања безбедности саобраћаја за територију општине Сурчин, у периоду од 2005. до 2013. године, можемо издвојити следеће:

**Најважније чињенице о стању безбедности саобраћаја на територији општине Сурчин:**

- Догодило се укупно 1.043 саобраћајне незгоде, од којих је 47 саобраћајних незгода са погинулим, а 429 са повређеним лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 55 лица, док је теже и лакше повређено 686 лица.
- У периоду од 2005. до 2011. године постојао тренд раста броја погинулих и повређених лица, а у последње две године посматраног периода успостављен тренд пада броја погинулих и повређених лица у СН.
- Највише погинулих лица у СН било је у августу месецу.
- Највећи број повређених лица забележен је у летњим месецима, а најмањи у фебруару и новембру месецу.
- Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима припада врстама *обарање или гажење пешака, судари при вожњи у истом смеру, слетање са коловоза и удар у објекат поред пута, судари из супротних смерова* и *бочни судари.*
- Највише саобраћајних незгода са повређеним лицима припада врстама

*обарање или гажење пешака, бочни судари, судари при вожњи у истом смеру* и *судари из супротних смерова* .

- У саобраћајним незгодама нема погинуле деце, а повређено је 115 деце.
- Успостављен је благи тренд пада броја повређене деце у последње две године посматраног периода.
- Деца у саобраћајним незгодама најчешће бивају повређена као путници у возилу (46%), затим као пешаци (38%) и као возачи (16%).
- **Млади у саобраћајним незгодама чине 23,6% од свих погинулих лица, односно 60,1% од укупног броја повређених лица у СН.**
- Млади у саобраћају најчешће бивају повређени у својству возача (46%), затим у својству путника у возилу (42%), а најмање у својству пешака (12%).
- **Пешаци чине 34,5% од укупног броја погинулих лица у СН.**
- Бициклисти чине 5,4% од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама у којима су учествовали трактори погинуло је 1,8% од укупног броја погинулих лица.
- Недостатак едукације усмерене ка најмлађој категорији учесника у саобраћају и ка младим учесницима у саобраћају.
- Неприлагођеност путне инфраструктуре рањивим категоријама учесника у саобраћају.
- Веома низак ниво употребе сигурносних појасева напред у насељу (68,3%) у путничким аутомобилима и лаким теретним возилима[1].
- Веома висок проценат прекорачења брзине за више од 10 km/h, код путничких аутомобила у насељу (56,42%, највише у Србији).
- Средњи ниво употребе заштитне кациге возача мотоцикла у насељу (89,5%).

На основу анализе основних показатеља стања безбедности саобраћаја на територији општине Сурчин, стање безбедности саобраћаја није на задовољавајућем нивоу. Основни разлог томе јесте чињеница да за већину посматраних категорија учесника у саобраћају није успостављен тренд смањења броја и последица саобраћајних незгода. Број погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама може се смањити добро организованим радом и спровођењем осмишљених и координираних мера. Имајући у виду да се као највећи проблем на територији Сурчина издвојило **страдање пешака у саобраћају**, мере и активности на територији Сурчина треба првенствено усмерити ка унапређењу безбедности пешака.

С обзиром на најчешће врсте најтежих саобраћајних незгода **обарање или гажење пешака, судари при вожњи у истом смеру, слетање са коловоза и удар у објекат поред пута, судари из супротних смерова** и **бочни судари,** потребно је утврдити које су деонице пута где се најчешће догађају саобраћајне незгоде код којих долази до ових судара и који је узрок томе, а затим предузети адекватне мере за унапређење безбедности саобраћаја на овим локацијама.

[1] Агенција за безбедност саобраћаја прикупља податке о индикаторима безбедности саобраћаја на нивоу полицијских управа.

На локацијама где су највећа страдања пешака (**обарање или гажење пешака)** предузети одговарајуће техничко-регулативне и грађевинске мере у циљу заштите пешака и смиривања саобраћаја, односно смањивања брзина кретања возила. Потребно је редовно спроводити кампање, усмерене ка возачима и пешацима, у циљу унапређења безбедности пешака у саобраћају. Неопходно је, такође, промовисати употребу светло-одбојних прслука од стране пешака на неосветљеним деоницама путева и сл. На деоницама пута где се догађају **судари при вожњи у истом смеру**, ограничити дозвољену брзину кретања возила и појачати контролу поштовања прописа на овим локацијама. На деоницама где долази до **слетања возила са коловоза** уредити заштитни појас поред пута тако да последице "излетања" возила са пута буду што мање. Поставити заштитну – еластичну ограду, уклонити из заштитног појаса непомичне физичке препреке у која би возила могла ударити након слетања са пута, поставити адекватну саобраћајну сигнализацију која би возачима на време скренула пажњу да наилазе на опасну деоницу пута, појачати присуство саобраћајне полиције и контролу поштовања прописа на овим локацијама и сл. На деоницама где се догађају **судари из супротних смерова** изградити разделна острва између коловозних трака, поставити адекватну саобраћајну сигнализацију, појачати контролу саобраћајних прописа и сл. **Бочни судари** се обично догађају на раскрсницама које нису једнозначно регулисане, на којима је смањена прегледност, и сл. Потребно је утврдити локације на којима настају бочни судари и идентификовати који конкретно проблеми безбедности саобраћаја постоје на тим локацијама, како би се могле дефинисати мере побољшања безбедности саобраћаја, као што су нпр. побољшање прегледности, смањење брзине кретања возила, промена начина регулисања раскрснице, итд.

Због великог броја повређених младих лица у саобраћајним незгодама, односно лица старости од 15 до 30 година у својству возача и путника, потребно је усмерити рад ка едукацији младих учесника у саобраћају, посебно оних који тек треба да полажу возачки испит. Теме којима је потребно посветити највише пажње су: значај коришћења сигурносног појаса у возилу, ризична понашања младих приликом управљања моторним возилом, опасности вожње под утицајем алкохола и других психоактивних супстанци, опасности због превелике брзине кретања и однос према рањивим категоријама учесника у саобраћају - пешацима, бициклистима, а пре свега деци.

Посебну пажњу потребно је посветити едукацији најмлађих учесника у саобраћају, односно едукацији њихових родитеља, имајући у виду да деца следе модел понашања родитеља у саобраћају.

**Предлог општих мера на територији општине Сурчин**

- **Унапређење путне инфраструктуре** (санација црних тачака; изградња разделних острва између коловозних трака на путевима већег ранга где долази до судара из супротних смерова; уређење заштитног појаса поред пута на локацијама где долази до слетања возила са пута; постављање нове саобраћајне сигнализације и опреме-физичке препреке, у циљу смањивања брзина кретања возила и сл.).

- **Заштита деце у саобраћају** (редовно спровођење активности у циљу едукације и промене свести становништва о значају употребе система заштите за децу у возилима (ауто седишта за децу и др.); уређење "зона школа" и постављање друге саобраћајне сигнализације и опреме у циљу унапређења безбедности деце-пешака; спровођење кампања за безбедно учествовање деце у саобраћају; пружање подршке унапређењу саобраћајног васпитања и образовања).
- **Заштита младих у саобраћају** (редовно спровођење активности усмерених ка едукацији младих учесника у саобраћају, посебно оних који тек треба да полажу возачки испит).
- **Заштита пешака у саобраћају** (редовно спровођење кампања у циљу унапређења безбедности пешака у саобраћају; постављање додатне саобраћајне сигнализације и опреме у циљу заштите пешака – ограничити брзине кретања возила, поставити заштитне ограде, физичке препреке на коловозу, посебно у зонама атракција: пијаце, тржни центри, зоне школа; додатно осветљавање пешачких прелаза; уређење "зона школа"; уређење "зона 30" и "зона успореног саобраћаја" и сл).
- **Промена понашања учесника у саобраћају** (редовно спровођење превентивно-промотивних активности - кампања и акција усмерених ка унапређењу безбедности саобраћаја).
- **Спровођење поштовања прописа у саобраћају** (већа присила од стране саобраћајне полиције на локацијама које су се издвојиле као небезбедне, а посебно контрола поштовања ограничења брзине, конзумирање алкохола, употреба сигурносних појасева у возилу; контрола прописа који се односе на пешаке; постављање система за видеонадзор саобраћаја; постављање опреме за детекцију саобраћајних прекршаја итд.).

## АНАЛИЗА "ПРОГРАМА КОРИШЋЕЊА СРЕДСТАВА ЗА ФИНАНСИРАЊЕ УНАПРЕЂЕЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ СУРЧИН"

Општинска управа градске општине Сурчин нема формиран Савет за безбедност саобраћаја на путевима. До датума сачињавања овог извештаја, Агенцији није достављен ниједан програм коришћења средстава за унапређење безбедности саобраћаја, а такође нису достављени ни извештаји о реализованим активностима у периоду од 2009. до 2015. године.

*Табела 1. Приказ средстава за унапређење безбедности саобраћаја општине Сурчин*

| Година | Приходована средства (Извештај Управе за трезор) | Процењена средства (Процена Савета за безбедност саобраћаја) | Пренета средства из претходне године | Планирана средства | Реализована средства** |
|---|---|---|---|---|---|
| **2009** | 0,00 | / | / | / | Недоступно |
| **2010** | 9.000,00 | / | / | / | Недоступно |
| **2011** | 750,00 | / | / | / | Недоступно |
| **2012** | 0,00 | / | / | / | Недоступно |
| **2013** | 9.150,00 | / | / | / | Недоступно |
| **2014** | 2.100,00 | / | / | / | Недоступно |
| **2015** | 0,00***** | / | / | / | Недоступно |

*Подаци за прва 4 месеца 2015. године.
** Подаци нису били доступни Агенцији до сачињавања овог извештаја.

У Табели бр. 1 разврстана су средства према следећим категоријама:

- Приходована средства по годинама према извештају Управе за трезор - 30% од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје начињене на подручју општине Сурчин.
- Процена средстава за дату годину која се врши на почетку године, а током године се коригује ако се врши ребаланс буџета.
- Пренета средства из претходне године према извештају савета, као средства која су пренета у наредну годину, иако су планирана програмом да се утроше за претходну годину.
- Планирана средства за дату годину која представљају збир процењених средстава за дату годину и пренетих средстава из претходне године.
- Реализована средства која су стварно утрошена према планираним активностима, а за које до сачињавања овог документа Агенција није имала податке.

На основу података из Табеле бр. 1, у периоду од 2009. године до петог месеца 2015. године, на подручју општине Сурчин укупно је приходовано 21.000,00 РСД од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје.

### Закључак

Општина Сурчин представља пример локалних самоуправа које нису значајно посветиле пажњу активностима за унапређење безбедности саобраћаја на путевима.

Да би се могле квалитетно сагледати и унапредити активности за унапређење безбедности саобраћаја, неопходно је да нам се доставе детаљни извештаји о реализацији планираних средстава по годинама, са тачно наведеним активностима и вредностима које су биле издвојене за њихову реализацију.

На основу достављених детаљних извештаја о реализацији планираних средстава по годинама, могуће је закључити да ли су средства реализована у складу са одредбама Закона о безбедности саобраћаја на путевима и да ли су усмерена ка решавању проблема који доводе до смртног страдања у саобраћајним незгодама.

Како бисмо у наредном периоду успоставили опадајући тренд у погледу смртног страдања у саобраћајним незгодама и успоставили стабилан систем безбедности саобраћаја, неопходно је да средства намењена за унапређење безбедности саобраћаја буду усмерена ка примени мера чији ће ефекти дати највећи допринос унапређењу постојећег стања.