

ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2011. до 2015. године

*** ОПШТИНА ОПОВО ***



УВОД

Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, дефинисани су циљеви који треба да буду остварени најкасније до 2020. године, кроз унапређење безбедности саобраћаја. Стратешки циљеви Републике Србије у погледу безбедности саобраћаја су:

1. Да у саобраћају нема погинуле деце од 2020. године,
2. Да се преполове годишњи број погинулих, број тешко повређене деце и број тешко повређених лица у 2020. години у односу на 2011. годину и
3. Да се преполове укупни годишњи друштвено-економски трошкови СН у 2020. години у односу на 2011. годину.

Поред поменутих, Стратегијом су дефинисани и циљеви који се односе на **индикаторе безбедности саобраћаја**, и то у вези са употребом заштитних система, прекорачењем брзине, возњом под утицајем алкохола и употребом дневних светала у путничким возилима.

Да би се остварили ови веома значајни циљеви, неопходно је заједничко деловање свих релевантних субјеката, како на националном нивоу, тако и у свим општинама и градовима у Републици Србији.

Закон о безбедности саобраћаја предвидео је образовање Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту ТКПБС), на националном и нивоу локалних самоуправа, у циљу остваривања сарадње и усклађеног обављања послова у циљу унапређења безбедности саобраћаја. Поред тога, Закон о безбедности саобраћаја на путевима предвидео је и стабилан извор финансирања локалних ТКПБС (Савета, Комисија, и сл.), у виду **30% од наплаћених новчаних казни за прекршаје у саобраћају** који су се догодили на територији конкретних локалних самоуправа. Стабилан извор финансирања, **уз правилно усмерено и наменско трошење новчаних средстава** и квалитетан и ефективан рад локалних ТКПБС представља основ за системско унапређење безбедности саобраћаја.

Да бисмо достигли циљеве који су дефинисани, важно је да пре свега видимо „где смо сада“ и какво је тренутно стање безбедности саобраћаја. У том послу један од најзначајнијих алата јесте апликација Агенције за безбедност саобраћаја „**База података о обележјима безбедности саобраћаја**“, која је јавно доступна свим заинтересованим корисницима, и до које се долази преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/gis-baza> или директно преко линка <http://serbia.gdi.net/azbs/>. 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 ТКПБС.

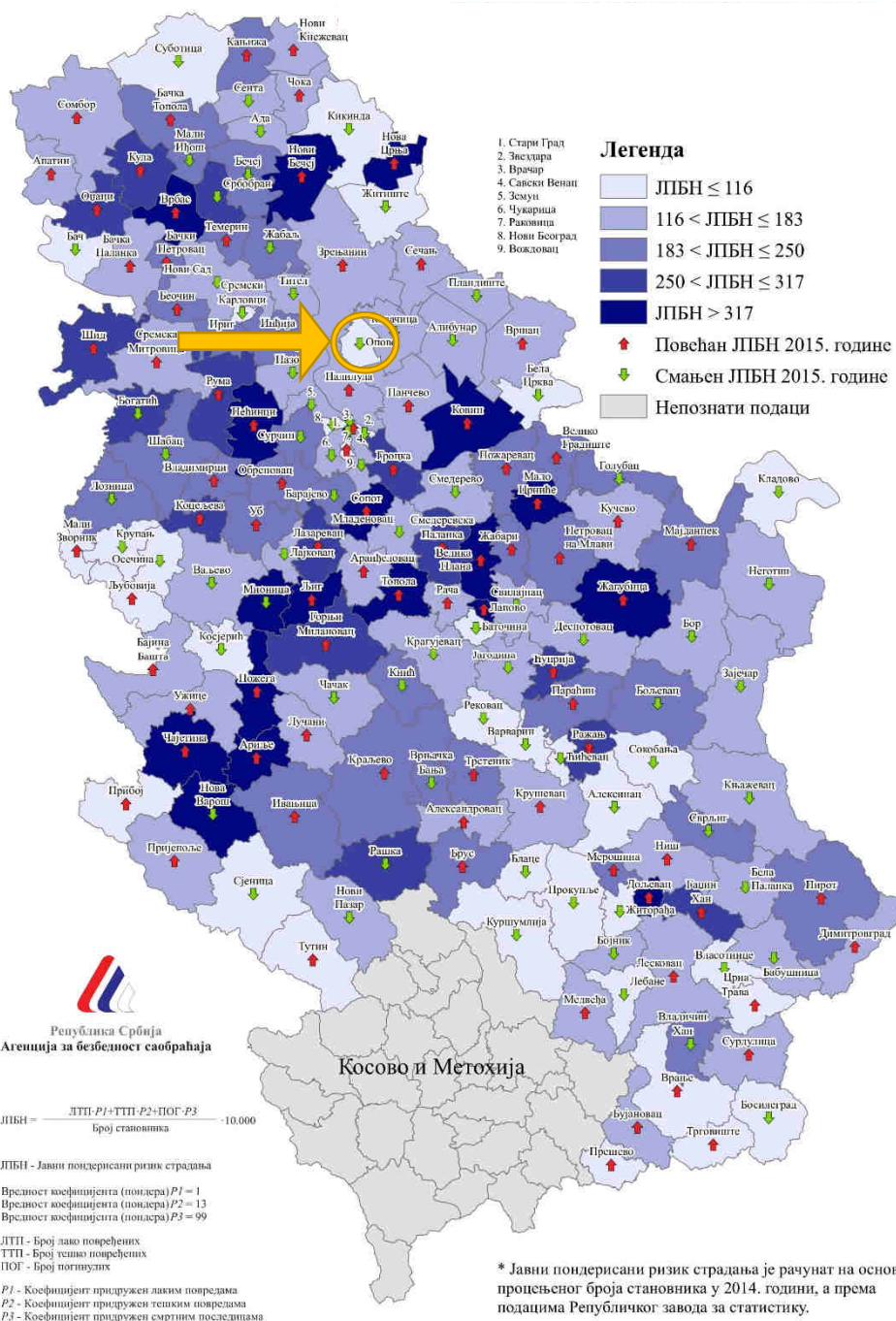
Први корак у раду локалних ТКПБС јесте анализа постојећег стања. Овај корак је веома значајан зато што указује на то који су највећи проблеми у безбедности саобраћаја на територији конкретне локалне самоуправе, које категорије учесника у саобраћају су највише угрожене, у којим својствима лица страдају, затим колико су угрожена деца, млади и старији учесници у саобраћају, итд.

Други корак у раду локалних ТКПБС јесте дефинисање циљева. Локално Тело за координацију треба да дефинише сопствене стратешке циљеве, у складу са националном Стратегијом. Након тога, у креирању планова рада за сваку годину локално Тело за координацију треба да има у виду које побољшање жели да постигне, и да у складу са тим планира активности.

Трећи корак у раду локалних ТКПБС јесте дефинисање мера за достизање задатих циљева. Дефинисање мера треба да узима у обзир постојеће проблеме, задате циљеве и новчана средства која су на располагању. Једино правилно усмерено и сврсисходно деловање може довести до позитивних промена и ефеката.

Имајући у виду да је Агенција за безбедност саобраћаја задужена за сарадњу са регионалним и локалним Телима за координацију, **Агенција је извршила анализу основних показатеља стања безбедности саобраћаја, за територију сваке од локалних самоуправа у Републици Србији,** која треба да послужи као помоћ у раду локалних ТКПБС, али и свих других институција, субјеката и појединаца који делују на територији локалне самоуправе.

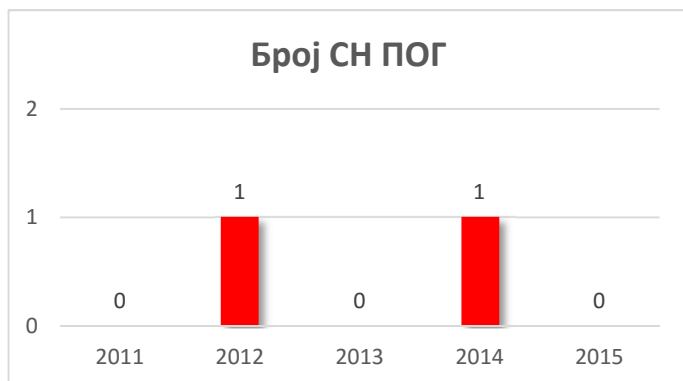
1. КАРТА ЈАВНОГ ПОНДЕРИСАНОГ РИЗИКА СТРАДАЊА ПО ОПШТИНАМА И ГРАДОВИМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ 2015. ГОДИНЕ



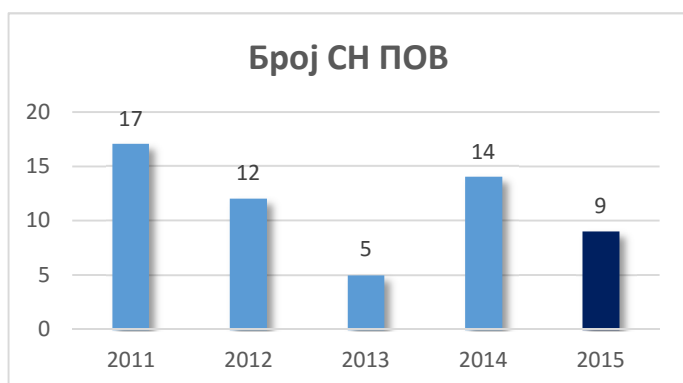
На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Вредности јавног пондерисаног ризика су подељене у 5 класа. Утврђивање којој класи ризика припада одређена локална самоуправа је извршено на основу односа пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (погинули, тешко повређени и лако повређени) током 2015. године и броја становника у свакој локалној самоуправи. Вредност јавног ризика за општину Опово припада класи **веома ниске вредности ризика**, при чему је у 2015. години дошло до **смањења** јавног пондерисаног ризика у односу на 2014. годину.

2. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЉИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА, ПЕРИОД 2011-2015. ГОДИНА

У периоду од 2011. до 2015. године евидентирано је укупно **110** саобраћајних незгода.



- У периоду 2011-2015. године регистроване су **две саобраћајне незгоде са погинулим лицима.**



- У периоду 2011-2015. године регистровано је **57 саобраћајних незгода са повређеним лицима.**



- У периоду 2011-2015. године у саобраћајним незгодама **погинуло је укупно двоје лица.**



- У периоду 2011-2015. године у саобраћајним незгодама **повређено је укупно 88 лица.**

3. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА КАТЕГОРИЈУ ВОЗИЛА И СВОЈСТВО УЧЕШЋА У САОБРАЋАЈУ, ПЕРИОД 2011-2015. ГОДИНА

ПЕШАЦИ



- **Нема погинулих пешака у анализираном периоду** (У Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- **Пешаци чине 3% од укупног броја повређених лица у СН** (У Србији пешаци чине 16% свих повређених лица у СН).

ВОЗАЧИ И ПУТНИЦИ У ПА



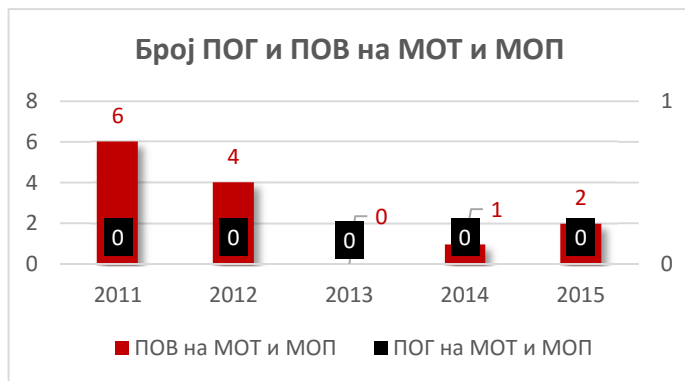
- **Нема погинулих возача и путника у ПА у анализираном периоду** (У Србији возачи и путници у ПА чине 45% свих погинулих лица у СН).
- **Возачи и путници у ПА чине 47% од укупног броја повређених лица у СН** (У Србији возачи и путници у ПА чине 57% свих повређених лица у СН).

БИЦИКЛИСТИ



- **Погинуло је двоје бициклиста, што су уједно и сва погинула лица у анализираном периоду** (У Србији бициклисти чине 9% свих погинулих лица у СН).
- **Бициклисти чине 19% од укупног броја повређених лица у СН** (У Србији бициклисти чине 9% свих повређених лица у СН).

МОТОЦИКЛИСТИ И МОПЕДИСТИ



- **Нема погинулих возача и путника на мопедима и мотоциклима** (У Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- **Возачи и путници на мотоциклима и мопедима чине 15% од укупног броја повређених лица у СН** (У Србији чине 10% свих повређених лица у СН).

ЛИЦА У СН СА ТРАКТОРИМА



- **У саобраћајним незгодама са учешћем трактора није било погинулих лица у анализираном периоду** (У Србији поменута лица чине 8% свих погинулих лица у СН).
- **Повређена лица у СН са учешћем трактора чине 5% од укупног броја повређених лица у СН** (У Србији поменута лица чине 2% свих повређених лица у СН).

4. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2011-2015. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



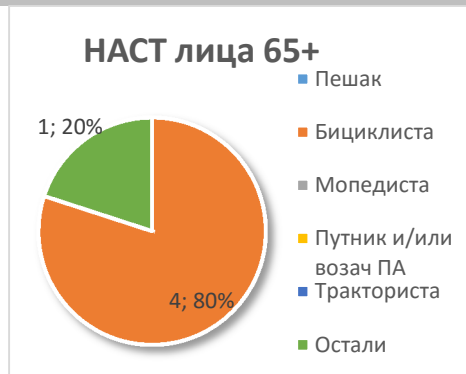
- У посматраном периоду повређено је 7-оро деце, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 67%, а деца возачи 33% од укупног броја настрадале деце.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



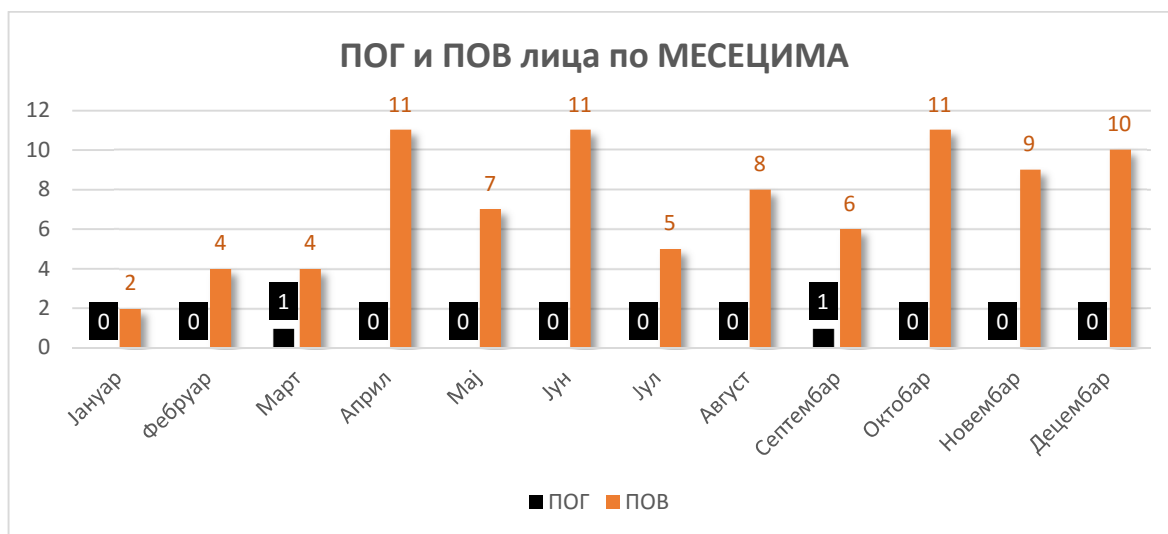
- Укупно је погинуло једно младо лице, што чини 50% укупно погинулих лица (у Србији чине 24%), а повређено је 37 младих, што чини 42% укупно повређених лица.
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (66%).

ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



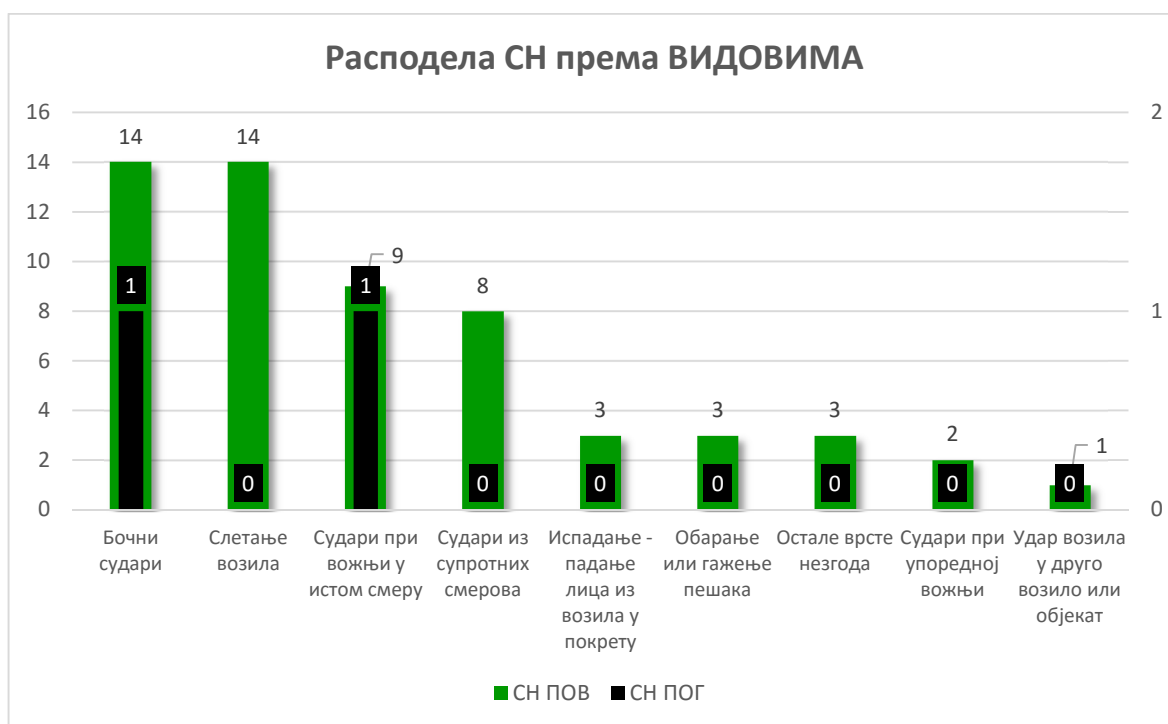
- Нема погинулих старијих лица (у Србији чине 26%), а повређено је 5 старијих лица, што чини 6% укупно повређених лица.
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству бициклисте (80%).

5. МЕСЕЧНА РАСПОДЕЛА ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА, ПЕРИОД 2011-2015. ГОДИНА



- Два лица која су погинула у саобраћајним незгодама (бициклисти) су **погинула у марту и септембру месецу**, а највише повређених лица има у априлу, јуну и октобру месецу.

6. РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА СА ПОГИНУЛИМ И ПОВРЕЂЕНИМ ЛИЦИМА ПРЕМА ВИДОВИМА, ПЕРИОД 2011-2015. ГОДИНА

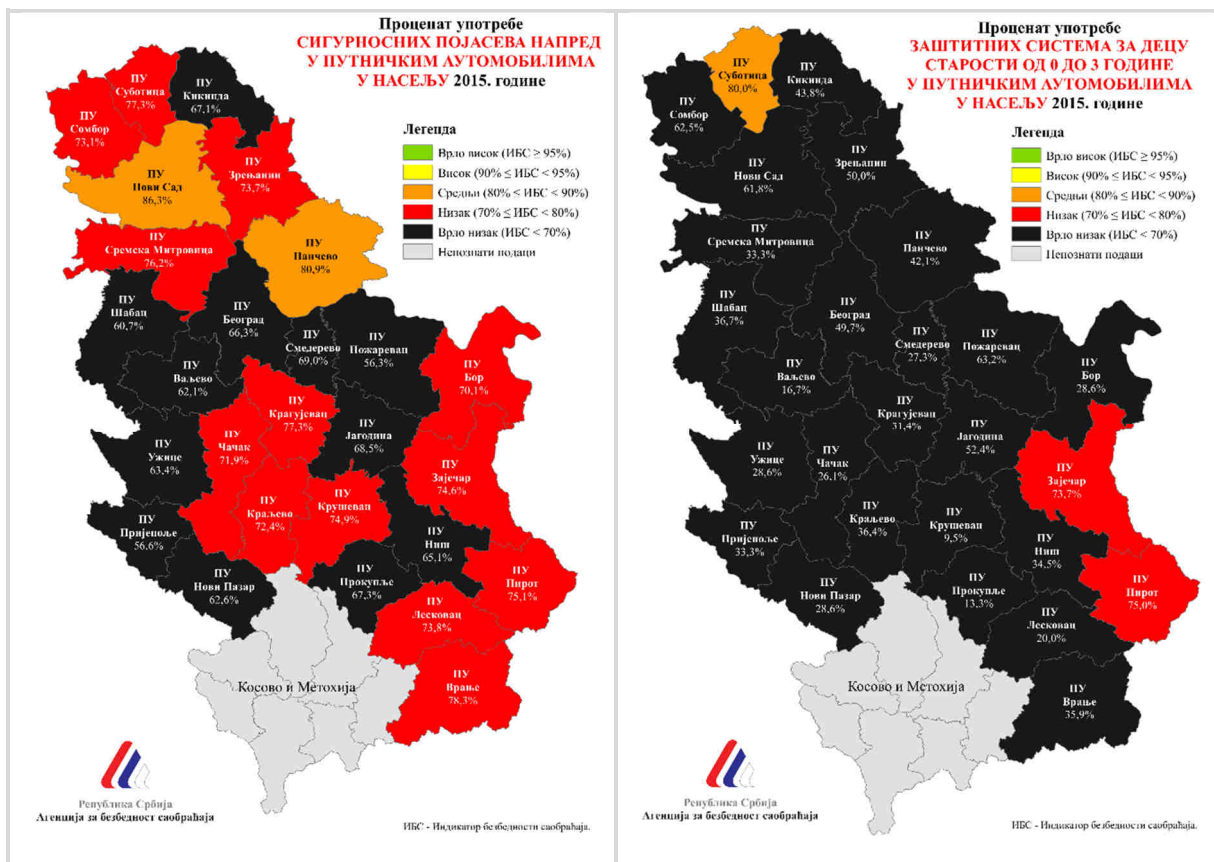


- Од две саобраћајне незгоде са погинулим лицима, једна је била вида (врсте) „**Бочни судари**“, а друга „**Судари при вожњи у истом смеру**“. Највише саобраћајних незгода са повређеним лицима припада виду (врсти) „**Бочни судари**“ и „**Слетање возила**“.

7. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2015. ГОДИНУ* ЗА ПОЛИЦИЈСКУ УПРАВУ ПАНЧЕВО

8.	Назив индикатора	Индикатор	Класа
	Појас НАПРЕД ПА	80,5%	Orange
	Појас НАЗАД ПА	10,9%	Black
	Дечији заштитни системи (0-3 године)	29,8%	Black
	Дечији заштитни системи (4-12 година)	16,4%	Black
	Заштитне кациге (МОТ и МОП)	100%	Green
	Вожња под утицајем алкохола	0,83%	White

*Најновији резултати истраживања вредности индикатора перформанси безбедности саобраћаја – јесен 2015. године



Ове и остале карте индикатора безбедности саобраћаја по полицијским управама у РС можете преузети са сајта Агенције за безбедност саобраћаја (<http://www.abs.gov.rs/karte-pokazatelja>).

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Опово 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.	0	3	0	1
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2015. год.	0	1	0	0
ЦИЉ	2020. год.	0	max 1	0	0

Најважније чињенице о стању безбедности саобраћаја на територији општине
ОПОВО, у периоду од 2011. до 2015. године

- Догодило се укупно 110 саобраћајних незгода, од којих је две саобраћајне незгоде са погинулим, а 57 са повређеним лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је два лица, док је теже и лакше повређено 88 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја повређених лица.
- **Нема погинулих пешака у СН.**
- **Нема погинулих возача и путника у ПА.**
- **Погинуло је двоје бициклиста, што су уједно и сва погинула лица у анализираном периоду.**
- **Нема погинулих возача и путника на мотоциклима**, али повређени возачи и путници на мопедима чине 15% укупног броја повређених лица.
- **У саобраћајним незгодама где је један од учесника био трактор нема погинулих лица**, али лица која су повређена у тим саобраћајним незгодама чине 5% укупног броја повређених лица.
- У посматраном периоду **повређено је 7-оро деце**, док је није било **погинуле деце**. Деца су највише страдала у својству **путника у возилу (67%)**.
- **Једно погинуло лице је младо лице**. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача (66%)**.
- **Нема погинулих лица старијих од 65 година**. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **бициклисте (80%)**.
- Највише повређених лица у саобраћајним незгодама било је у априлу, јуну и октобру.
- Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима припада виду „Бочни судари“ и „Слетање возила“.

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.**

Систематизација мера за унапређење безбедности саобраћаја

- **мере према учесницима у саобраћају**
 - образовање и обука (кампање, обука возача, курсеви, унапређење саобраћајног образовања и васпитања...)
 - прописи и принуда (ограничење дозвољене брзине, дозвољени ниво алкохола у крви, употреба система заштите у возилу, казнене мере...)
 - мотивација и подстицаји (награде, викенд-такси...)
 - **пешаци** (безбедност на пешачким прелазима, дизајн предњег дела возила, тротоари, постојање уличног осветљења...)
 - **бициклисти** (бицикличке стазе, кампање о значају ношења заштитне опреме и ретрорефлектујућих материјала, исправан и обележен бицикл...)
 - **мотоциклисти** (употреба кациге и одговарајуће одеће, АБС, обука...)
 - **возачи у комерцијалним возилима** (елиминисање "мртвих" углова...)
 - **деца** (безбедни путеви до школе, унапређење саобраћајног образовања и васпитања...)
 - **млади** (кампање, степенована возачка дозвола...)
 - **старија лица** (кампање, испитивање психо-физичких способности, прилагођавање саобраћајне инфраструктуре...)

- **мере према возилу**
 - активна безбедност (АБС, ЕСП, дневна светла...)
 - пасивна безбедност (сигурносни појас, седишта за децу, кациге...)
 - ИТС (алко-браве, подсетник за сигурносне појасеве...)
 - редовни и ванредни технички прегледи возила
- **мере према путу и путној околини**
 - пројектовање путева (ревизије безбедности путева...)
 - изградња путева (саобраћајна сигнализација, обележена зона радова...)
 - одржавање (коефицијент приањања, стање коловозног застора...)
- **службе спасавања и хитне помоћи**
 - обавештавање о незгоди (стандардни међународни број за хитне случајеве...)
 - спасавање повређених (обука о првој помоћи...)