

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ОПШТИНА ПРИБОЈ \***



## 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.

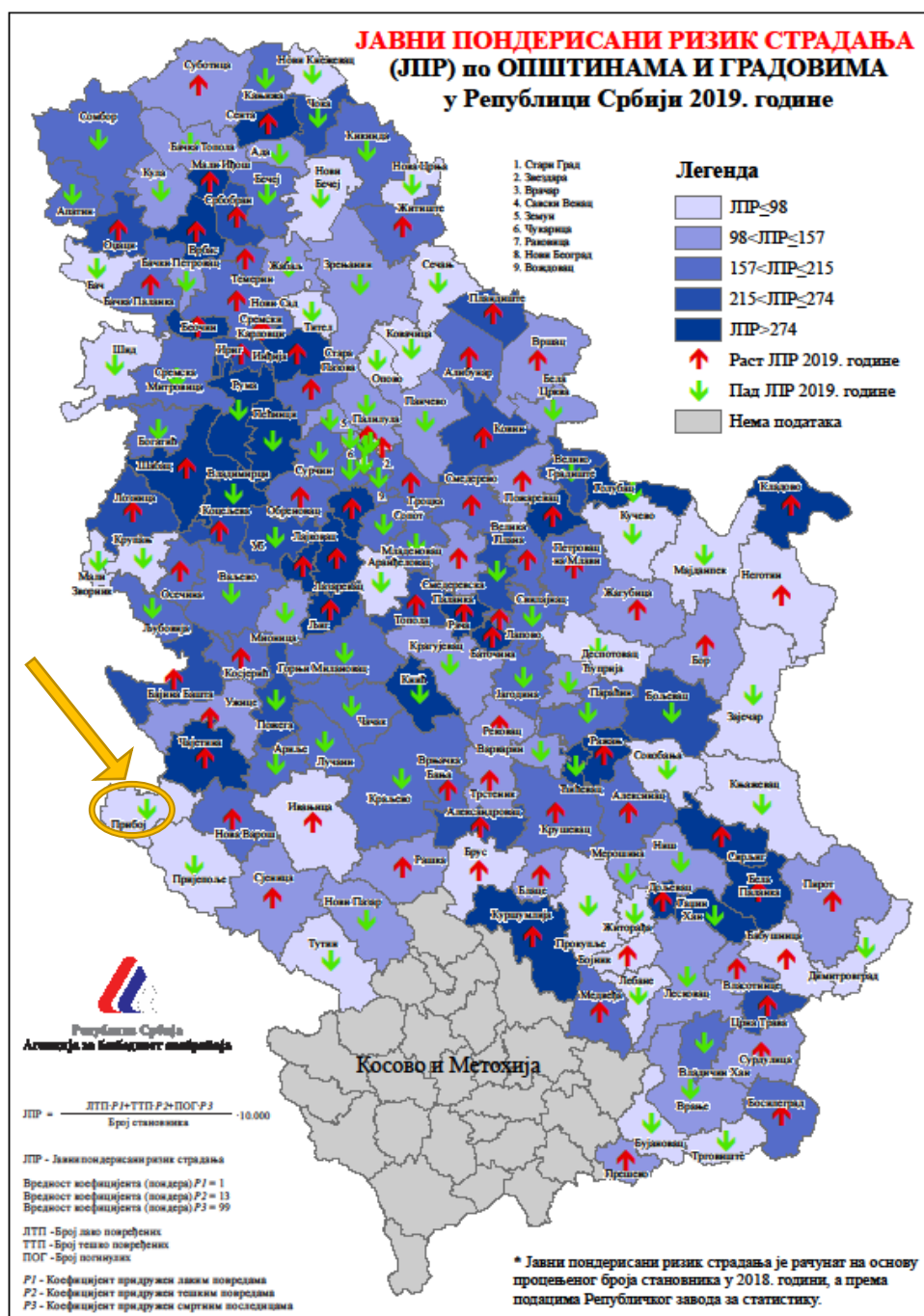
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Прибој. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ) лица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

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

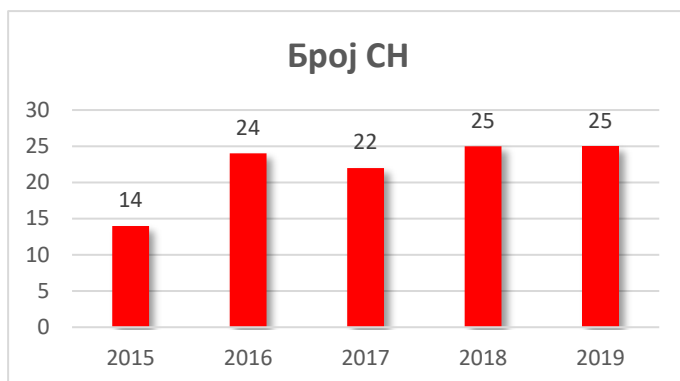
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИКИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

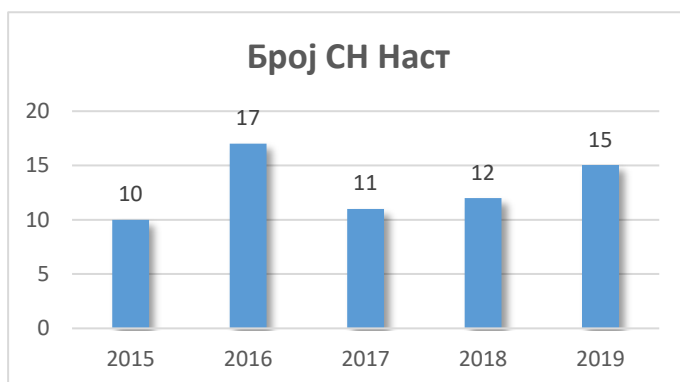


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Прибој припада класи **веома 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: **110.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **65.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **6.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **98.**

### 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

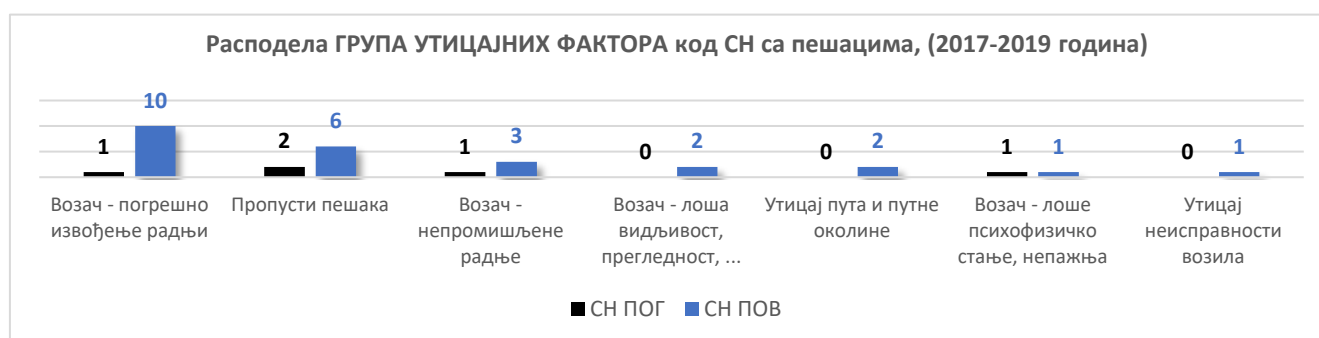
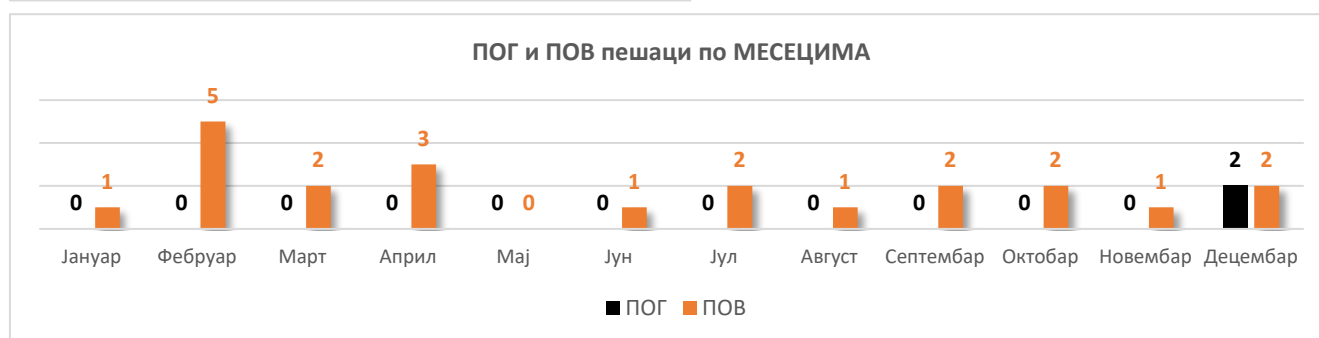
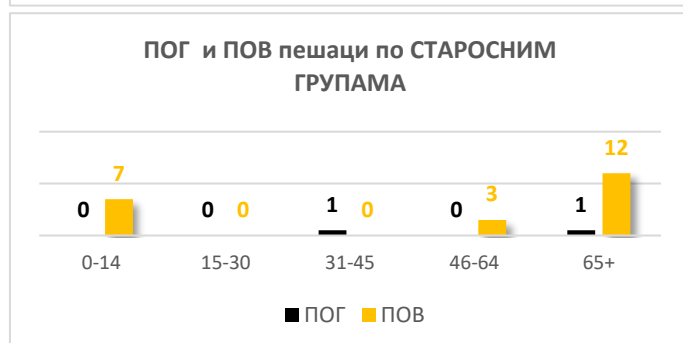


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 31-45 година**.

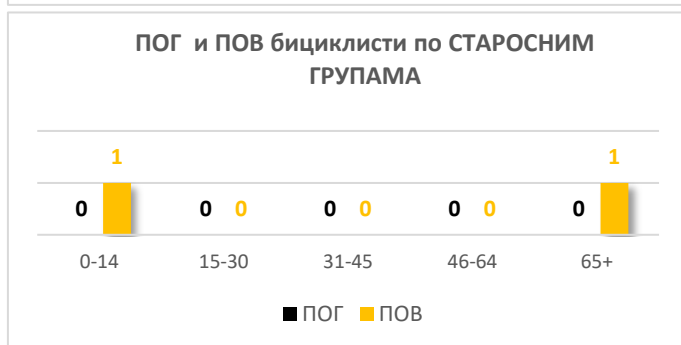
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



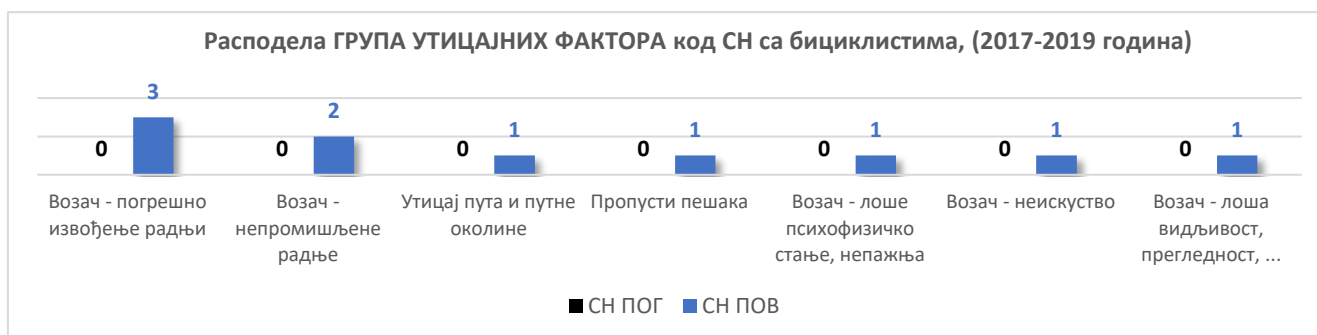
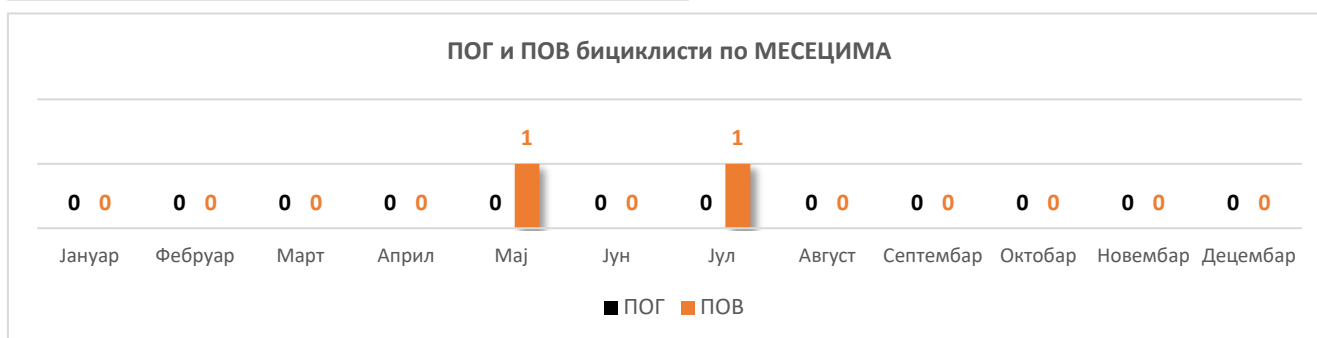
- Број погинулих пешака је 2, што чини 33% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 22, што чини 22% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **65+ година**.
- Пешаци највише страдају у **фебруару**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - погрешно извођење радњи**.



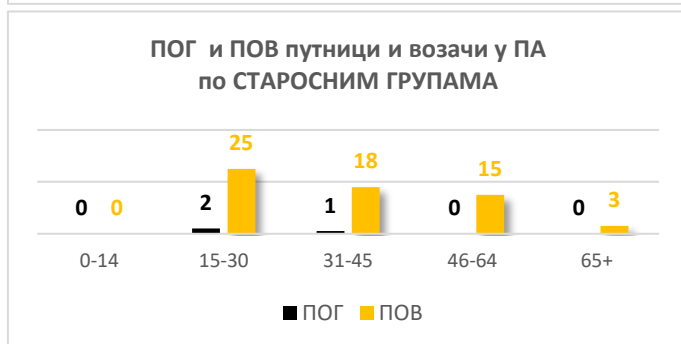
## 5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



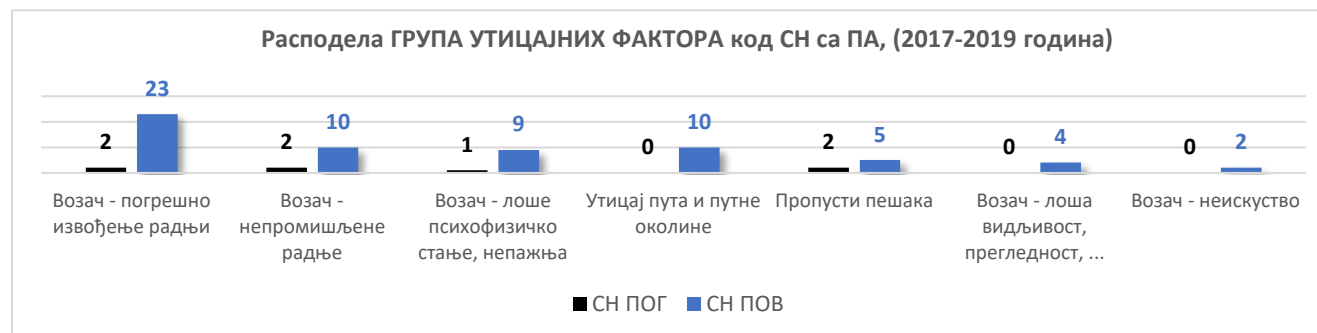
- Није било погинулих бициклиста у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 2, што чини 2% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости **0-14** и **65+** година.
- Бициклисти највише страдају у **мају** и **јулу**.
- У периоду од 2017. до 2019.године у СН са учешћем **бициклиста** најчешће су одабране **групе типова СН са пешацима** и **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 ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)

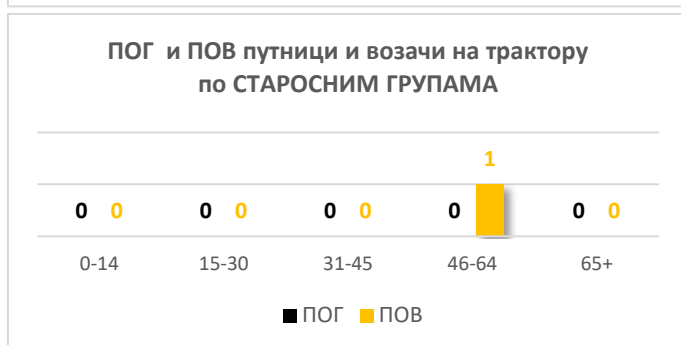
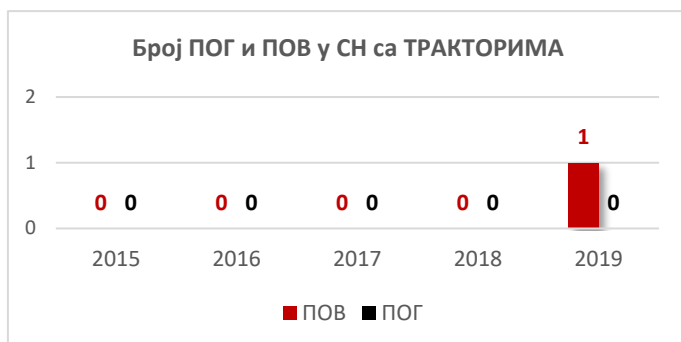


- Број погинулих возача и путника у ПА је 3, што чини 50% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 61, што чини 62% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 15-30 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у јануару, мају и јуну.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са ПА најчешће је одабрана група типова СН са пешацима.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим возачима и путницима у ПА је **Возач - погрешно извођење радњи**.

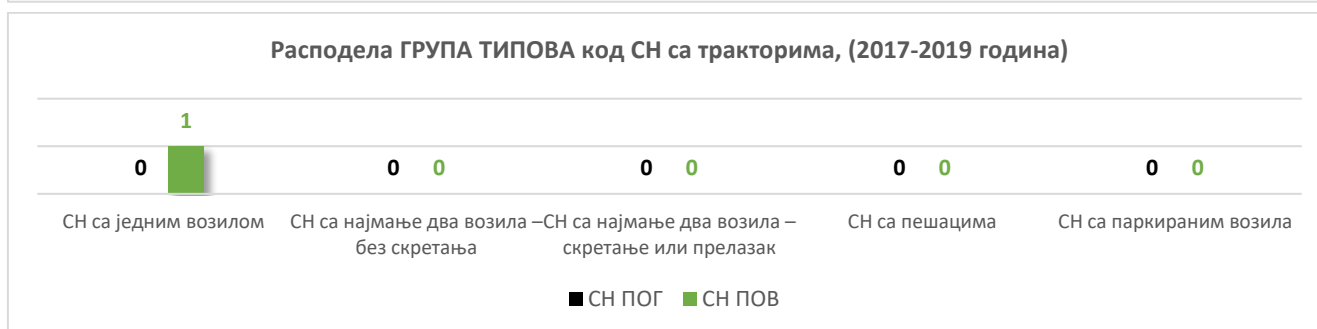
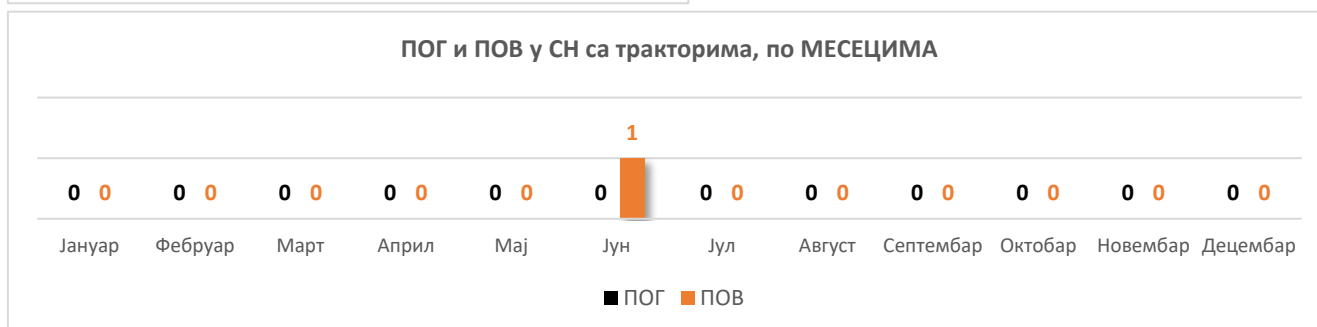




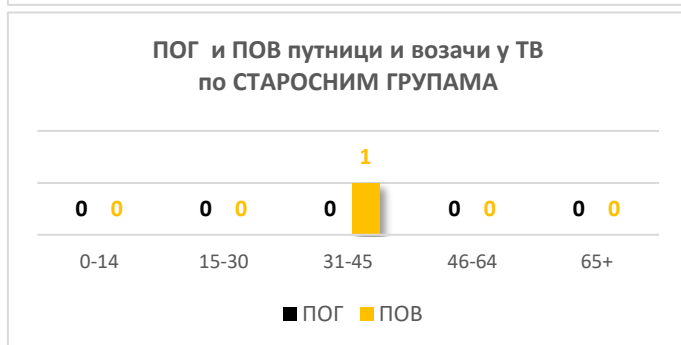
## 7. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



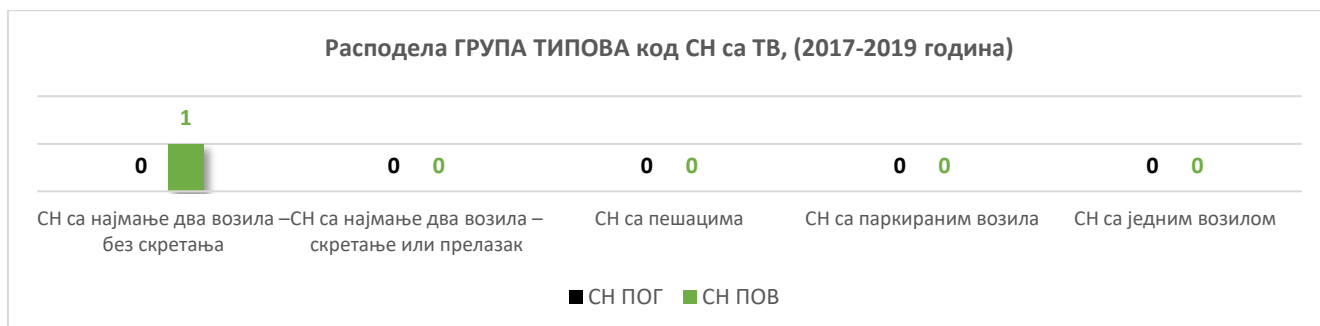
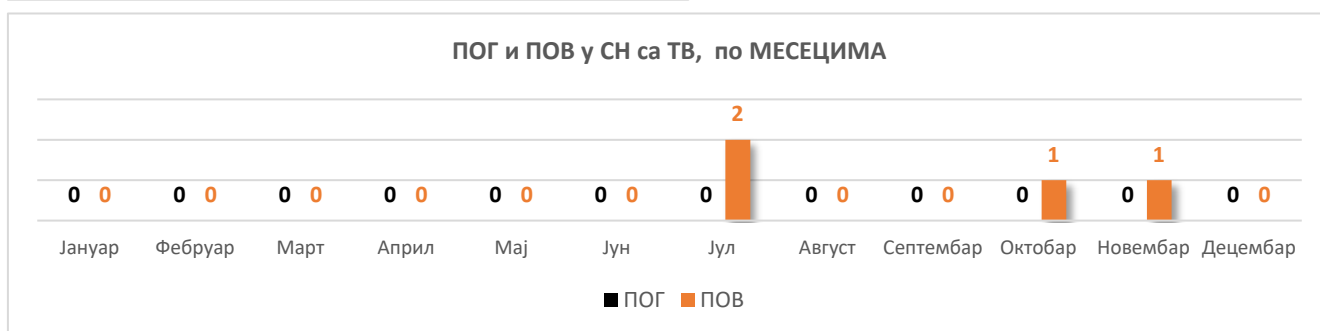
- Није било погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 1% повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Страдало лице на трактору је старости **46-64 година**.
- Страдало лице у СН са тракторима је у **јуну**.
- У периоду од 2017. до 2019.године код СН са тракторима одабрана **група типова је СН са једним возилом**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешће групе **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем трактора су **Возач - погрешно извођење радњи и Возач - лоше психофизичко стање, непажња**.



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

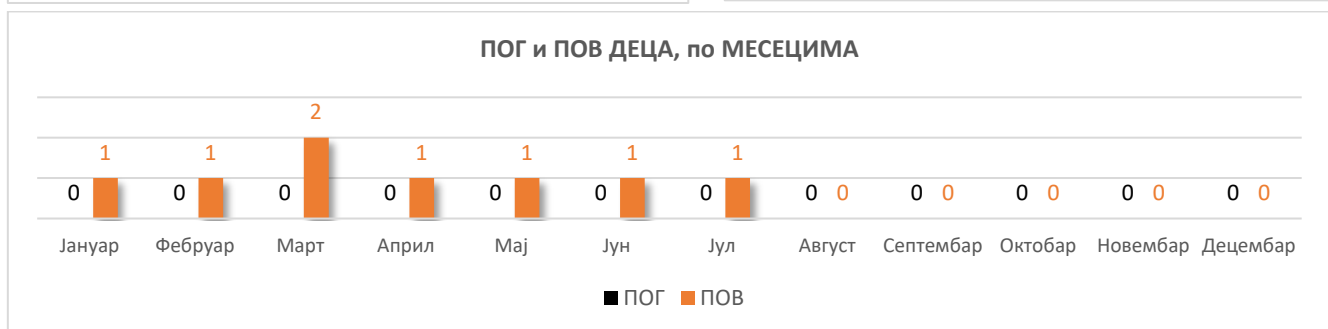
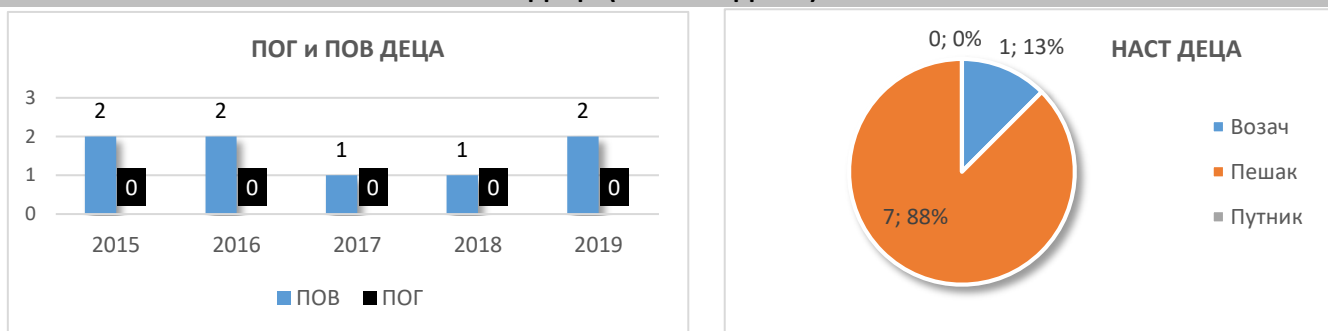


- Није било погинулих лица у СН са учешћем теретних возила у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 4% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Страдало лице у ТВ је међу лицима старости 31-45 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у јулу.
- У периоду од 2017. до 2019.године код СН са ТВ одабрана је група типова СН са најмање два возила – без скретања.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група утицајних фактора настанка СН са настрадалим лицима са учешћем теретних возила је Возач - непромишљене радње.



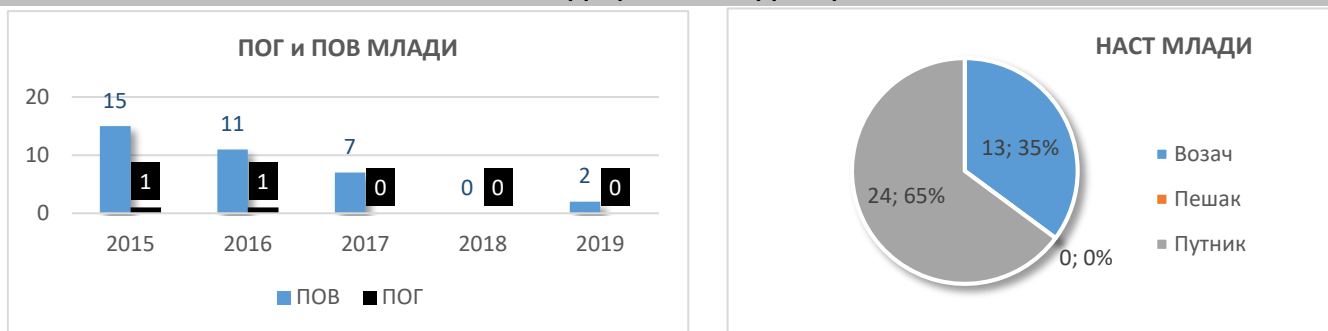
## 9. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



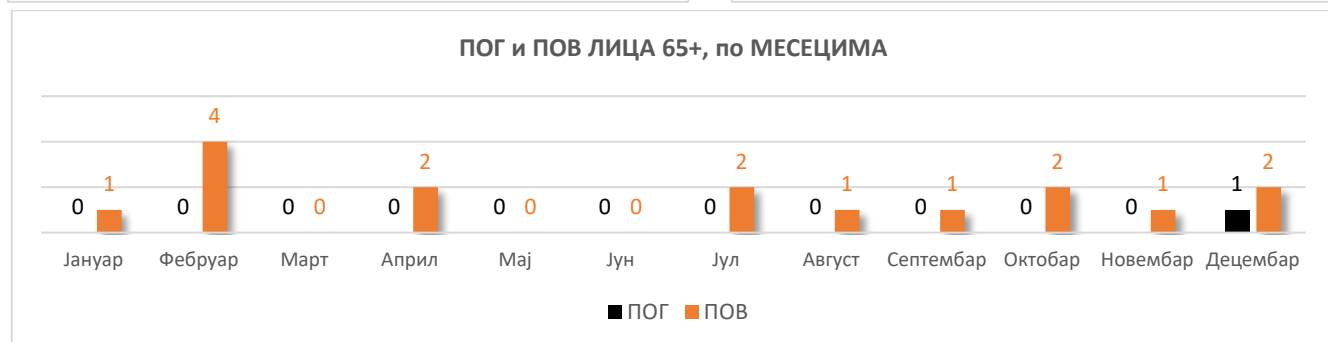
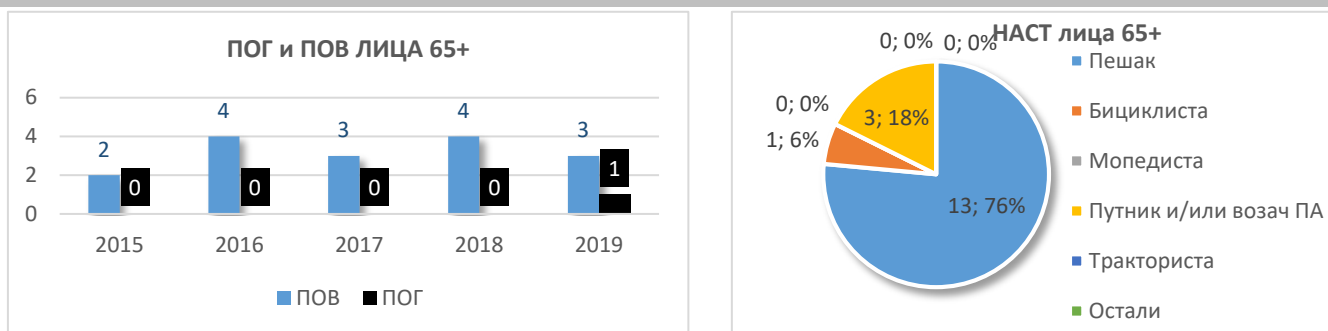
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 8, док није било погинуле деце.
- Није било настрадале деце путника, деца пешаци чине 88%, а деца возачи 12% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у марту.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло младих лица: 2, што чини 33% укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих: 35, што чини 36% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника (65%).
- Млади највише страдају у мају.

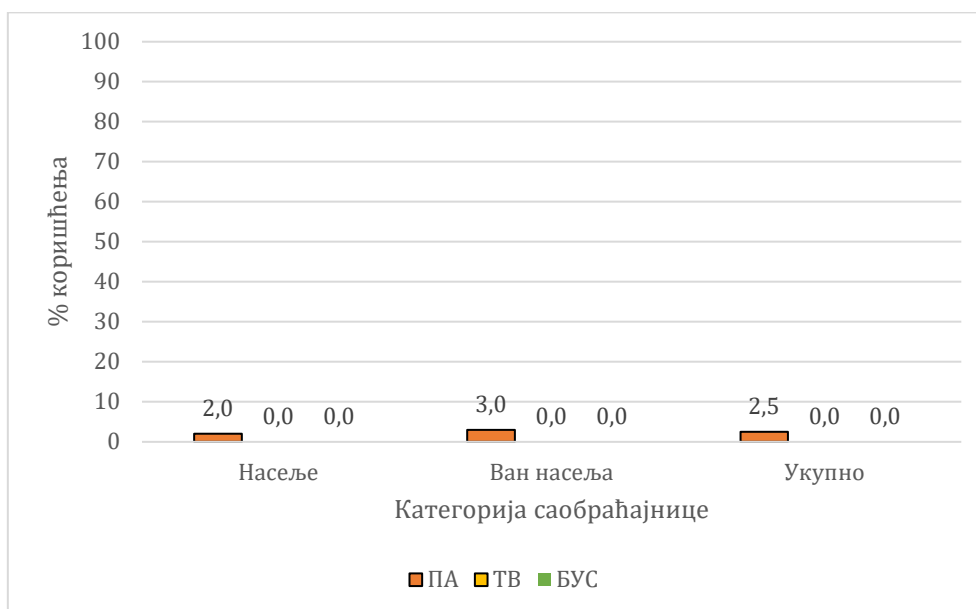
### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



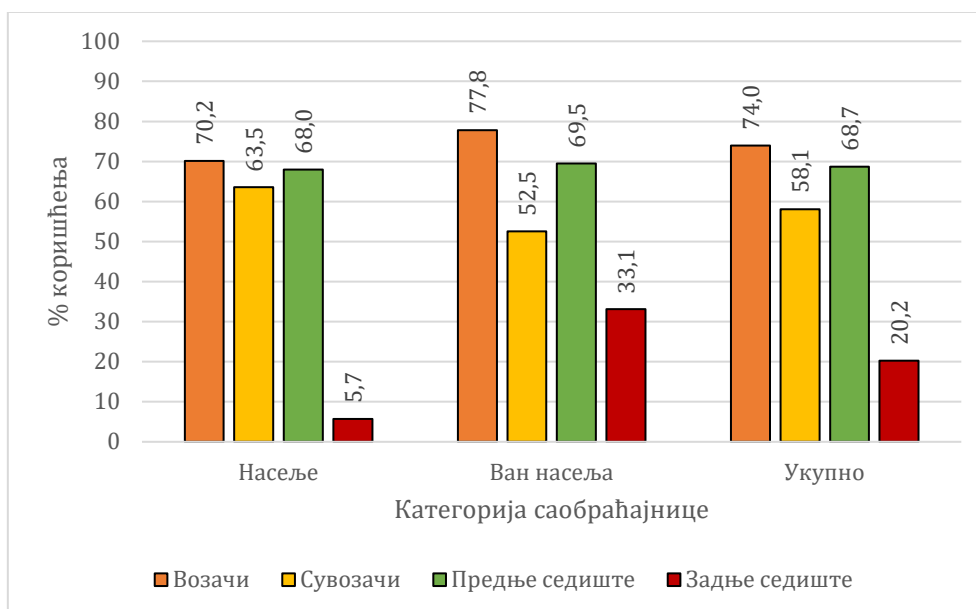
- Укупно је **погинуло једно старо лице**, што чини **17%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених** старијих лица: **16**, што чини **16%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **пешака** (76%).
- Старији највише страдају у **фебруару**.

## 10. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУ ЗА ОПШТИНУ ПРИБОЈ

Коришћење мобилних телефона у вожњи на територији општине Прибој евидентирано је само код возача путничких аутомобила, и то тако што је 2% возача у насељу и 3% возача ван насеља користило мобилни телефон током истраживања, Дијаграм бр. 10.1.



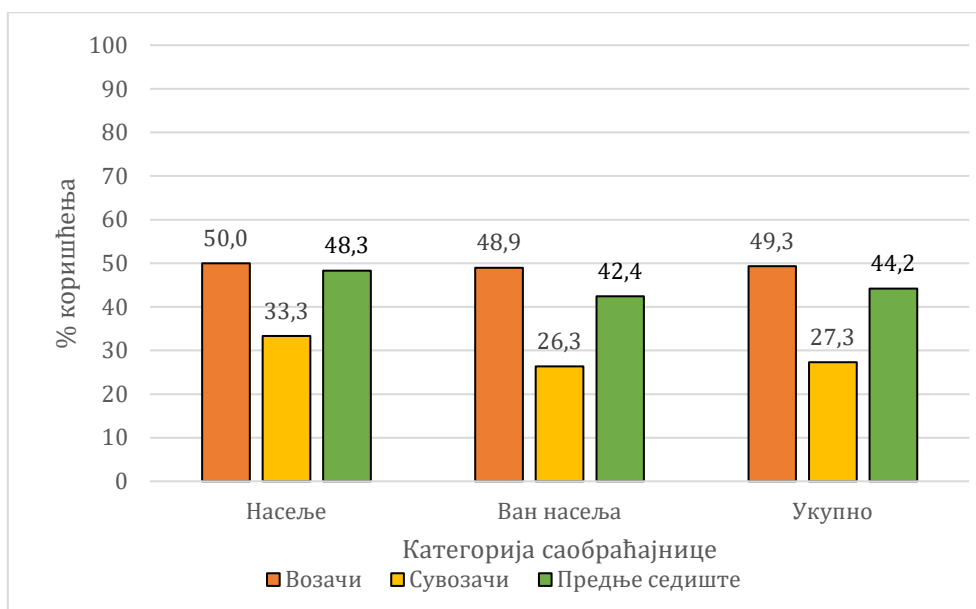
Дијаграм бр. 10.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Прибој



Дијаграм бр. 10.2. Употреба појаса у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у општини Прибој

Коришћење сигурносног појаса на територији општине Прибој за возаче износи 70,2% у насељу и 77,8% ван насеља. Код сувозача у путничким аутомобилима, већи проценат коришћења појаса је идентификован на

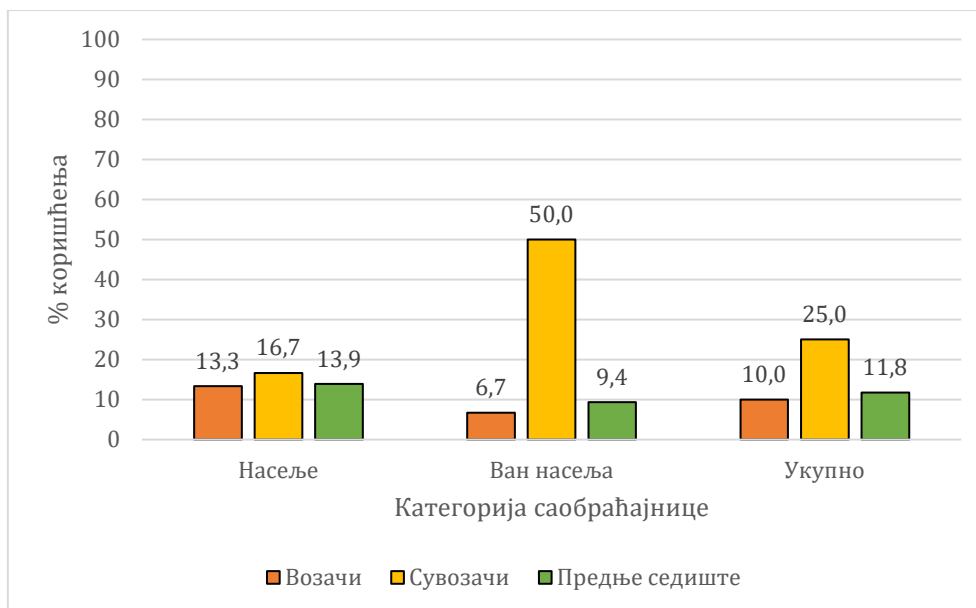
саобраћајницама у насељу (63,5%), у односу на саобраћајнице ван насеља (52,5%). На задњем седишту у путничким аутомобилима, путници појас чешће користе ван насеља (33,1%), од саобраћајница у насељу (5,7%), Дијаграм бр. 10.2.



Дијаграм бр. 10.3. Употреба појаса у возилима преко 3,5t у општини Прибој

На територији општине Прибој, сваки други возач користи сигурносни појас на саобраћајницама у насељу и ван насеља. Употреба појаса сувозача у теретним возилима евидентирана је код 27,3% сувозача, при чему се не разликује значајно вредност индикатора, према категорији саобраћајнице, Дијаграм бр. 10.3.

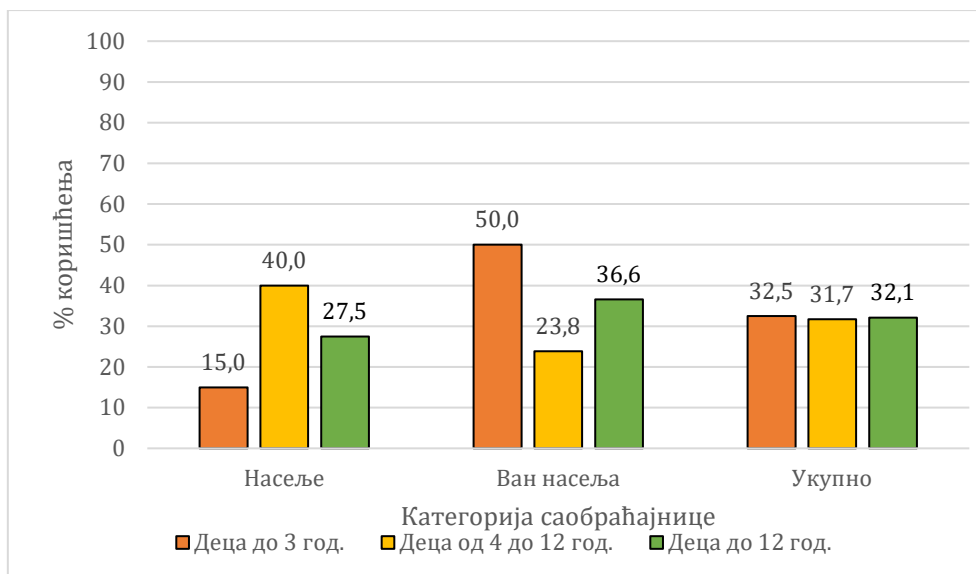
Употреба сигурносног појаса у аутобусима, на саобраћајницама у насељу износи 13,9% за возаче и сувозаче. Ван насеља, сваки други сувозач у аутобусима је користио сигурносни појас, док је код возача, појас евидентиран код 6,7% возача, Дијаграм бр. 10.4.



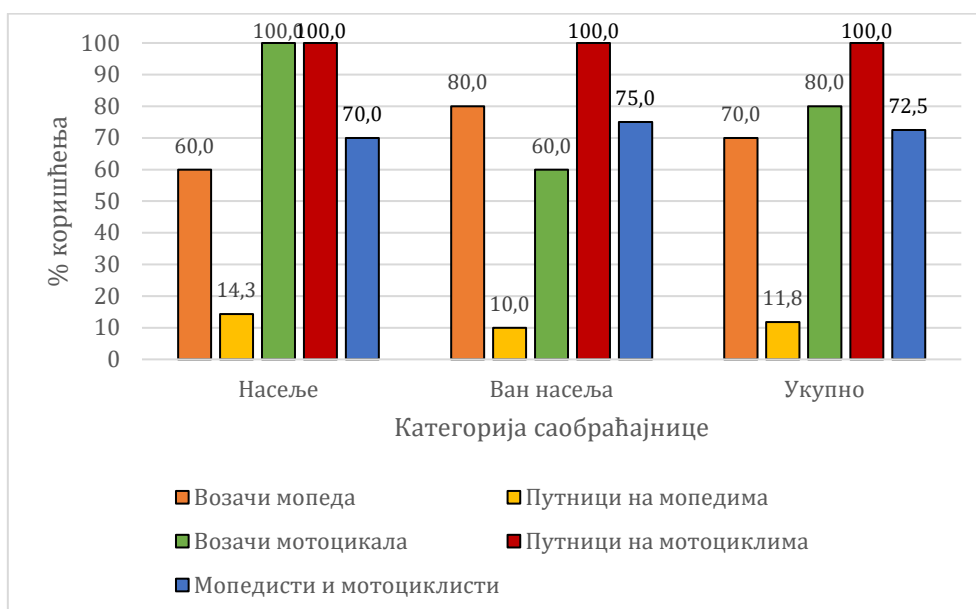
Дијаграм бр. 10.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Прибој

Употреба заштитних система за децу у општини Прибој значајно се на саобраћајницама ван насеља и у насељу. Ван насеља, 50% деце до 3 године и 23,8% деце од 4 до 12 година се правилно превози. У насељу 15% деце до 3 године и 40% деце од 4 до 12 година се правилно превози, Дијаграм бр. 10.5.

На саобраћајницама у насељу у Прибоју евидентирани возачи и путници на мотоциклима су користили заштитну кацигу. Употреба кацига ван насеља, евидентирана је код 60% мотоциклиста и 100% путника на мотоциклима. Возачи мопеда у Прибоју значајно чешће користе заштите кациге у односу на њихове путнике. Тако је у насељу евидентирана употреба заштите кациге код 60% мопедиста и 14,3% путника на мопедима. На саобраћајницама ван насеља, употреба заштитних кацига, евидентирана је код 80% мопедиста и 10% путника на мопедима, Дијаграм бр. 10.6.



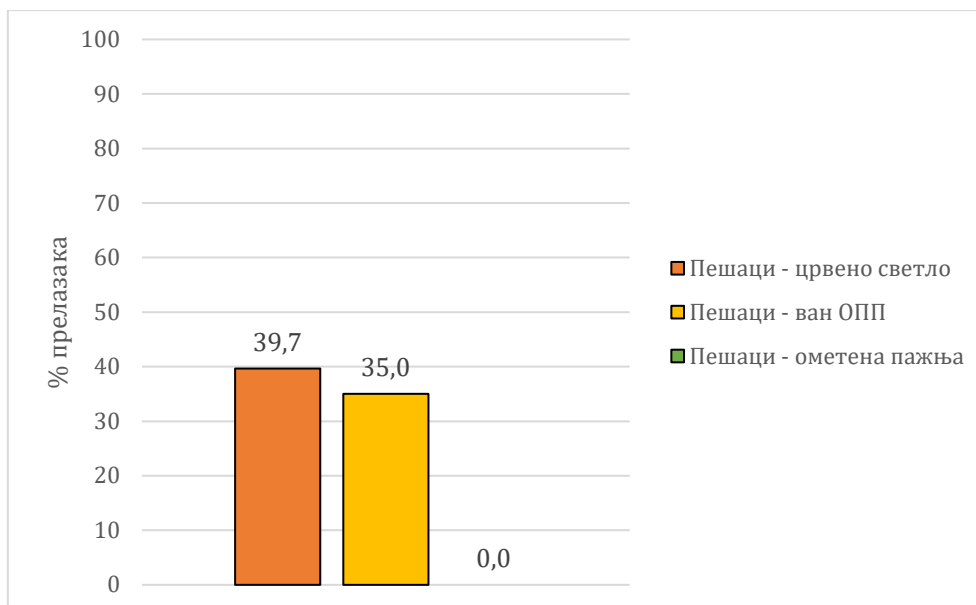
Дијаграм бр. 10.5. Употреба заштитних система за децу у општини Прибој



Дијаграм бр. 10.6. Употреба заштитних кацига у општини Прибој

Истраживања понашања пешака на подручју општине Прибој, показала су да висок проценат пешака (39,7%) прелази улицу када им је прелазак забрањен црвеним светлом. Сличан удео пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза, њих 35%. Током истраживања у Прибоју нису евидентирани пешаци који су имали ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 10.7.





Дијаграм бр. 10.7. Понашање пешака у општини Прибој

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

		ПОГ	ТТП	ПОГ ДЕЦА	ТТП ДЕЦА
РЕПЕРНО СТАЊЕ	2011. год.	0	7	0	0
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	1	2	0	0
ЦИЉ	2020. год.	0	max 3	0	0

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

- Догодило се **укупно 110 саобраћајних незгода**, од којих је **65 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 6 лица**, док је теже и лакше **повређено 98 лица**.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- **Погинула су 2 пешака**, што чини **33%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Није било погинулих бициклиста** у СН.
- **Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима** у СН.
- **Погинула су 3 возача и путника у ПА**, што чини **50%** 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**, није било **погинулих лица**.
- У посматраном периоду **повређено је 8-оро деце**, док **није било погинуле деце** у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству **пешака (88%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је двоје младих**. **Млади чине 33%** од укупног броја **погинулих лица** у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника (65%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је једно лице старости 65 и више година**, што чини **17%** од укупног броја **погинулих лица**. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **пешака (76%)**.
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода **„СН са пешацима“**.
- Највише настрадалих лица у саобраћајним незгодама било је у **мају**.

### 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.**