

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ОПШТИНА ОБРЕНОВАЦ \***



## 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.

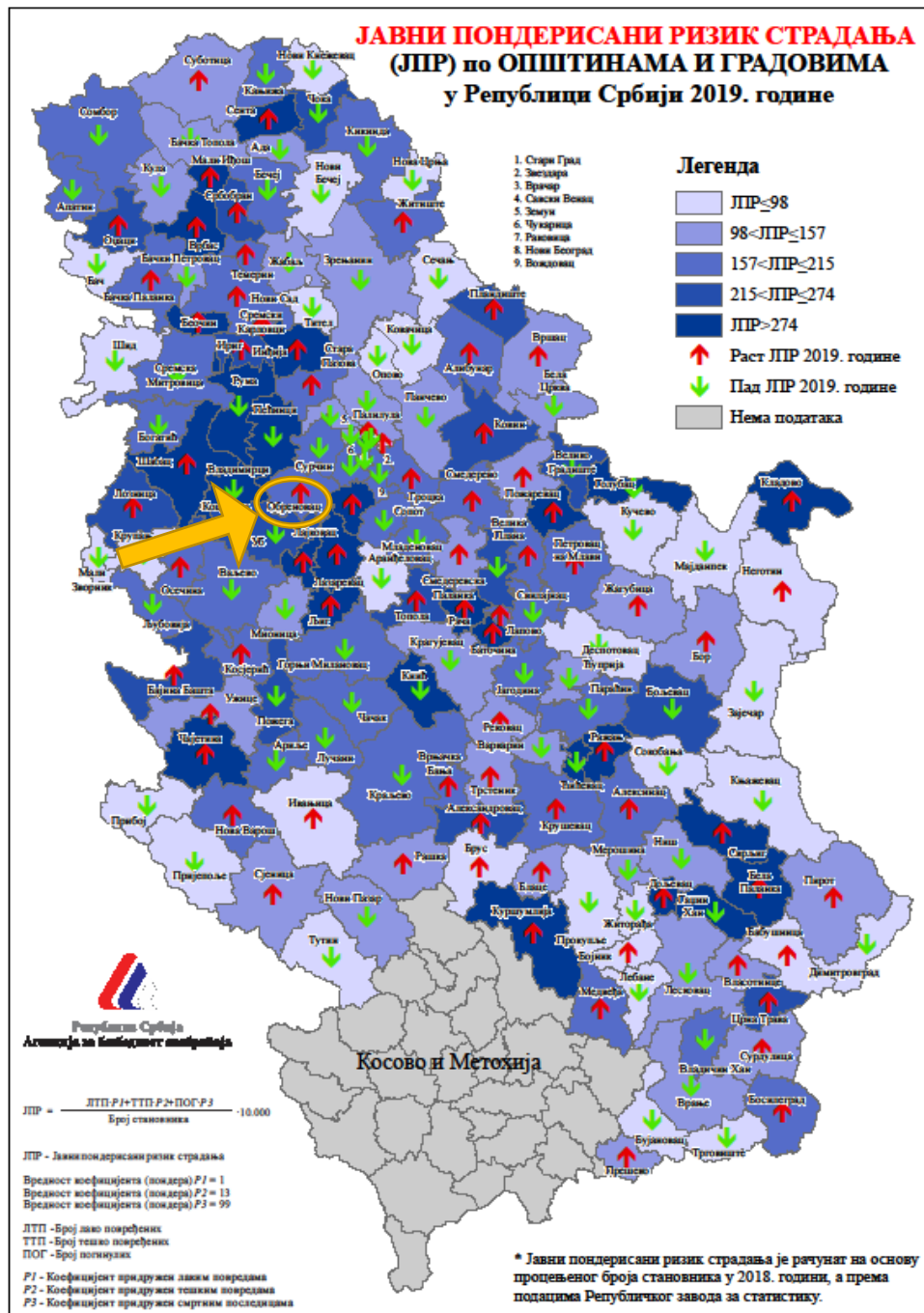
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Обреновац. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

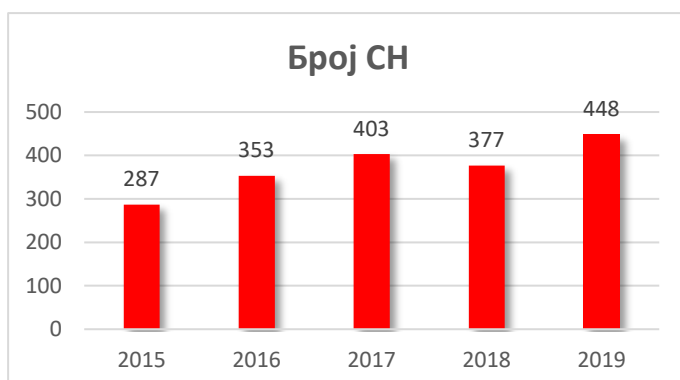
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИКИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

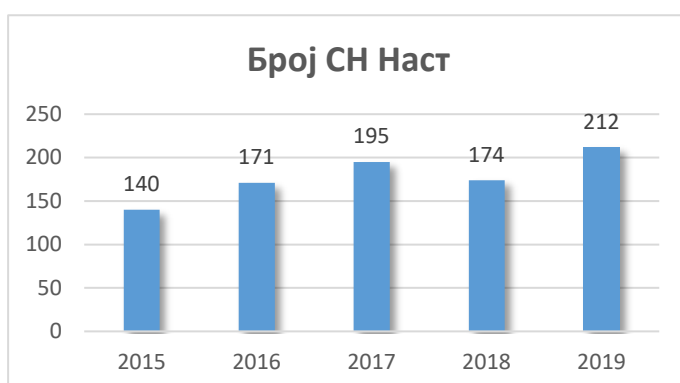


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Обреновац 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: **1868**.



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **892**.



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **35**.



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **1237**.

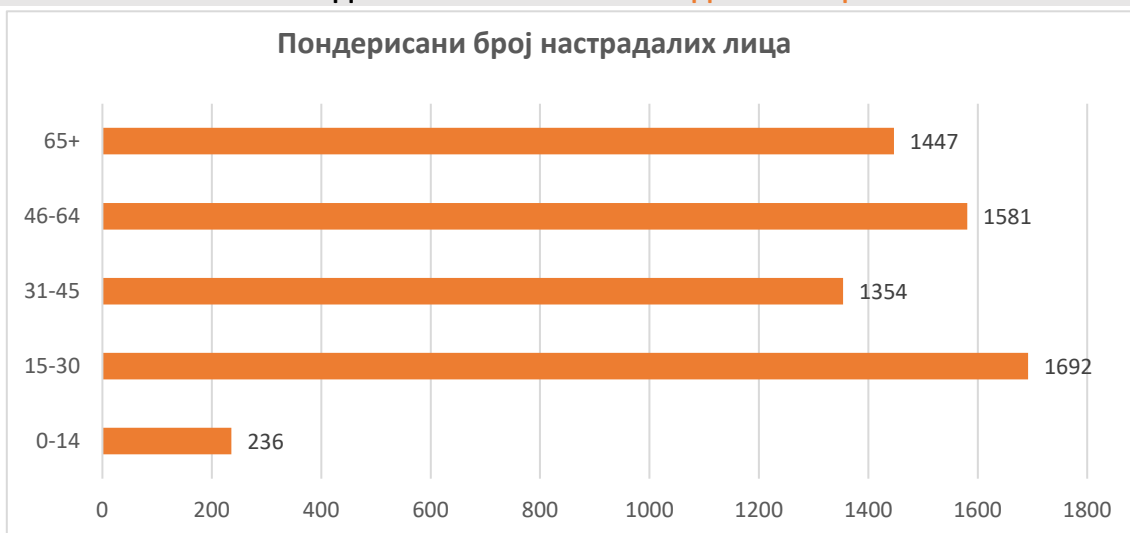
### 3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

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



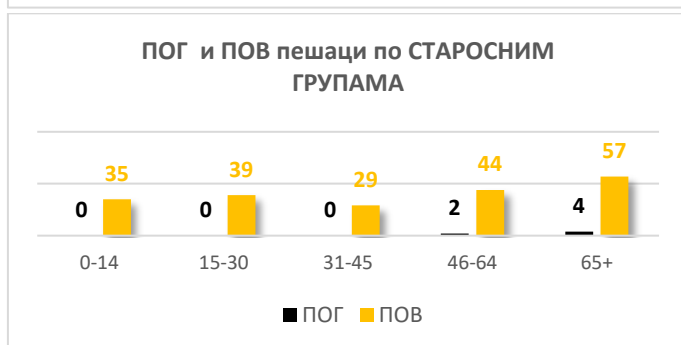
Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да, у односу на категорију возила и својство учешћа настрадалих у саобраћајним незгодама, највише страдају **возачи и путници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

#### ПОНДЕРИСАНИ БРОЈ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, У ОДНОСУ НА СТАРОСТ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА

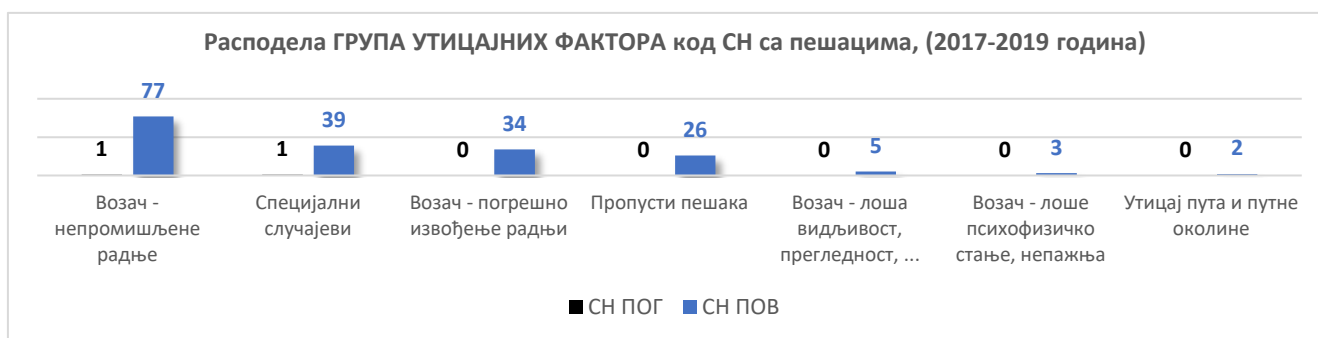
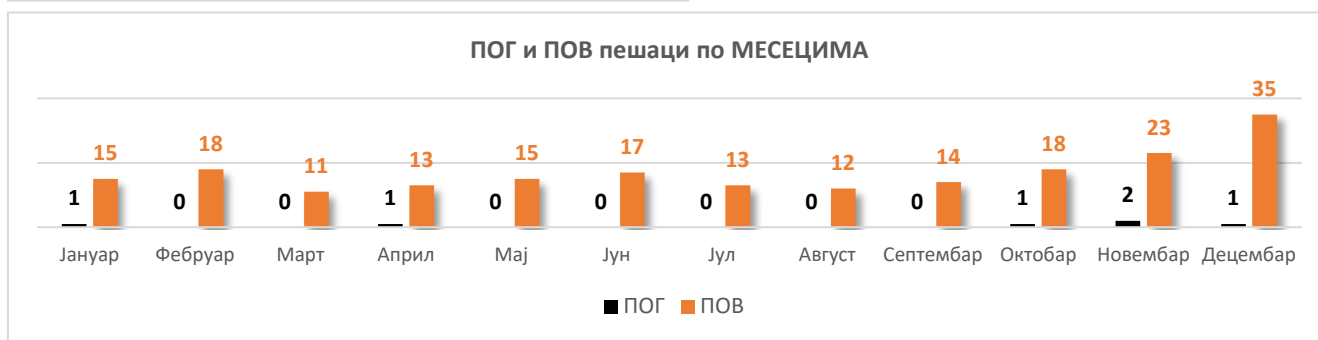


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 15-30 година**.

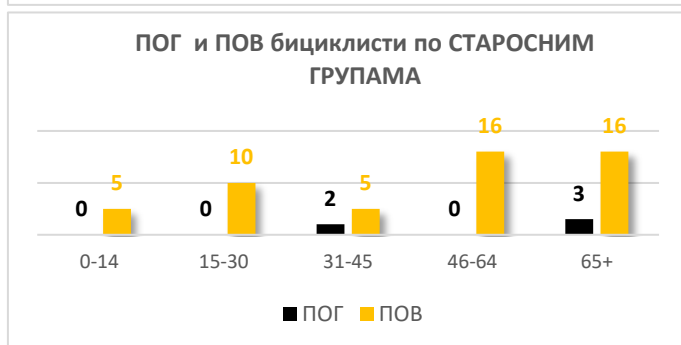
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



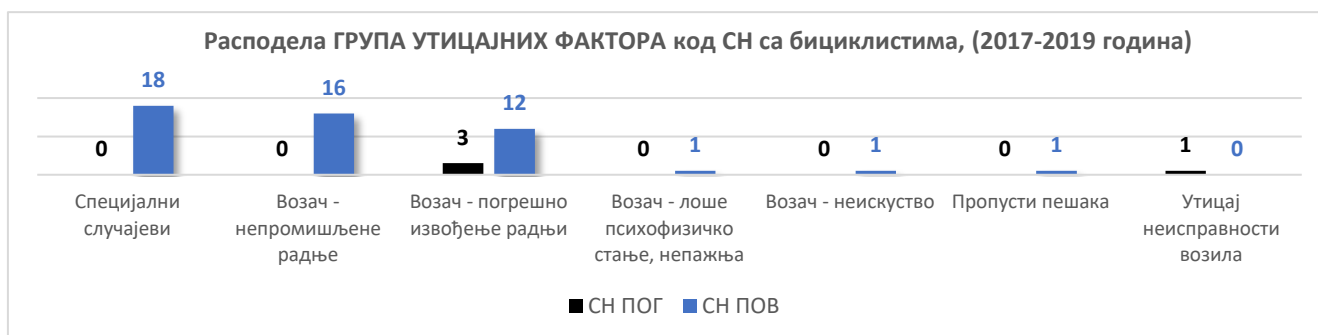
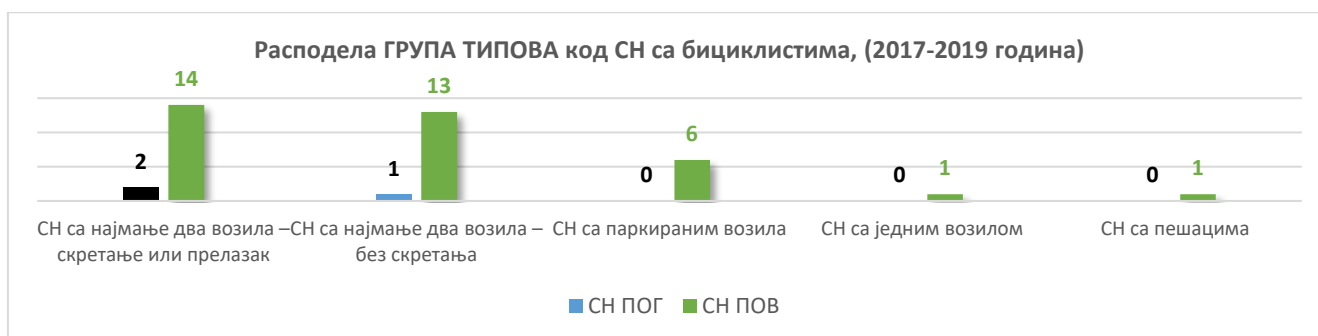
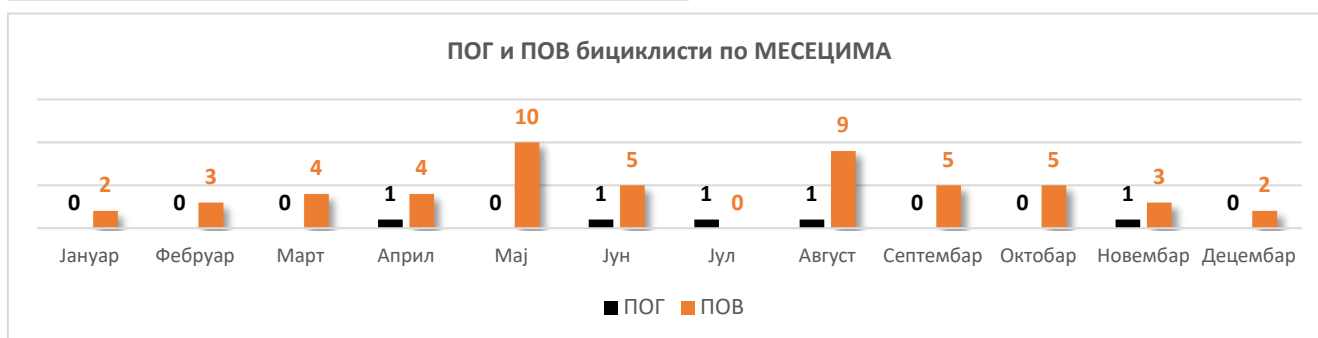
- Број погинулих пешака је 6, што чини 17% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 204, што чини 16% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости 65+ година.
- Пешаци највише страдају у децембру.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - непромишљене радње**.



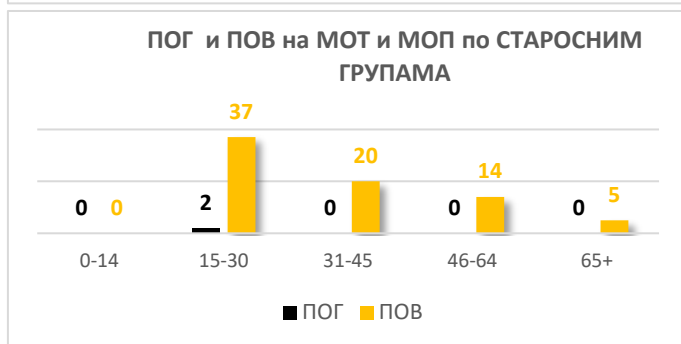
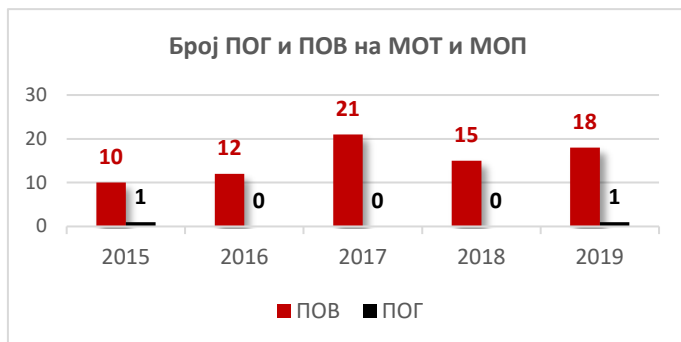
## 5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



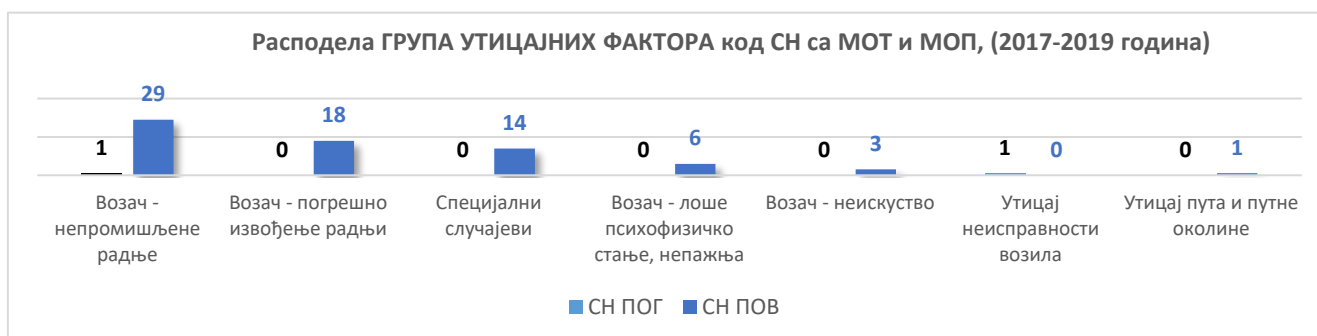
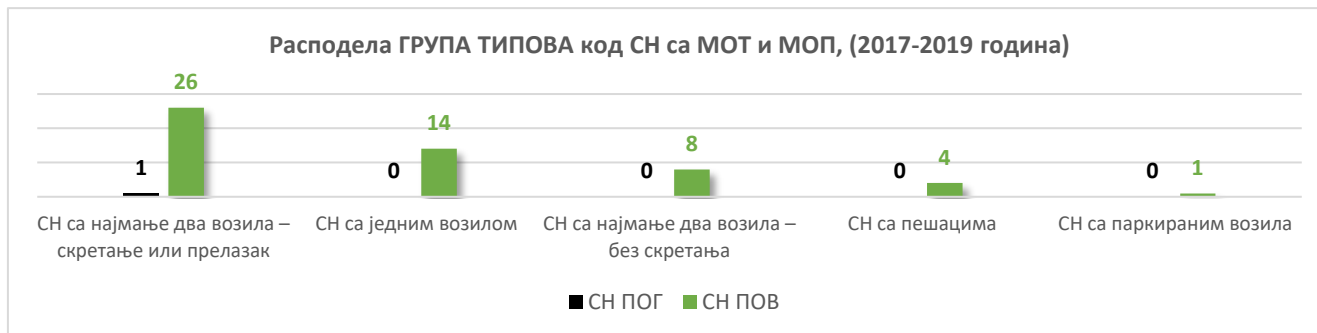
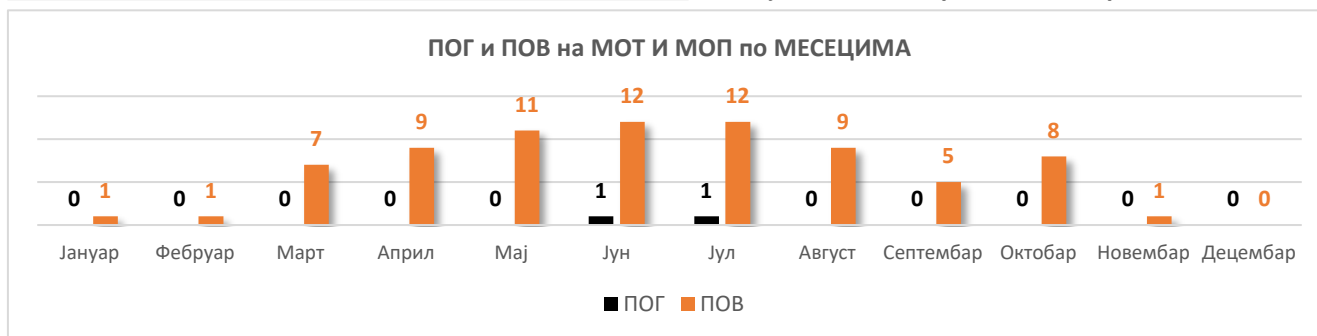
- Број погинулих бициклиста је 5, што чини 14% погинулих лица у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 52, што чини 4% повређених лица у СН (у Србији чине 8% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости 65+ година.
- Бициклисти највише страдају у мају и августу.
- 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 Специјални случајеви.



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

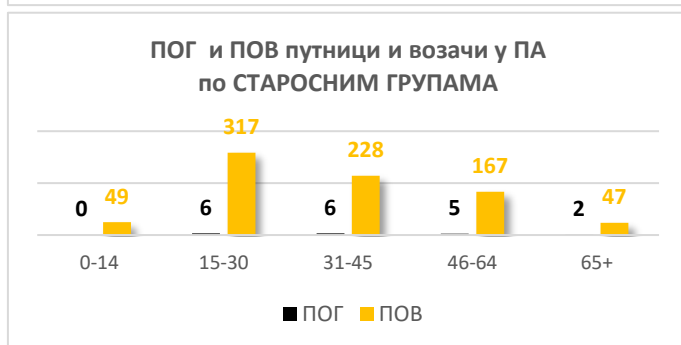


- Број погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима је 2, што чини 6% погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 76, што чини 6% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на **МОТ и МОП** је међу лицима старости **15-30 година**.
- Лица на **МОТ и МОП** највише страдају у **јуну и јулу**.
- У периоду од 2017. до 2019.године у СН са **МОТ и МОП** 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 лицима на МОТ и МОП је **Возач - непромишљене радње**.

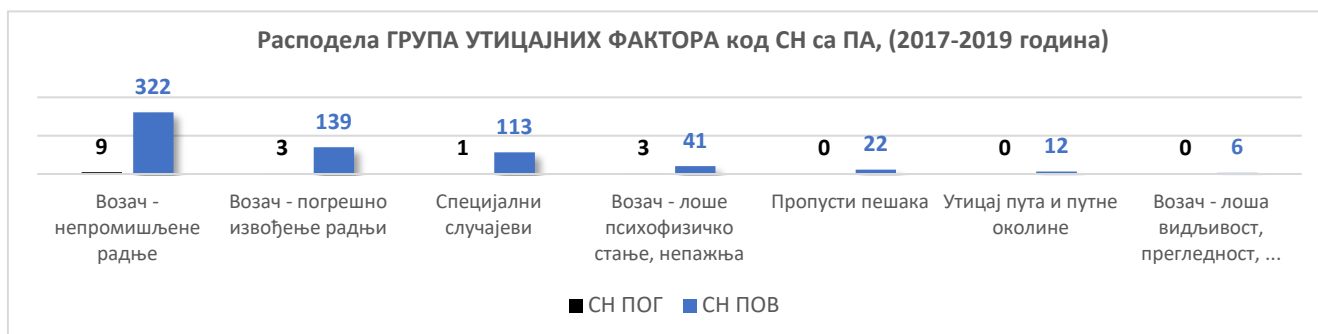
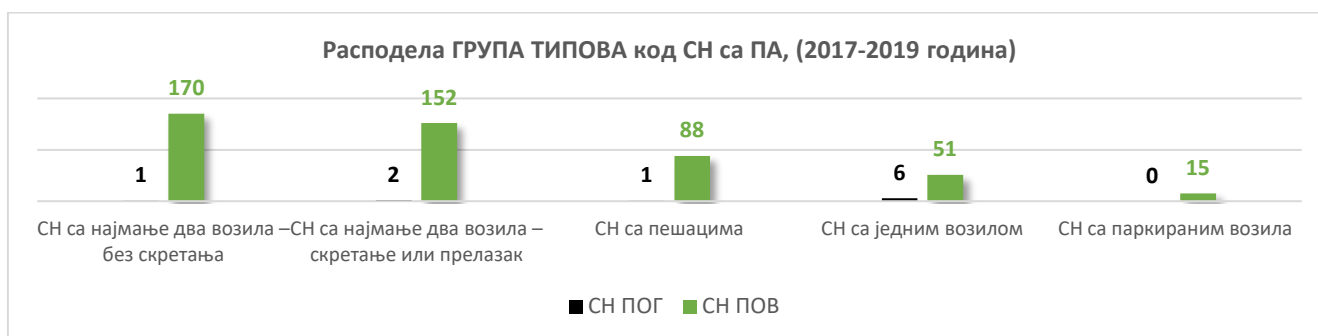
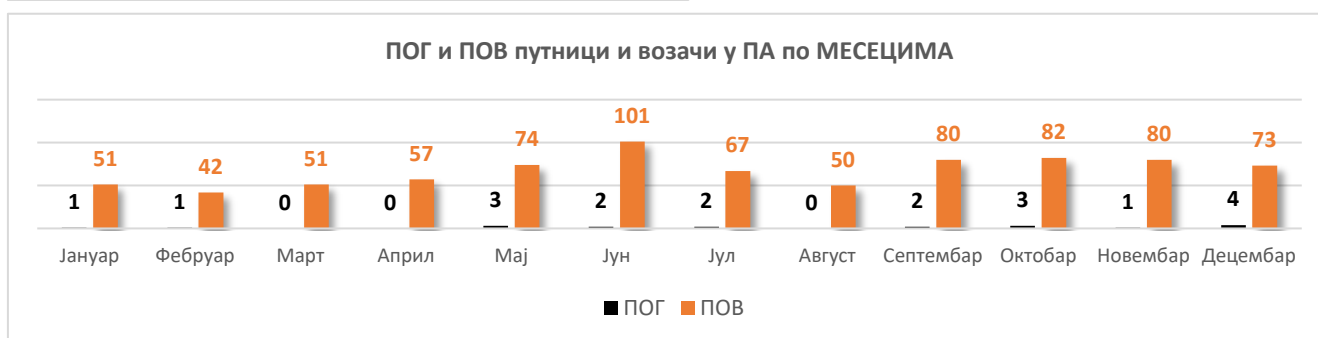




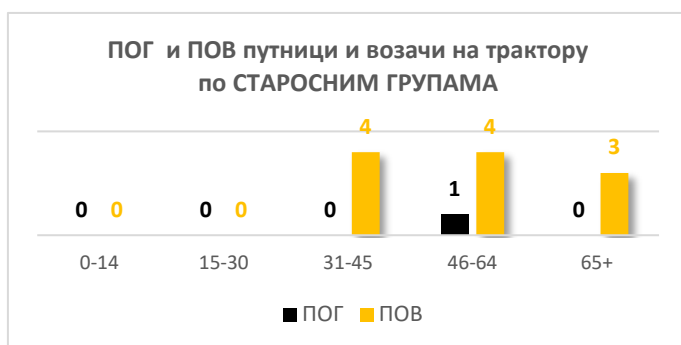
## 7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



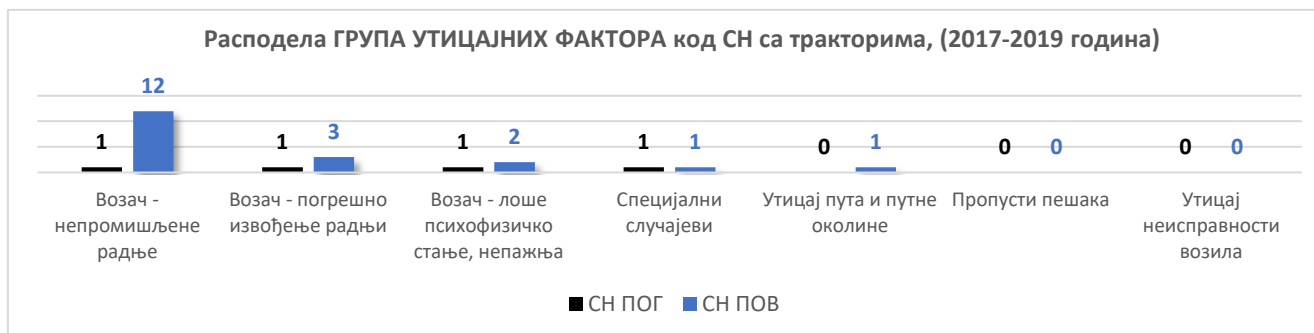
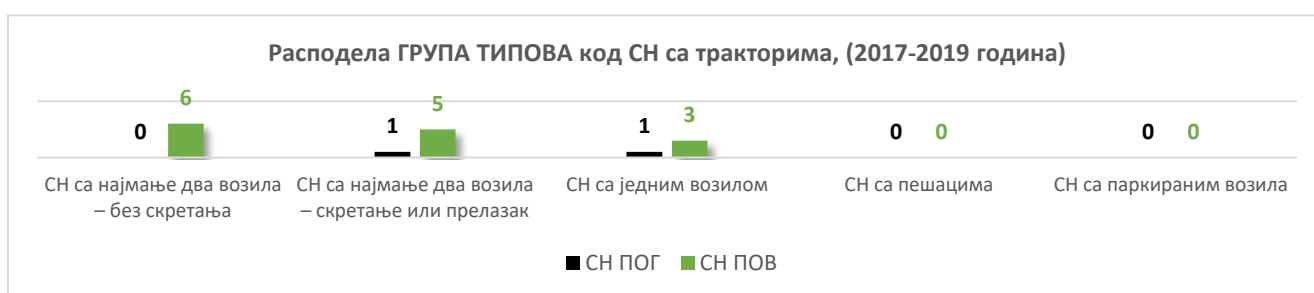
- Број погинулих возача и путника у ПА је 19, што чини 54% погинулих лица у СН (у Србији чине 45% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 808, што чини 65% повређених лица у СН (у Србији чине 60% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 15-30 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у јуну.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са ПА најчешће је одабрана група типова СН са најмање два возила – без скретања.
- 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**.



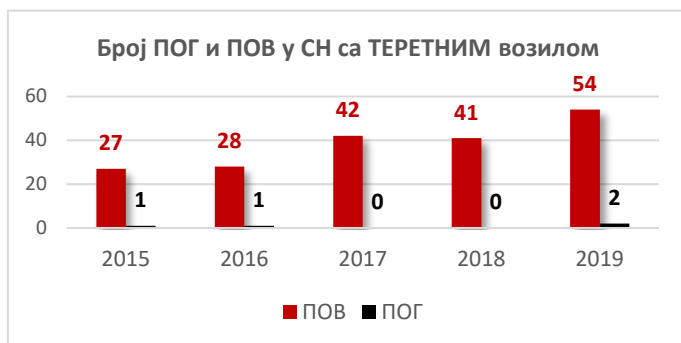
## 8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



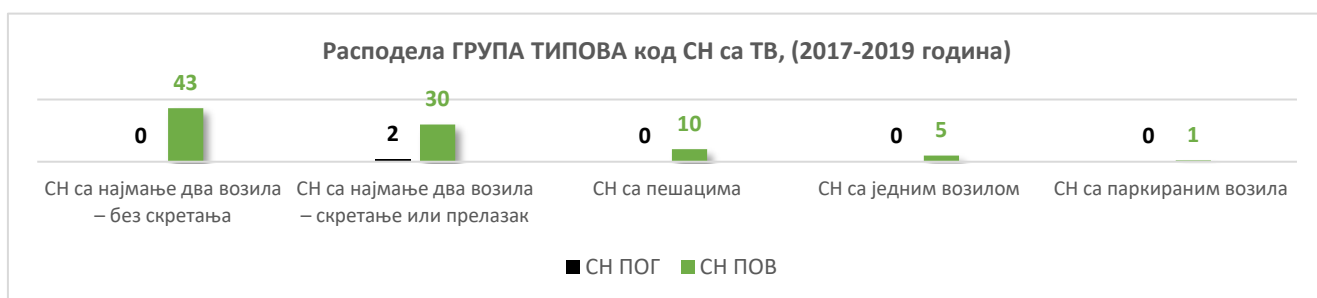
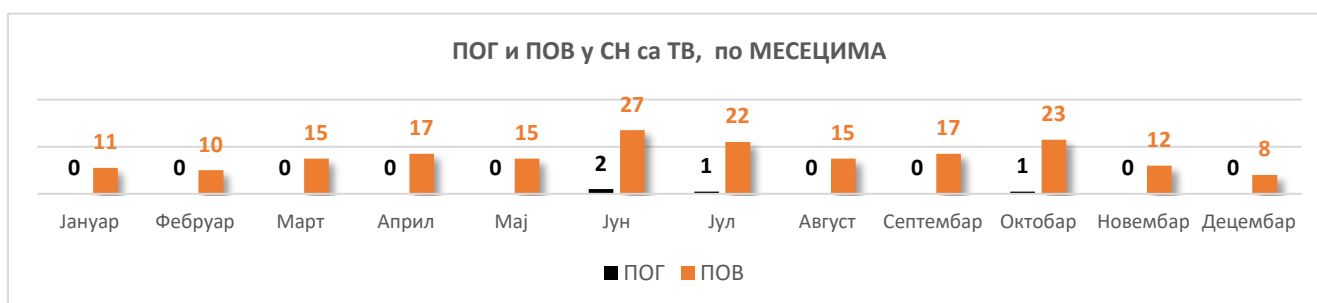
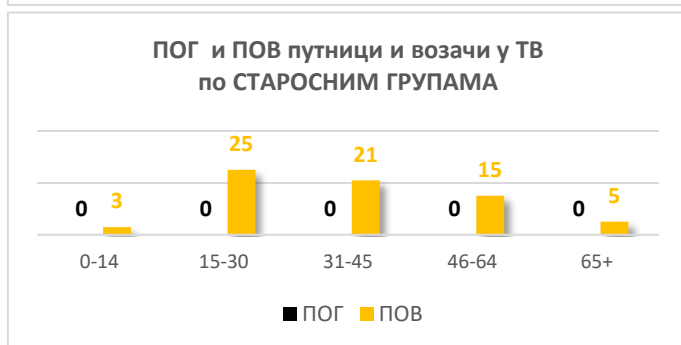
- Број погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора је 2, што чини 6% погинулих лица у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 2% повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **46-64 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **септембру** и **октобру**.
- У периоду од 2017. до 2019.године код СН са тракторима 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 СН са настрадалим лицима са учешћем трактора је **Возач - непромишљене радње**.



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

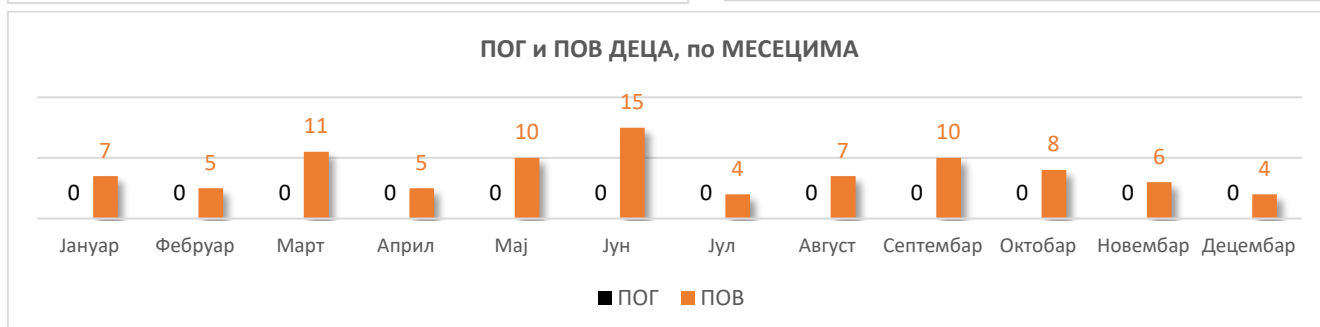
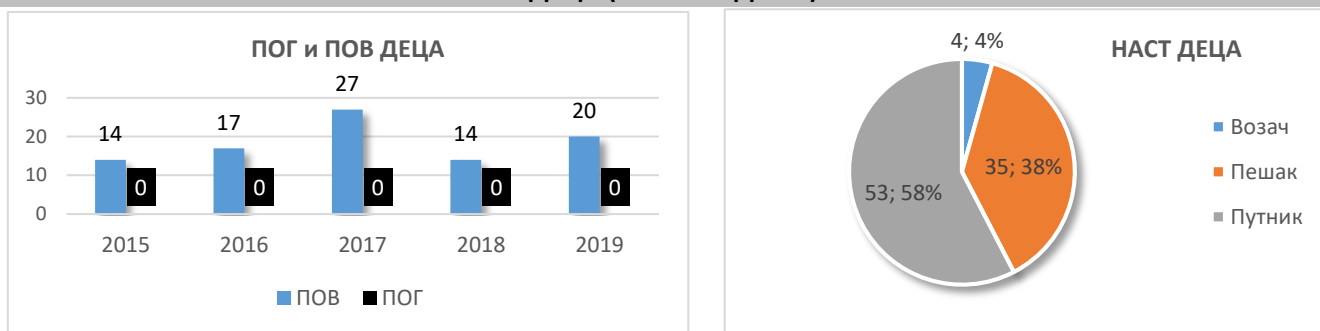


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 4, што чини 11% погинулих лица у СН (у Србији чине 24% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 16% повређених лица у СН (у Србији чине 15% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 15-30 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у јуну.
- У периоду од 2017. до 2019.године код СН са ТВ најчешће је одабрана 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.



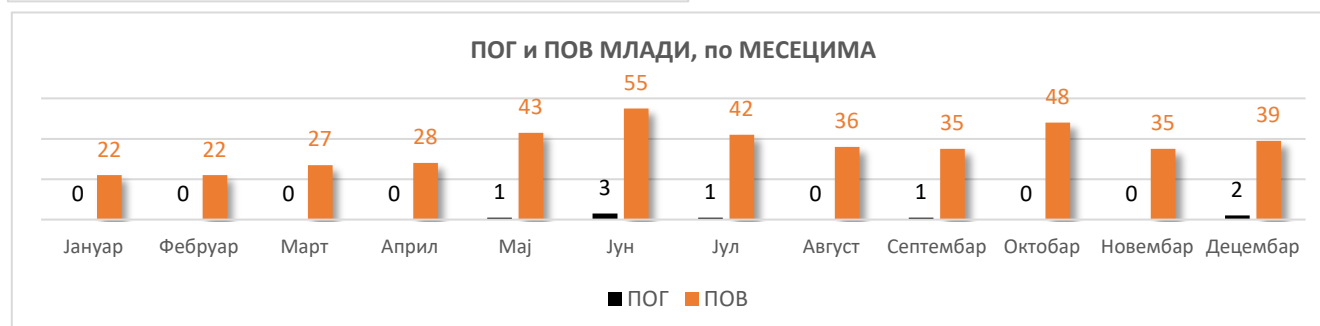
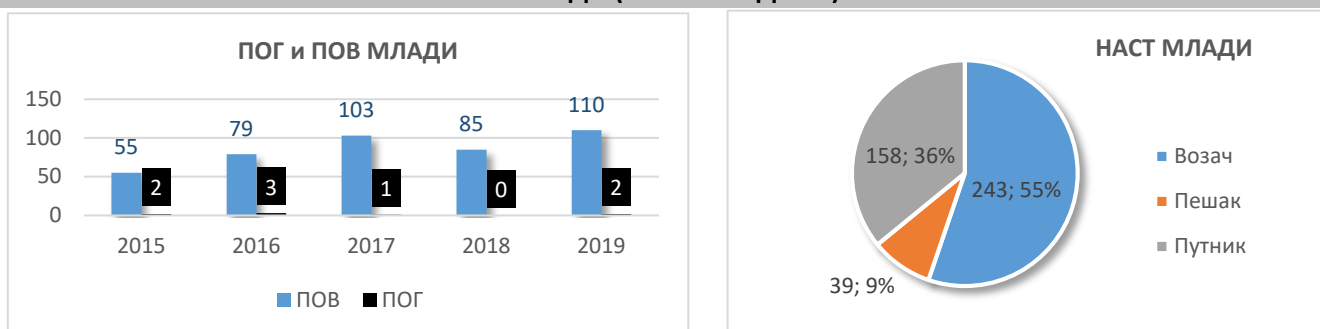
## 10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



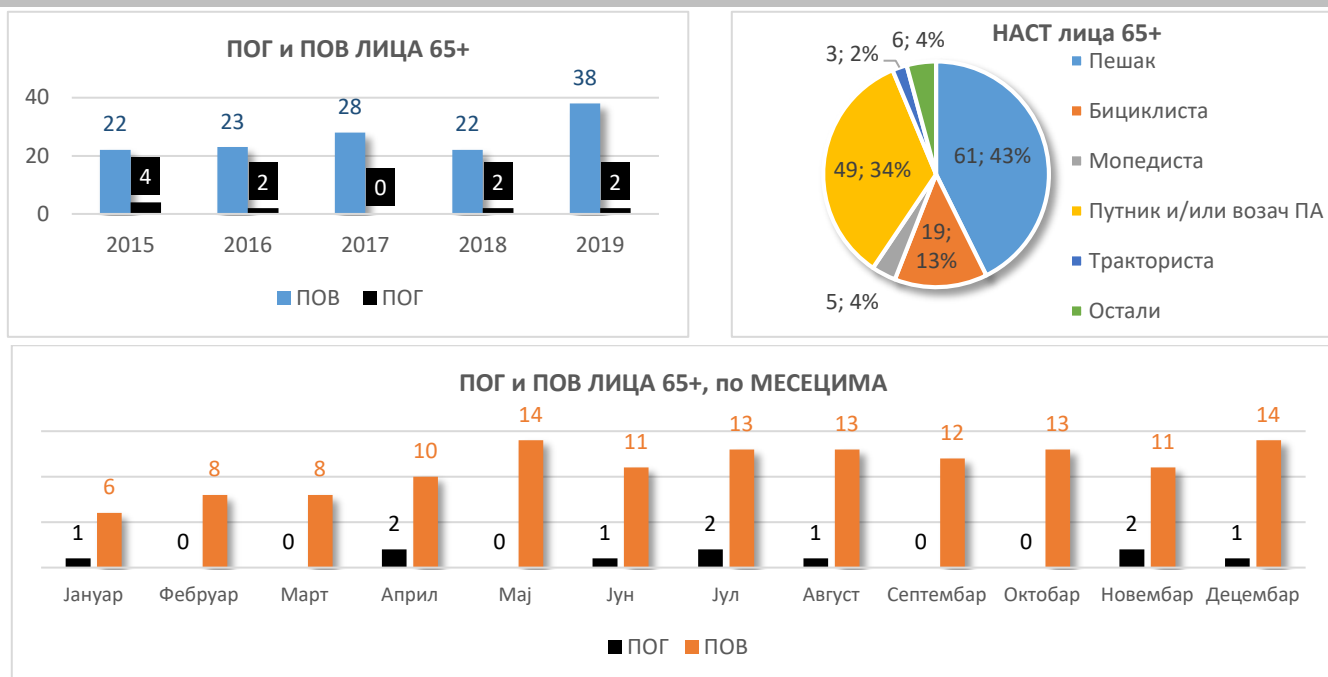
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 92, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 58%, деца пешаци 38%, а деца возачи 4% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у јуну.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло 8 младих лица, што чини 23% укупно погинулих лица (у Србији чине 20% погинулих лица), док је број повређених младих: 432, што чини 35% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (55%).
- Млади највише страдају у јуну.

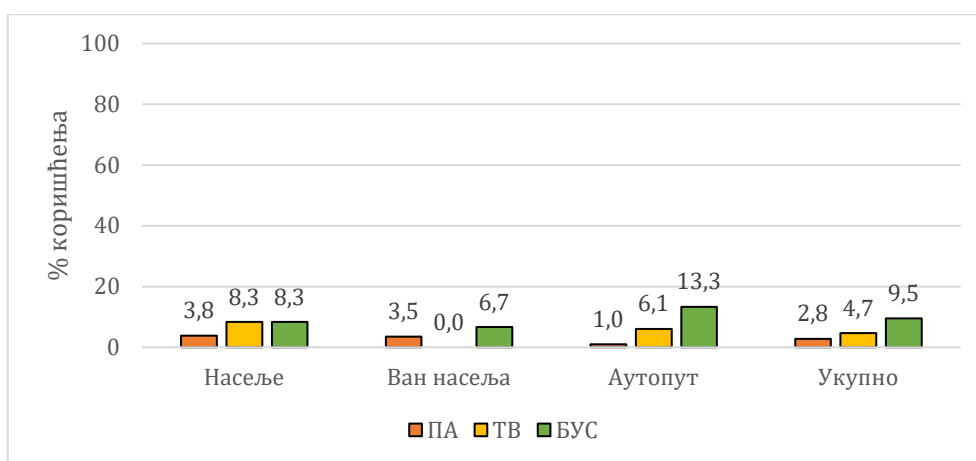
### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



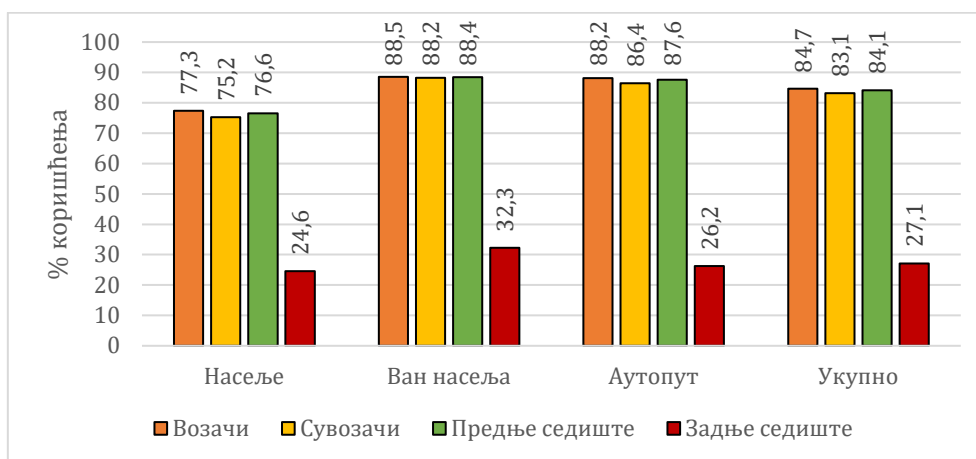
- Укупно је **погинуло 10 старијих лица**, што чини **29%** укупно погинулих лица (у Србији чине 27% погинулих лица), док је број **повређених старијих лица: 133**, што чини **11%** укупно повређених лица (у Србији чине 10% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **пешака (43%)**.
- Старији највише страдају у **јулу и децембру**.

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

Резултати истраживања на територији општине Обреновац показују да возачи аутобуса најчешће користе мобилни телефон. На аутопуту, ван насеља и у насељу проценат возача аутобуса који користи мобилни телефон износи респективно 13,3%, 6,7% и 8,3%. Најчешћа употреба мобилних телефона код возача теретних возила је евидентирана у насељу (8,3%) и на аутопуту (6,1%). На саобраћајницама ван насеља нису евидентирани возачи теретних возила који су користили мобилни телефон. Просечно 2,8% возача путничких аутомобила користи мобилни телефон, од чега је највећи проценат евидентиран на саобраћајницама у насељу (3,8%), затим на саобраћајницама ван насеља (3,5%), док је најмањи проценат евидентиран на аутопуту (1%), Дијаграм бр. 11.1.

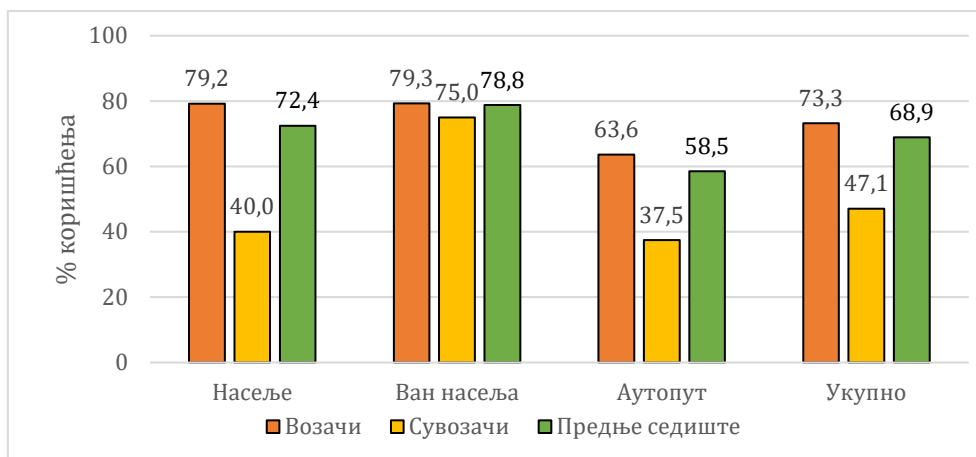


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Обреновац



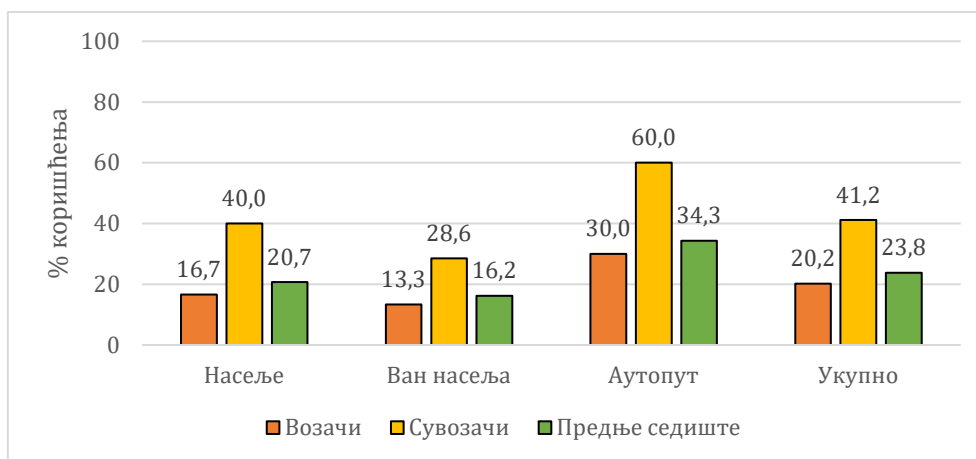
Дијаграм бр. 11.2. Употреба појаса у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у општини Обреновац

Истраживања на територији општине Обреновац, показује да се коришћење појаса возача и сувозача не разликује значајно, док се према категорији саобраћајнице разликује значајно. У насељу, 76,6% возача и сувозача користи сигурсни појас. На саобраћајницама ван насеља 88,4%, а на аутопуту 87,6% возача и сувозача у путничким аутомобилима користи сигурносни појас. Индикатор коришћења појаса на задњем седишту у путничким аутомобилима износи просечно 27,1%, при чему не постоје значајне разлике према категорији саобраћајнице, Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса возача теретних возила на територији општине Обреновац у насељу и ван насеља износи око 80%, док је најмања употреба евидентирана на аутопуту (63,6%). Коришћење сигурносног појаса сувозача у теретним возилима највеће је ван насеља (75%), док у насељу и на аутопуту око 40% сувозача користи сигурносни појас, Дијаграм бр. 11.3.



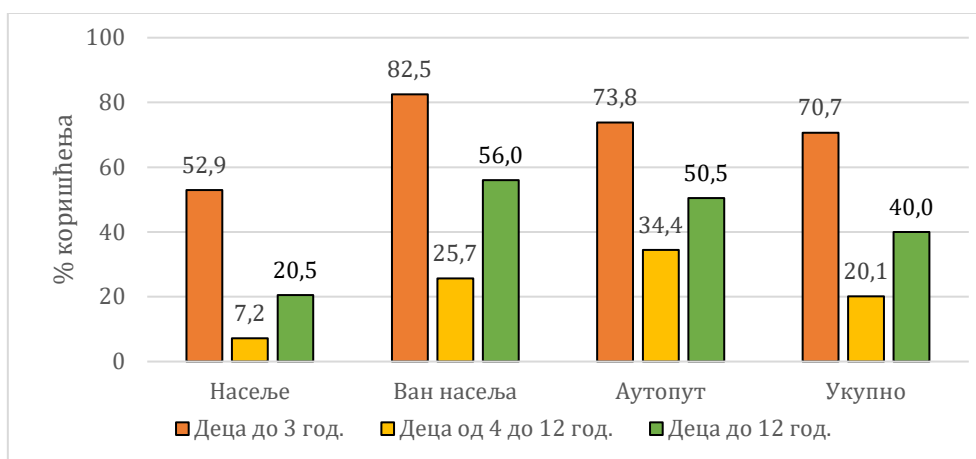
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Обреновац

Приближно сваки трећи возач аутобуса на аутопуту користи сигурносни појас на аутопуту у Обреновцу, док у насељу и ван насеља употреба појаса износи око 15%. Вредности индикатора употребе сигурносног појаса сувозача аутобуса највећа је на аутопуту (60%), следе саобраћајнице у насељу (40%), док је ван насеља евидентирана најмања употреба појаса сувозача аутобуса (28,6%), Дијаграм бр. 11.4.

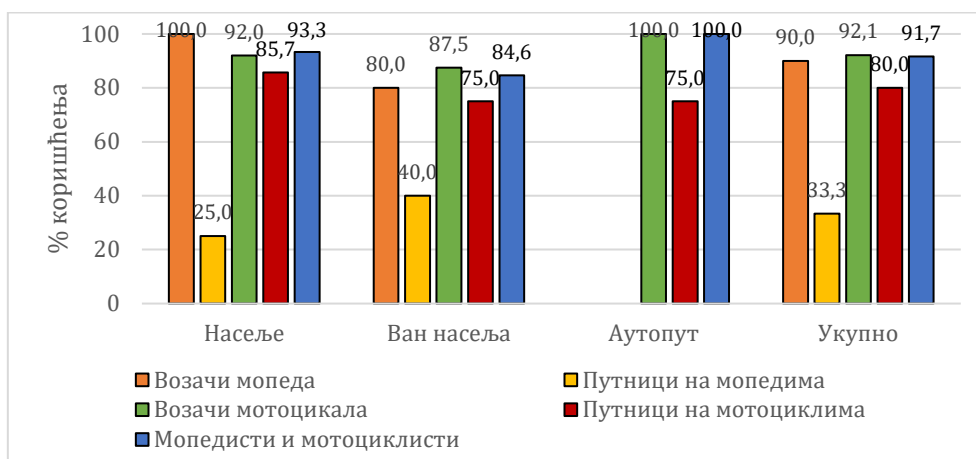
Употреба заштитних система за децу до 3 године, на територији општине Обреновац, просечно за све категорије саобраћајница износи 70,7%, при чему је највећа вредност индикатора ван насеља (82,5%), затим на аутопуту (73,8%), док је најмања употреба појаса евидентирана у насељу (52,9%). Свако треће дете од 4 до 12 година на аутопуту, свако четврто дете на саобраћајницама ван насеља и свега 7,2% на саобраћајницама у насељу, на територији општине Обреновац, користи заштитни системе, Дијаграм бр. 11.5.

Евидентирани возачи мотоцикала и 75% путника на мотоциклима на аутопуту у Обреновцу су током спроведеног истраживања користили заштитну кацигу. На саобраћајницама у насељу евидентирани су веће вредности коришћења заштитних кацига. За мотоциклисте и њихове путнике, коришћење заштитних кацига у насељу износи респективно 92% и 85,7%, док су на саобраћајницама ван насеља евидентиране мање вредности индикатора, респективно 87,5% и 75%. Евидентирани возачи мопеда на саобраћајницама у насељу и 80% на саобраћајницама ван насеља су током истраживања у Обреновцу, користили заштитну кацигу. Вредности индикатора коришћења заштитне кациге путника на мопедима има мале вредности у Обреновцу, зато што свега 25% путника на мопедима у насељу и 40% на саобраћајницама ван насеља користи заштитну кацигу, Дијаграм бр. 11.6.

Истраживања понашања пешака на територији општине Обреновац показала су да 24% пешака прелази коловоз током укљученог црвеног светла. Процент пешака који прелази коловоз ван обележеног пешачког прелаза износи 18,4%. Током истраживања на територији општине Обреновац, евидентирано је 5,8% пешака који док прелазе коловоз на пешачки прелаз имају ометену пажњу, Дијаграм бр. 11.7.

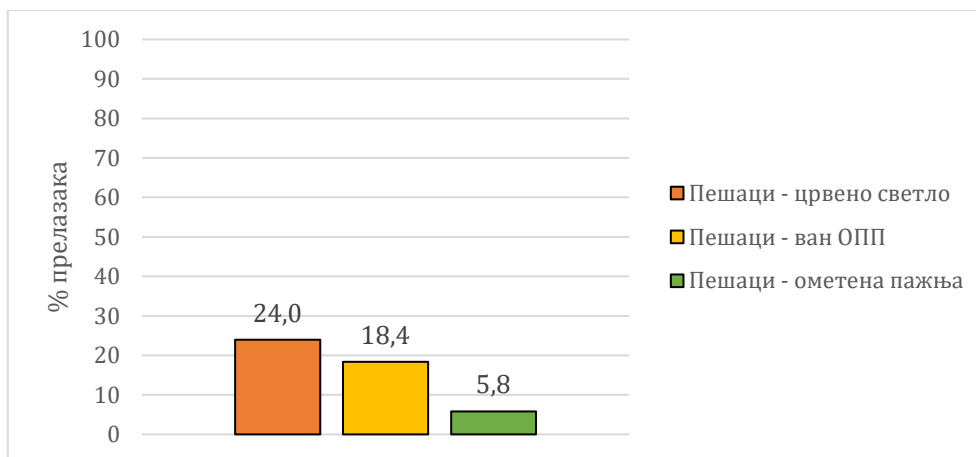


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Обреновац



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Обреновац





Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Обреновац

**Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Обреновац 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.	12	22	0	0
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	8	28	0	0
ЦИЉ	2020. год.	max 6	max 11	0	0

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

- Догодило се **укупно 1868 саобраћајних незгода**, од којих је **892 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 35 лица**, док је теже и лакше **повређено 1237 лица**.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- **Погинуло је 6 пешака**, што чини **17%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуло је 5 бициклиста**, што чини **14%** укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуло је 2 возача и путника на мотоциклима и мопедима**, што чини **6%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- **Погинуло је 19 возача и путника у ПА**, што чини **54%** од укупног броја **погинулих лица** у СН.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника био трактор**, погинуло је **2 лица**, што чини **6%** од укупног броја **погинулих лица**.
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника било теретно возило**, погинуло је **4 лица**, што чини **11%** од укупног броја **погинулих лица**.
- У посматраном периоду **повређено је 92-оро деце**, док **није било погинуле деце** у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству **путника (58%)**.
- У саобраћајним **незгодама погинуло је 8 младих. Млади** чине **23%** од укупног броја **погинулих лица** у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача (55%)**.
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 10 лица старости 65 и више година**, што чини **29%** од укупног броја **погинулих лица**. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **пешака (43%)**.
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода „СН са најмање два возила – без скретања“.
- Највише настрадалих лица у саобраћајним незгодама било је у **јуну**.

### 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.**