

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ОПШТИНА МАЛИ ЗВОРНИК \***



## 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.

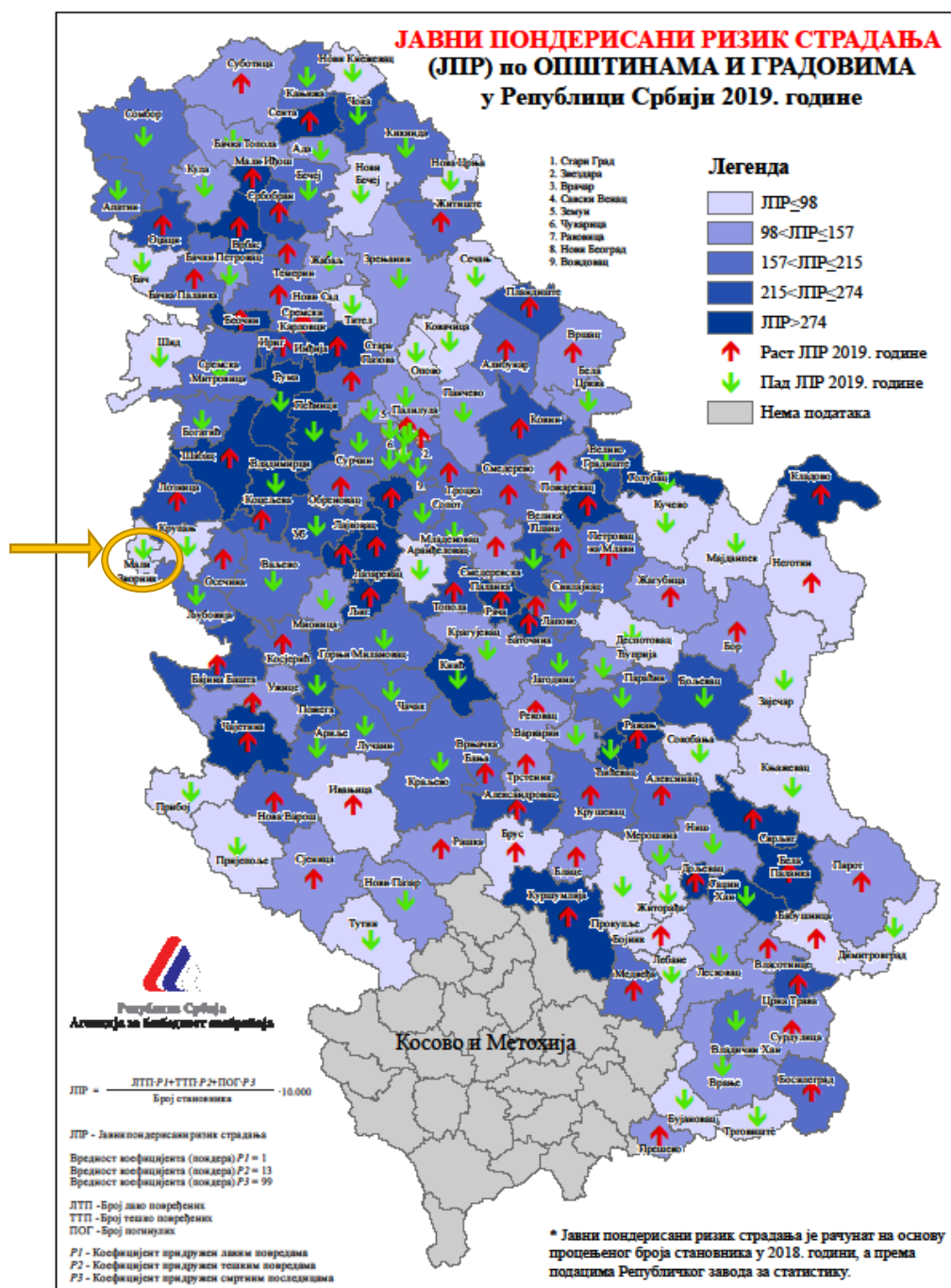
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Мали Зворник. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

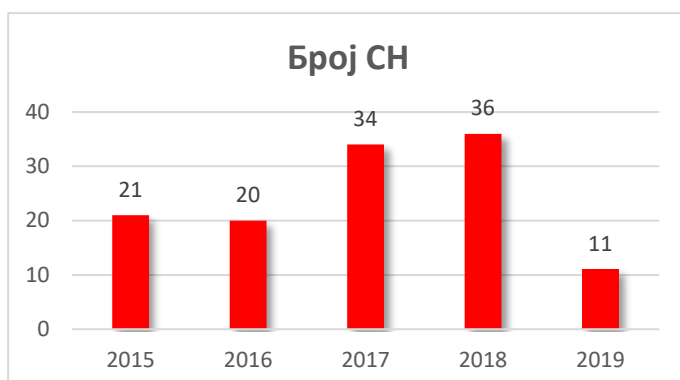
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istrazivanja/baza-podataka>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

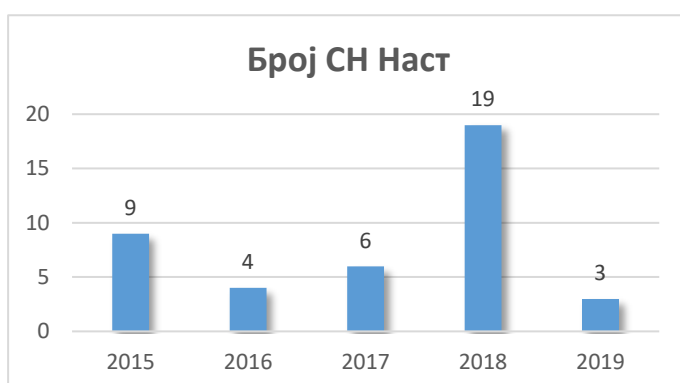


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Мали Зворник 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: **122.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **41.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **3.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **68.**

### 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

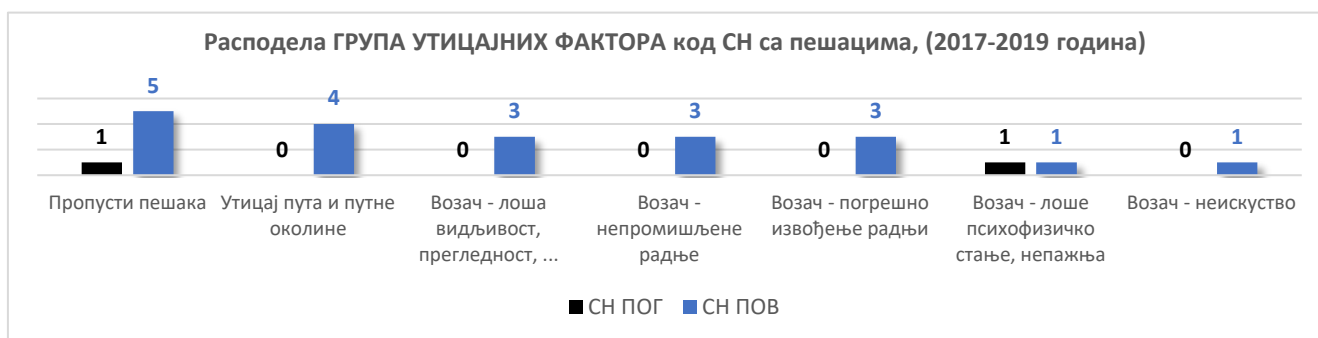
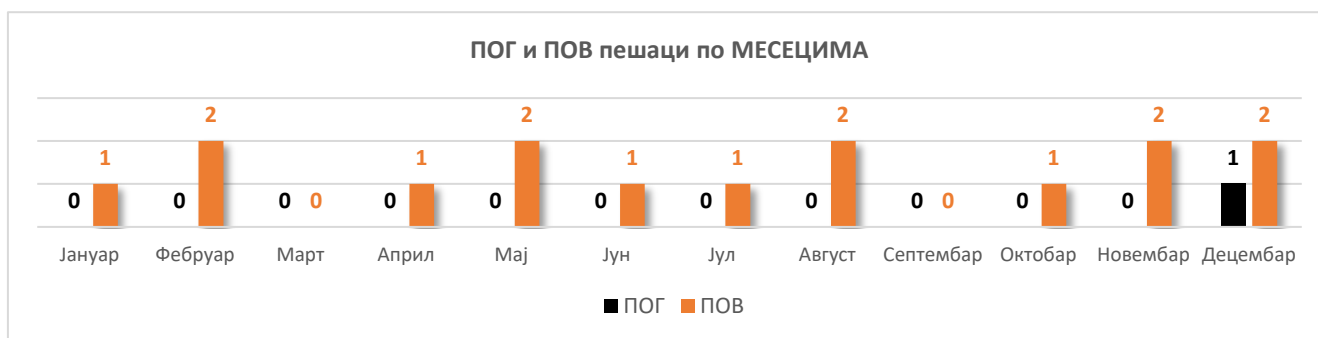
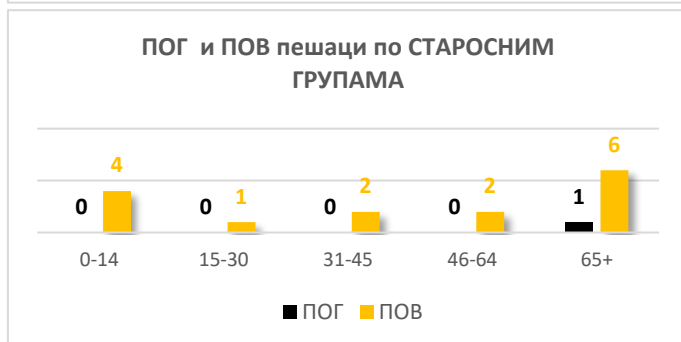


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 15-30 година**.

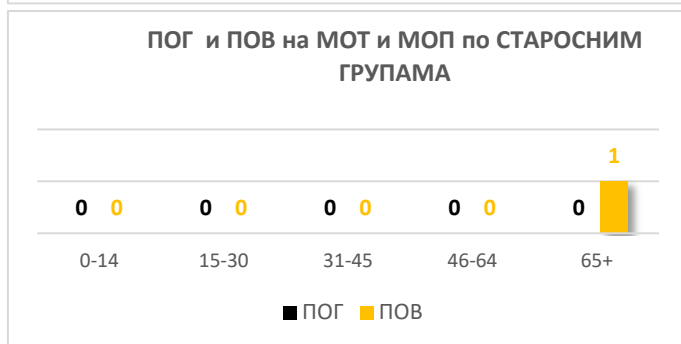
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



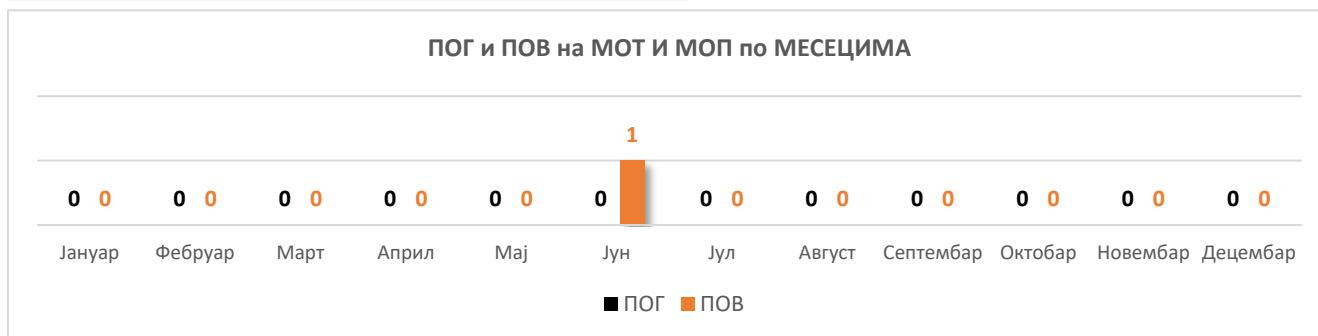
- Број погинулих пешака је 1, што чини 33% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 15, што чини 22% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **65+ година**.
- Пешаци највише страдају у **децембру**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Пропусти пешака**.



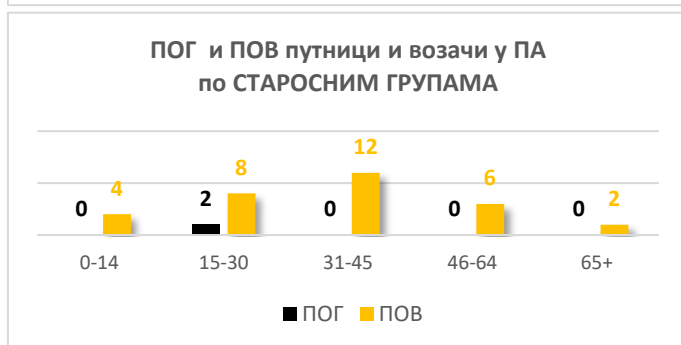
## 5. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



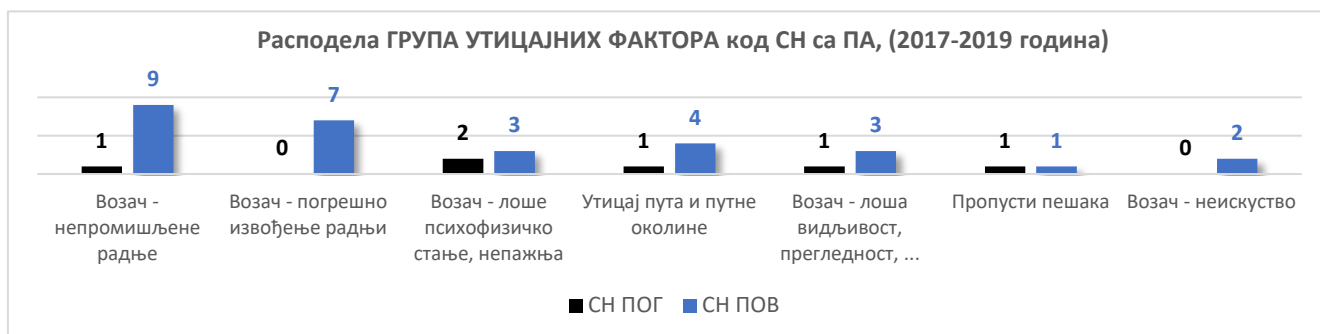
- Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 1, што чини 1% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на **МОТ и МОП** је међу лицима старости **65+ година**.
- Лица на **МОТ и МОП** највише страдају у **јуну**.



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

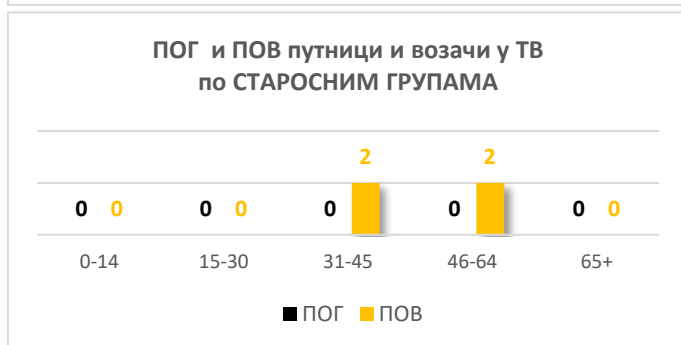


- Број погинулих возача и путника у ПА је 2, што чини 67% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 32, што чини 47% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 31-45 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у августу.
- 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.

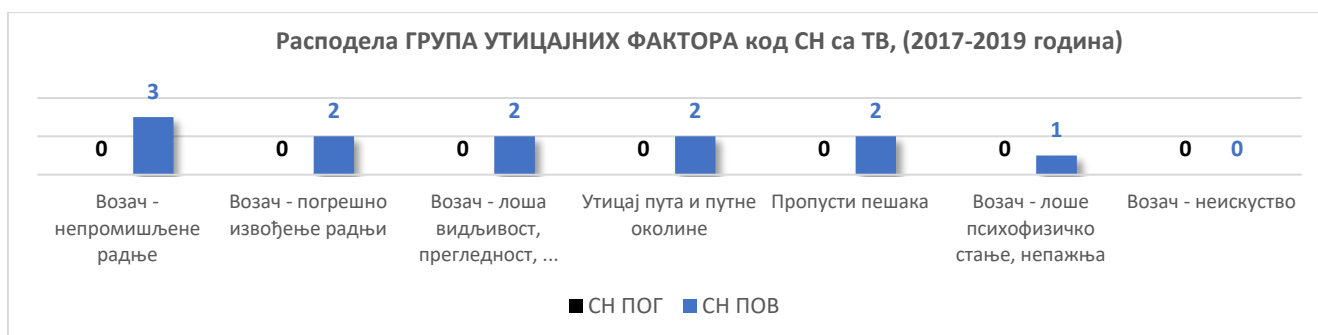
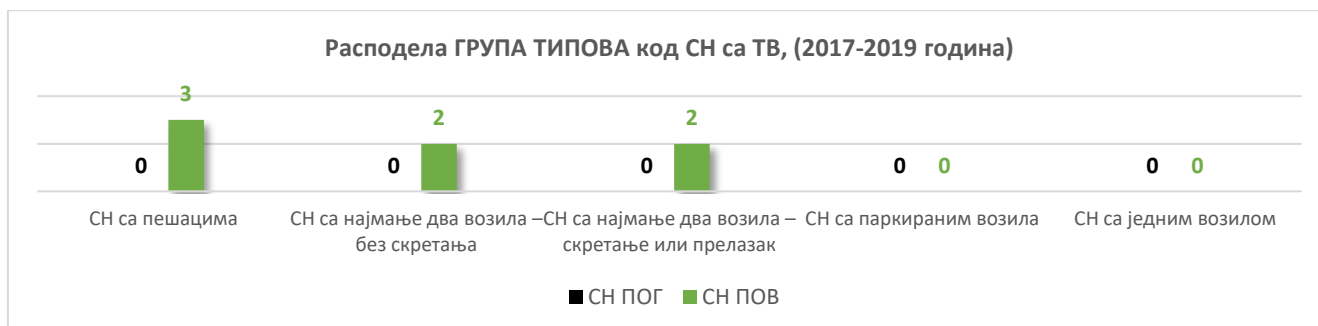
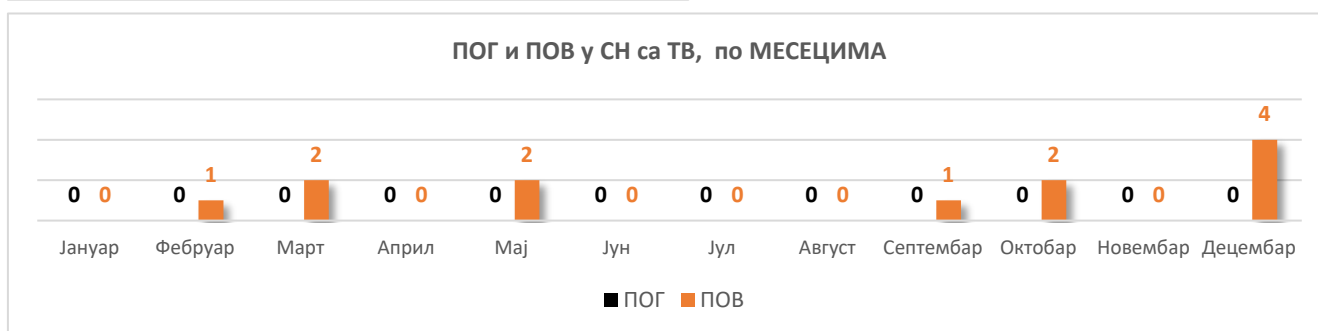




## 7. БЕЗБЕДНОСТ ТЕРЕТНИХ ВОЗИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)

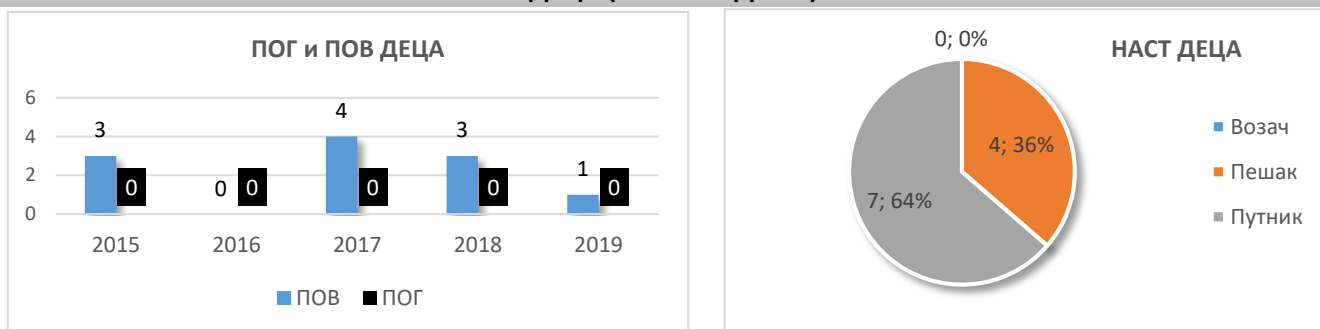


- Није било погинулих лица у СН са учешћем теретних возила (у Србији чине 8% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине **18% повређених** лица у СН (у Србији чине 4% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости **31-45 и 46-64 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у **децембру**.
- У периоду од 2017. до 2019.године код СН са ТВ најчешће је одабрана **група типова СН са пешацима**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем теретних возила је **Возач - непромишљене радње**.



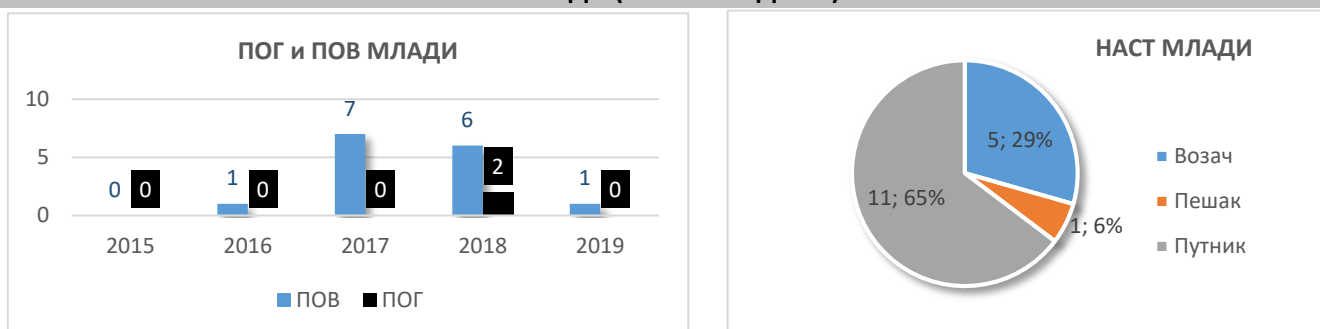
## 8. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



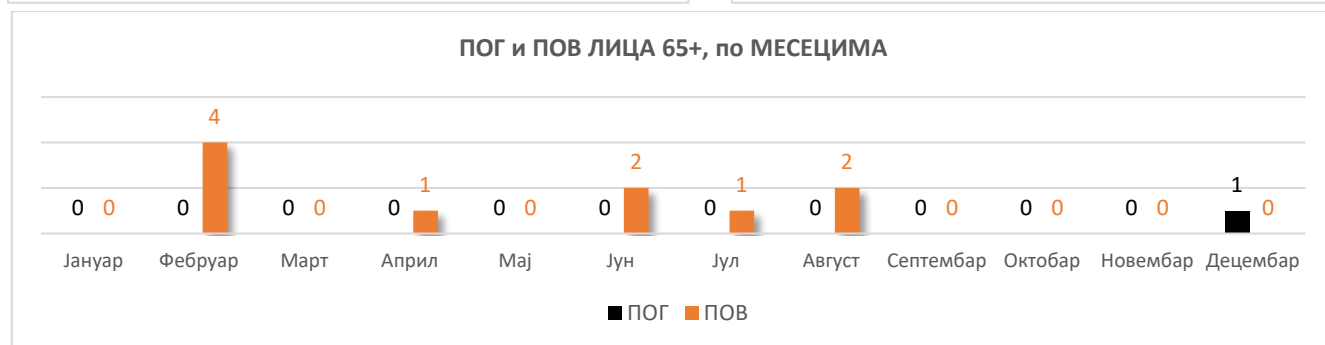
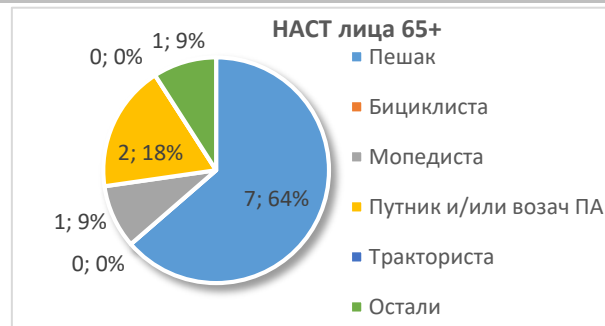
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 11, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 64%, деца пешаци 36%, а деца возачи 0% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у фебруару.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Укупан број погинулих младих лица је 2, што чини 67% укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих 15, што чини 22% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника (65%).
- Млади највише страдају у фебруару.

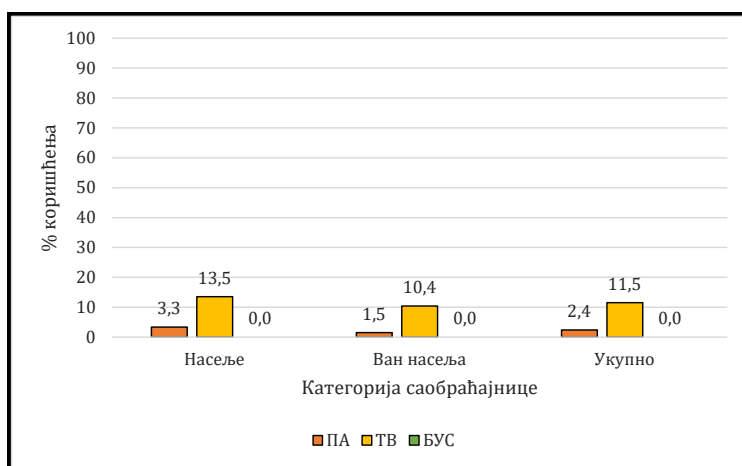
### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



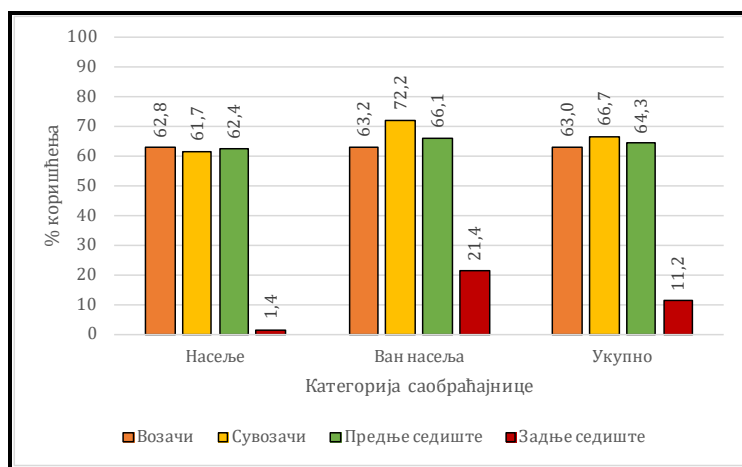
- Број **погинулих старијих лица је 1**, што чини **33%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених старијих лица: 10**, што чини **15%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **пешака (64%)**.
- Старији највише страдају у **фебруару**.

## 9. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУ ЗА ОПШТИНУ ЗВОРНИК

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Мали Зворник, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају, изузев код возача аутобуса. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача теретних возила (11,5%). Возачи теретних возила чешће користе мобилне телефоне током војње у насељу и то њих 13,5%. Такође, возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон у насељу (3,3%), Дијаграм бр. 9.1.

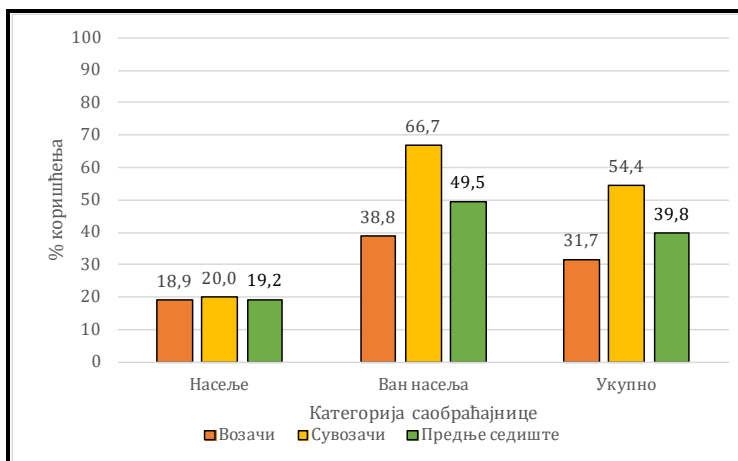


Дијаграм бр. 9.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Мали Зворник



Дијаграм бр. 9.2. Употреба појаса у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у општини Мали Зворник

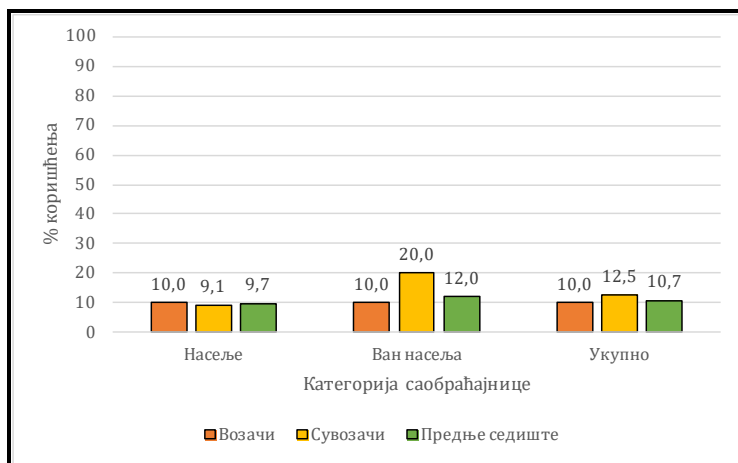
Коришћење сигурносног појаса у општини Мали Зворник слично је код возача и сувозача. Код возача, ове вредности износе 62,8% у насељу и 63,2% ван насеља. Слично, код сувозача, већа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (72,2%), а мања у насељу (61,7%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 11,2%. Доста лошији ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочен је и у насељу (1,4%) у односу на ван насеља (21,4%), Дијаграм бр. 9.2.



Дијаграм бр. 9.3. Употреба појаса у возилима преко 3,5т у општини Мали Зворник

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Мали Зворник износи 31,7% код возача и 54,4% код сувозача. Већи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је ван насеља (38,8%), као и код сувозача (66,7%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила у насељу (18,9%), односно, код сувозача (20,0%), Дијаграм бр. 9.3.

Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Мали Зворник не разликује се код возача и сувозача. Код возача аутобуса овај проценат износи 10,0% и у насељу и ван насеља. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 9,1% у насељу и 20,0% ван насеља, што у просеку чини 12,5%, Дијаграм бр. 9.4.

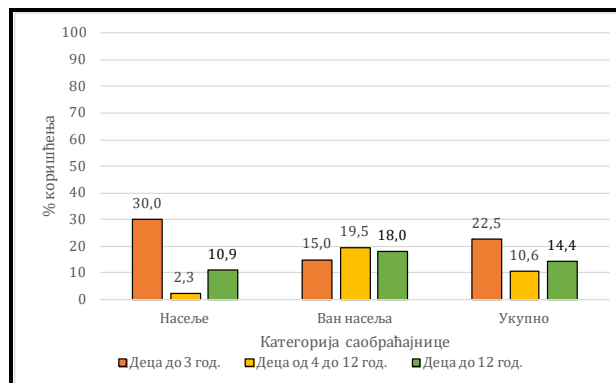


Дијаграм бр. 9.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Мали Зворник

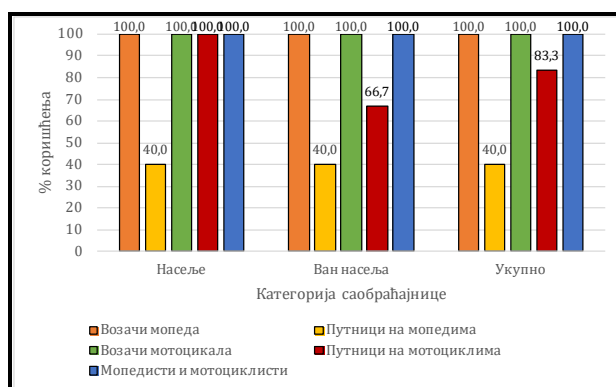
Употреба заштитних система за децу у општини Мали Зворник износи 14,4%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 22,5%, а код старије деце од 4 до 12 година 10,6%. Употреба заштитних система за децу до 3 године је већа у насељу (30,0%) у односу на употребу ван насеља (15,0%). Са друге стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година износи 2,3% у насељу, а 19,5% ван насеља, Дијаграм бр. 9.5.

Употреба заштитних кацига у општини Мали Зворник код свих возача мопеда и мотоцикала износи 100,0%. Са друге стране, путници на мопедима и путници на мотоциклима мање су користили заштитне кациге.

Нарочито треба нагласити употребу заштитних кацига у насељу код путника на мопедима (40,0%) као и ван насеља код путника на мопедима (40,0%), Дијаграм бр. 9.6.

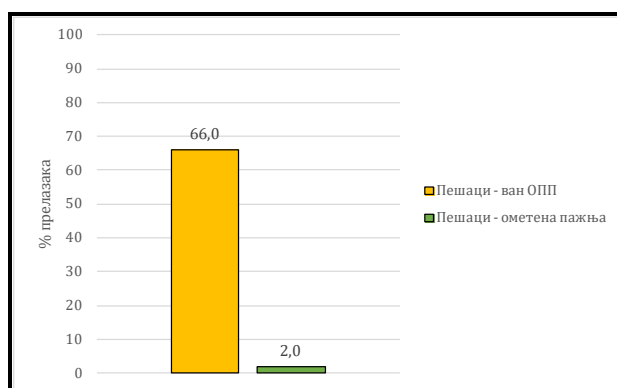


Дијаграм бр. 9.5. Употреба заштитних система за децу у општини Мали Зворник



Дијаграм бр. 9.6. Употреба заштитних кацига у општини Мали Зворник

Истраживања понашања пешака на подручју општине Мали Зворник показала су да 66,0% пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза. Значајно мањи проценат пешака, њих 2,0% имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 9.7.



Дијаграм бр. 9.7. Понашање пешака у општини Мали Зворник

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Мали Зворник 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	1	0	0
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	0	1	0	1
ЦИЉ	2020. год.	0	0	0	0

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

- Догодило се укупно 122 саобраћајних незгода, од којих је 41 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 3 лица, док је теже и лакше повређено 68 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Погинуло је 1 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.
- Погинуло је 2 возача и путника у ПА, што чини 67% 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 11-оро деце, док није било погинуле деце у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству путника (64%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 2 младих. Млади чине 67% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника (65%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 1 лице старости 65 и више година, што чини 33% од укупног броја погинулих лица. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству пешака (64%).
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода „СН са пешацима“.
- Највише настрадалих лица у саобраћајним незгодама било је у фебруару.

### 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.**