

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ГРАД ЛЕСКОВАЦ \***



## 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.

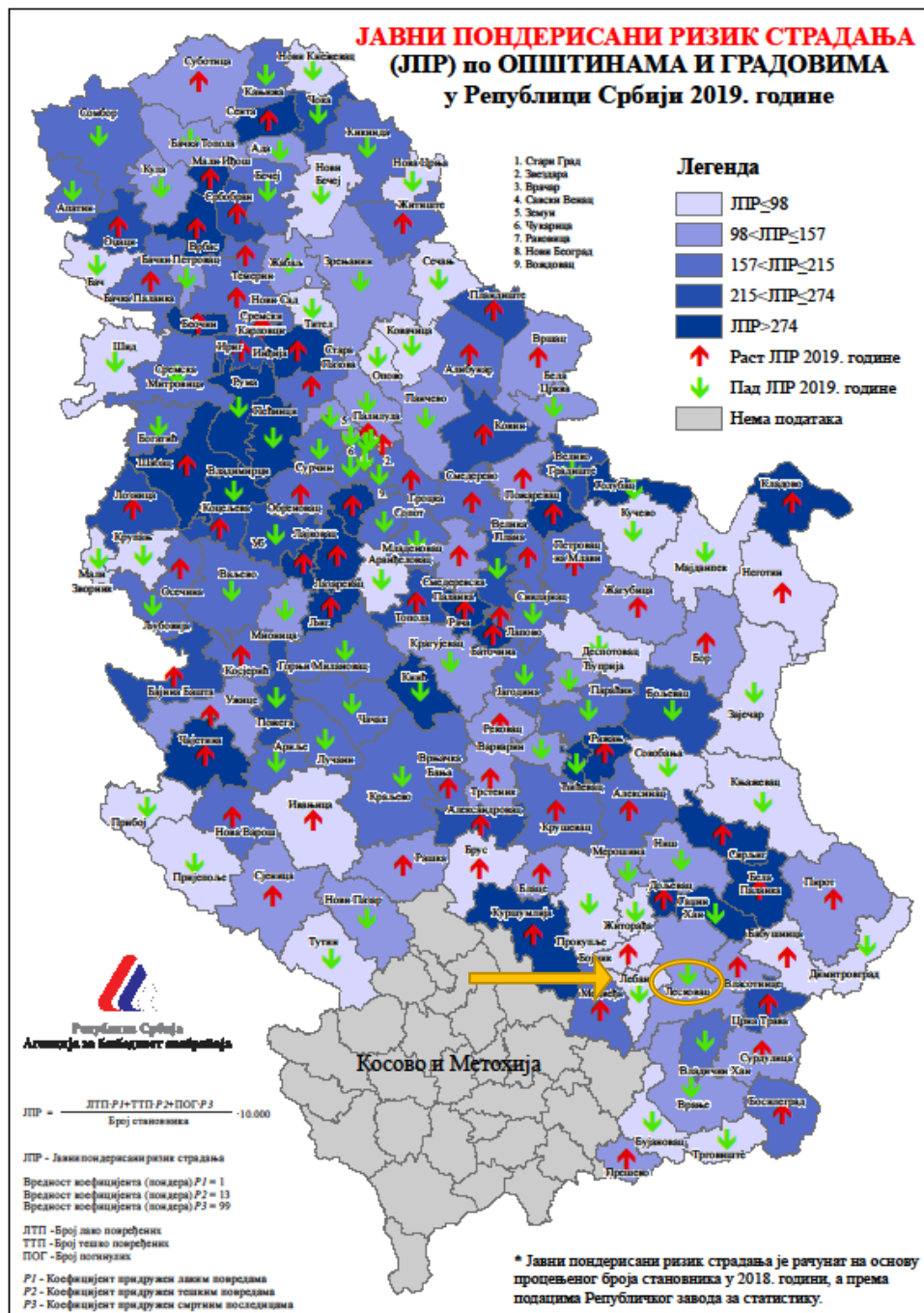
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији града Лесковца. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ) лица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

Осим горе поменутих анализа, Извештај садржи и податке о тренутном стању безбедности саобраћаја на територији града Лесковца, 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 града, у циљу унапређења безбедности саобраћаја.

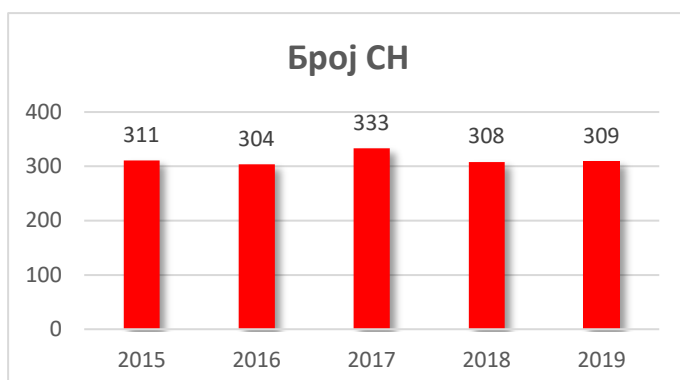
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

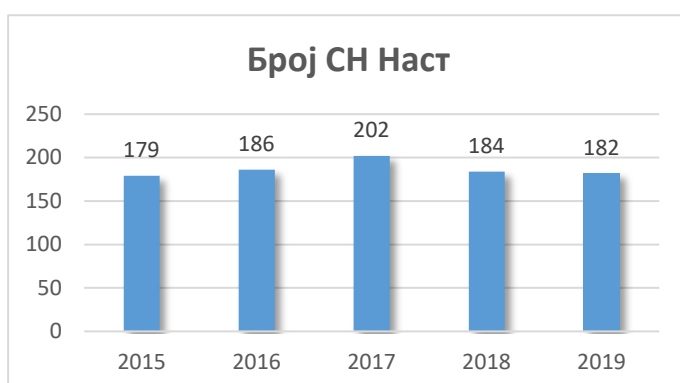


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 град Лесковац припада класи **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: **1565.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **933.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **58.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **1344.**

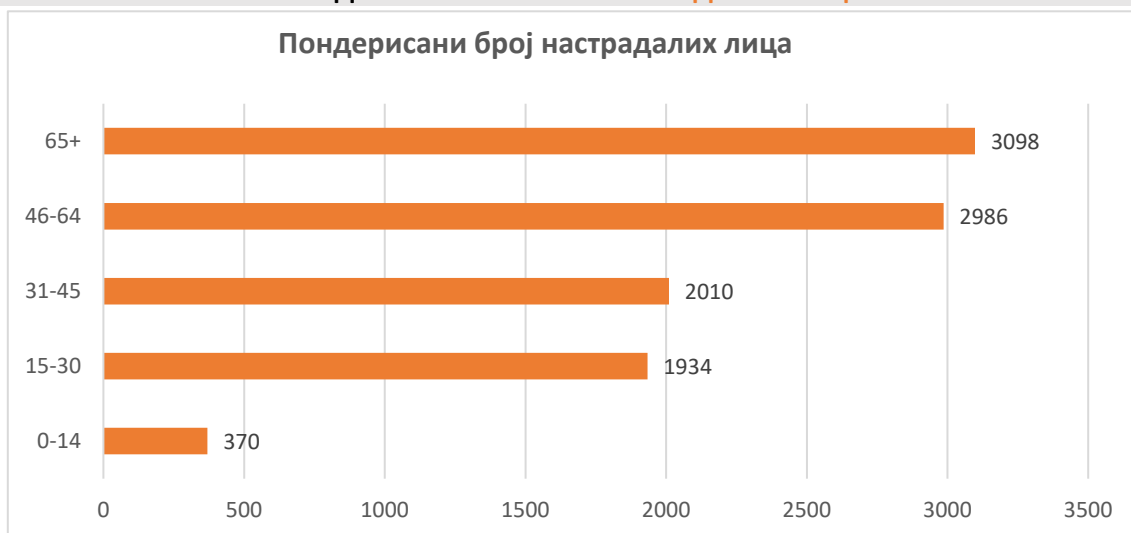
### 3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

#### 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**

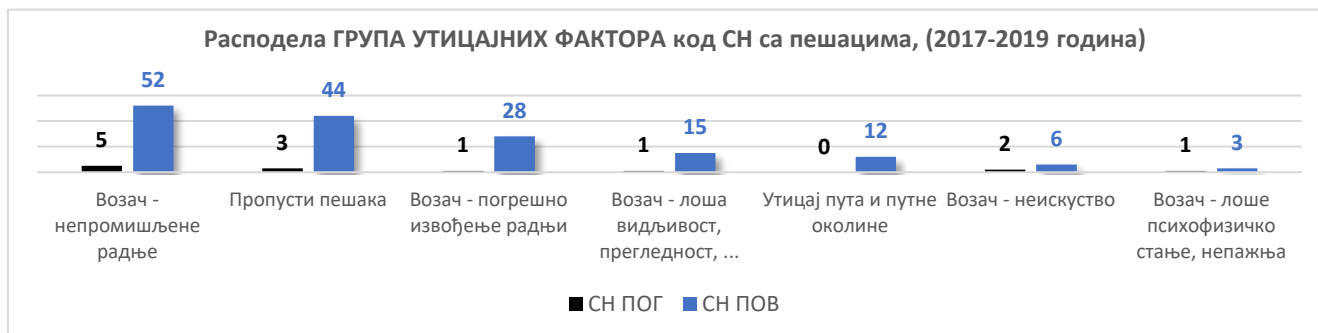
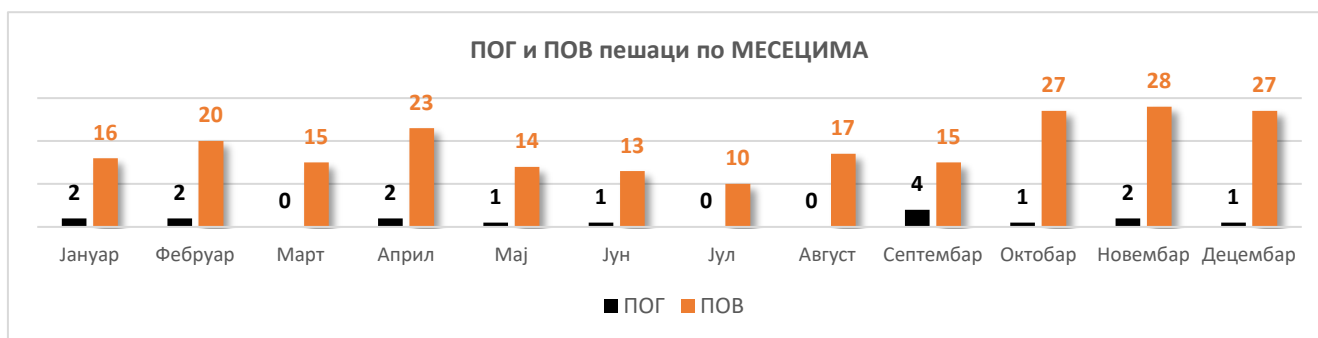
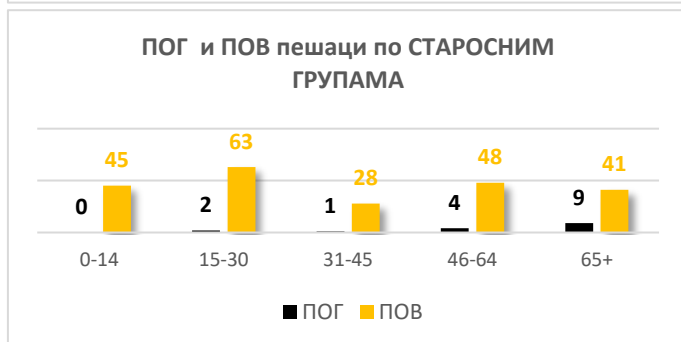


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 65+ година**.

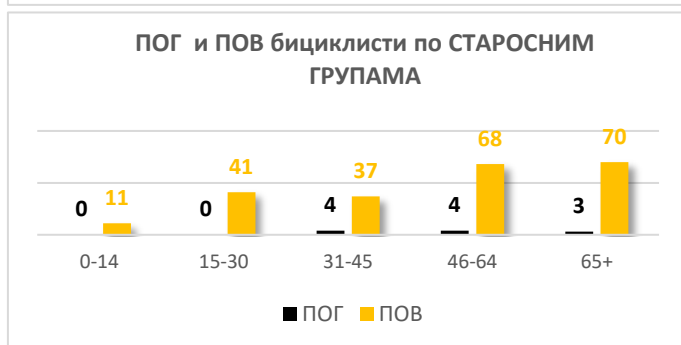
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



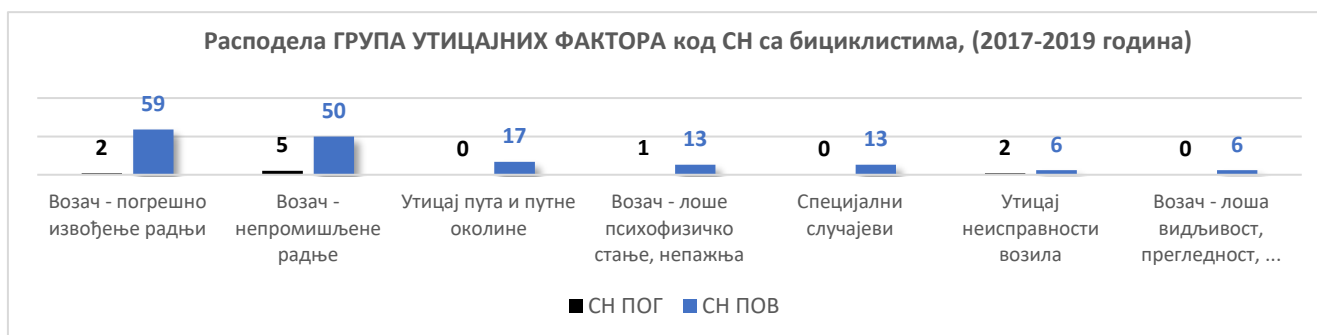
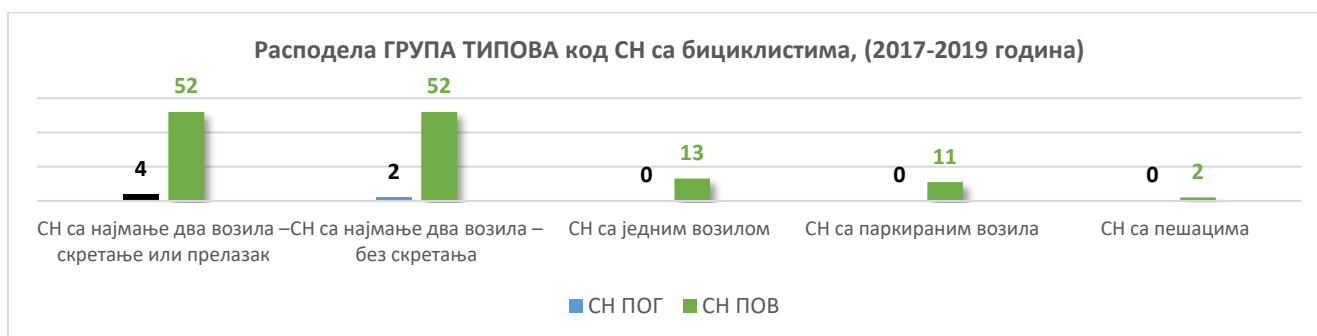
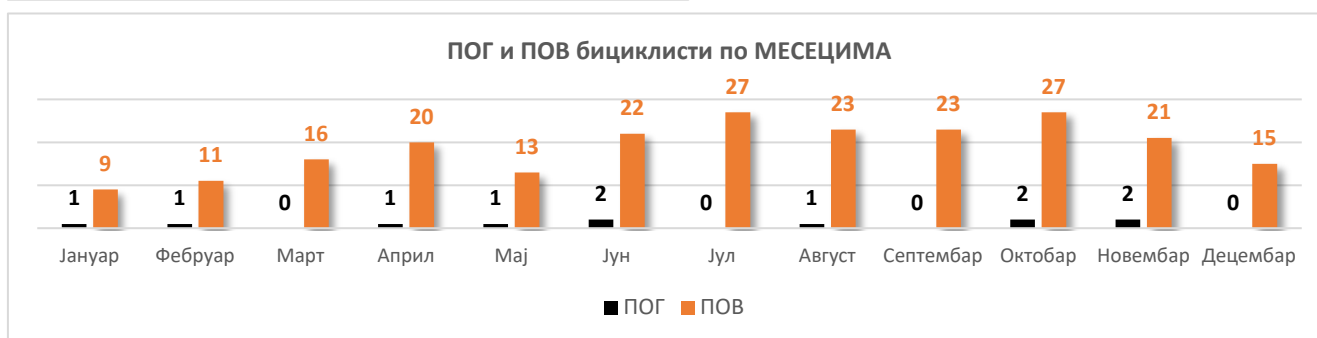
- Број погинулих пешака је 16, што чини 28% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 225, што чини 17% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости 15-30 година.
- Пешаци највише страдају у новембру.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - непромишљене радње**.



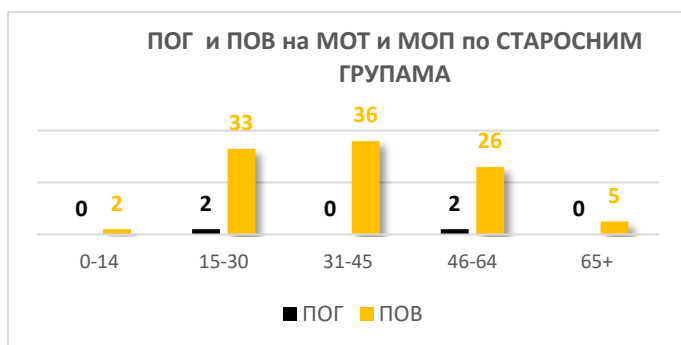
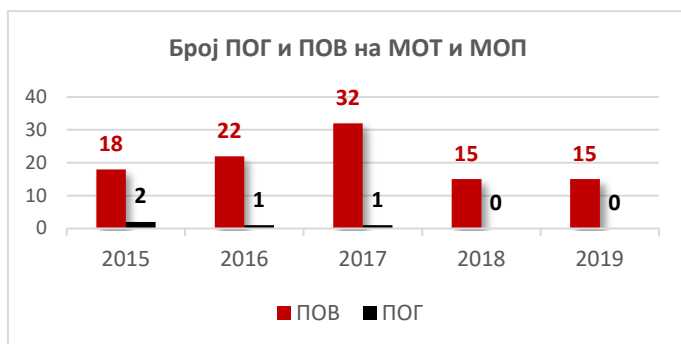
## 5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



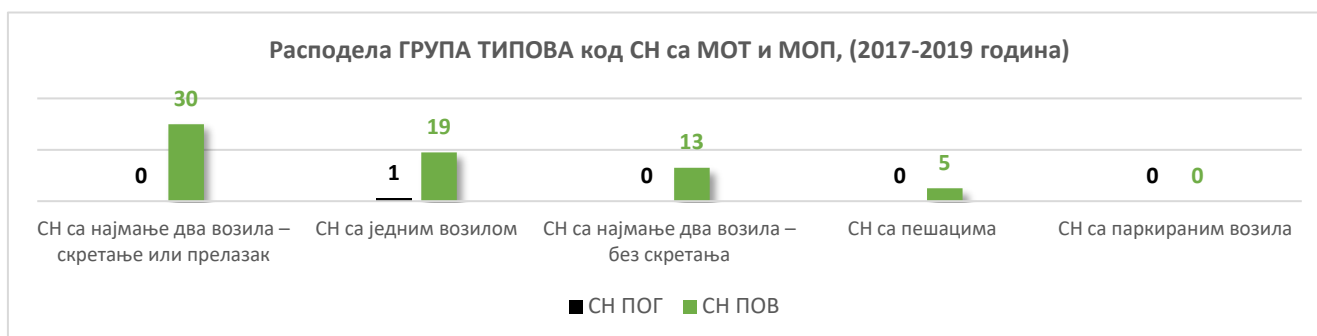
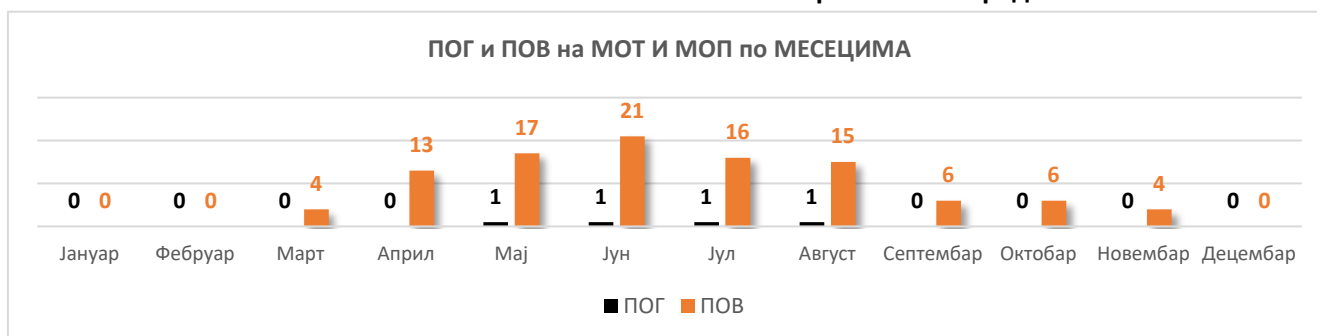
- Број погинулих бициклиста је 11, што чини 19% погинулих лица у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 227, што чини 17% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости 65+ година.
- Бициклисти највише страдају у октобру.
- 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 Водач - погрешно извођење радњи.



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



- Број погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима је 4, што чини 7% погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 102, што чини 8% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на моторизованим двоточкашима је међу лицима старости 31-45 година.
- Лица на моторизованим двоточкашима највише страдају у јуну.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН моторизованим двоточкашима 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 моторизованим двоточкашима је Возач - непромишљене радње.

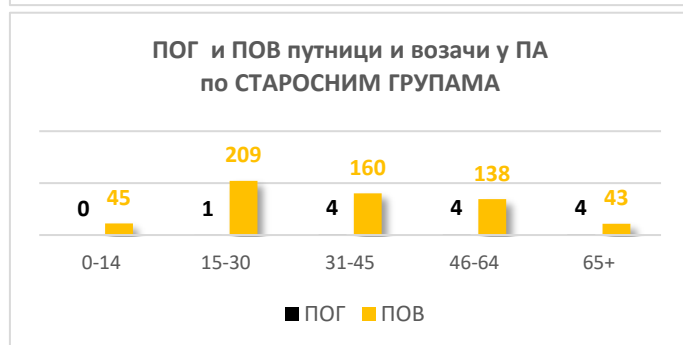




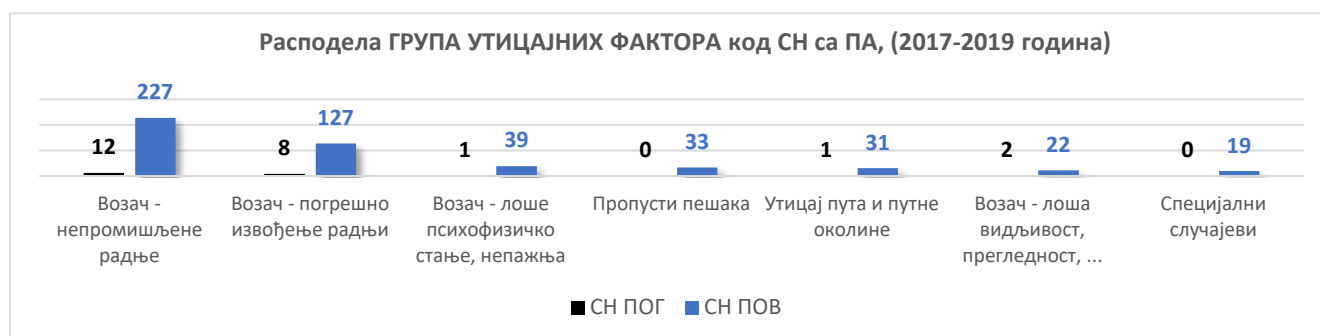
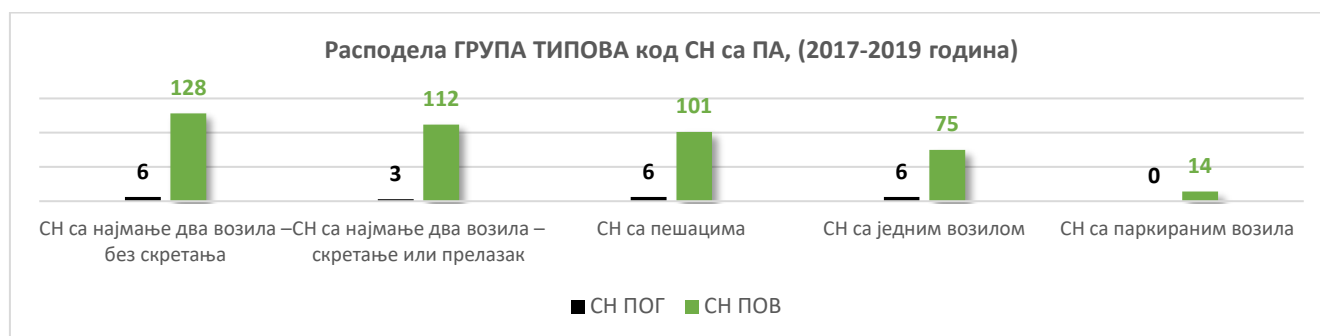
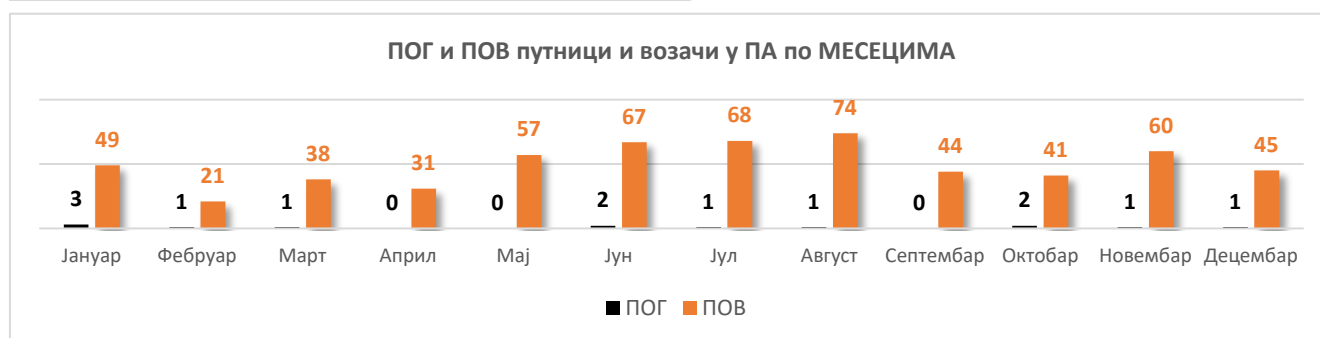
Расподела ГРУПА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА код СН са МОТ и МОП, (2017-2019 година)



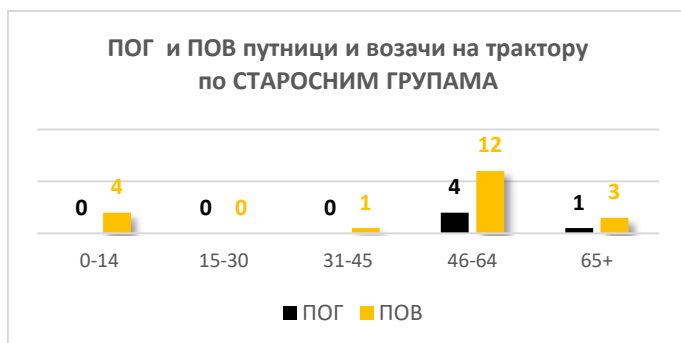
## 7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



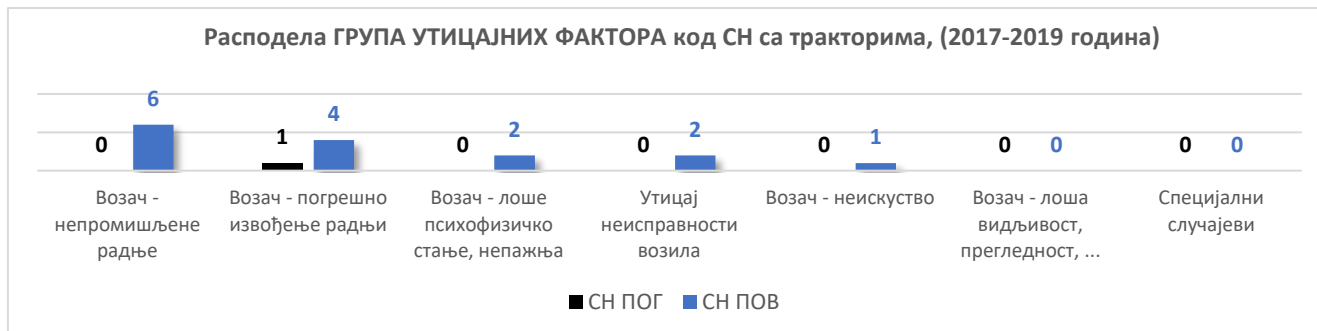
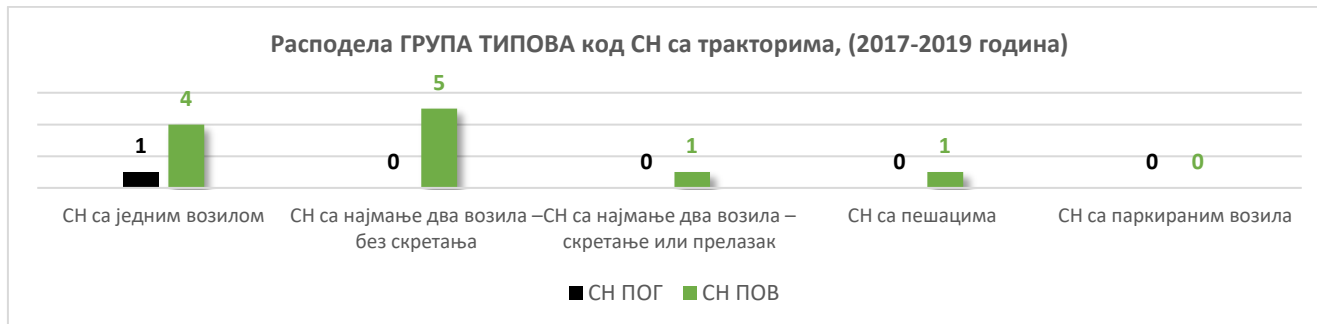
- Број погинулих возача и путника у ПА је 13, што чини 22% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 595, што чини 44% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 15-30 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у 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.



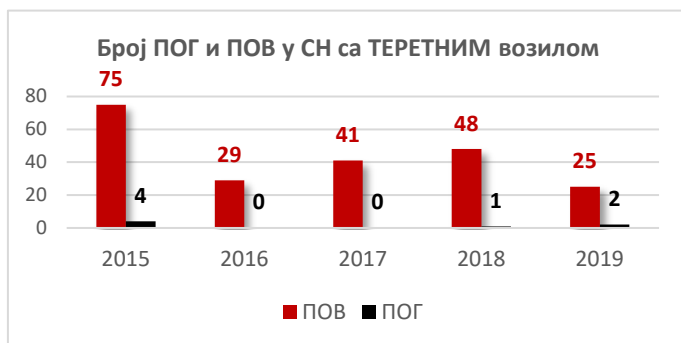
## 8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



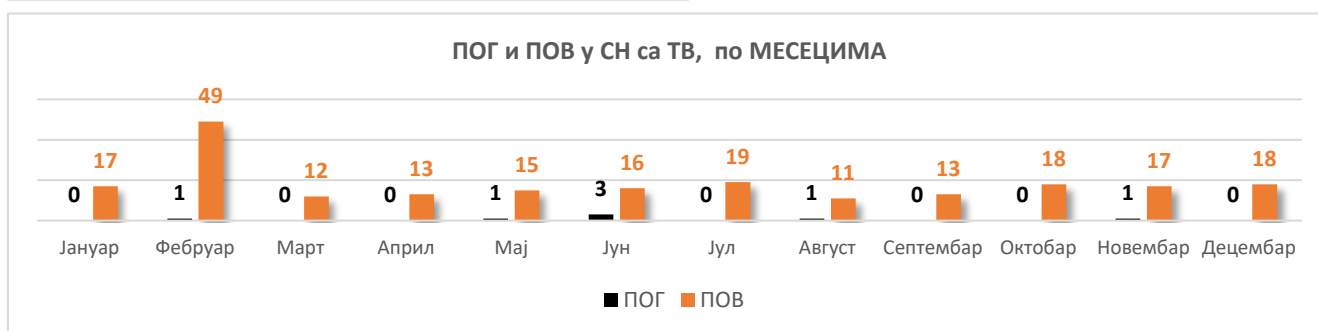
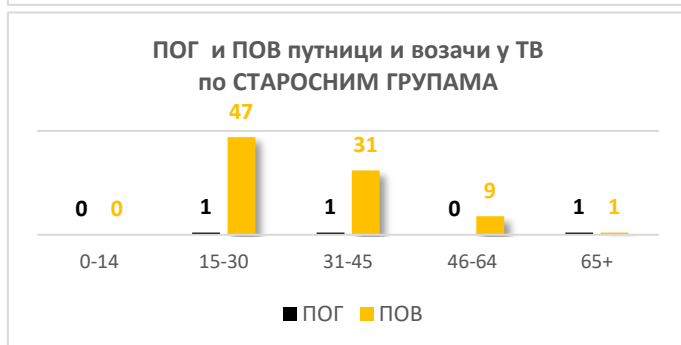
- Број погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора је 5, што чини 9% погинулих лица у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине 2% повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **46-64 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **јулу и септембру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са тракторима најчешће је одабрана **група типова СН са једним возилом и 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 трактора је **Возач - непромишљене радње**.



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

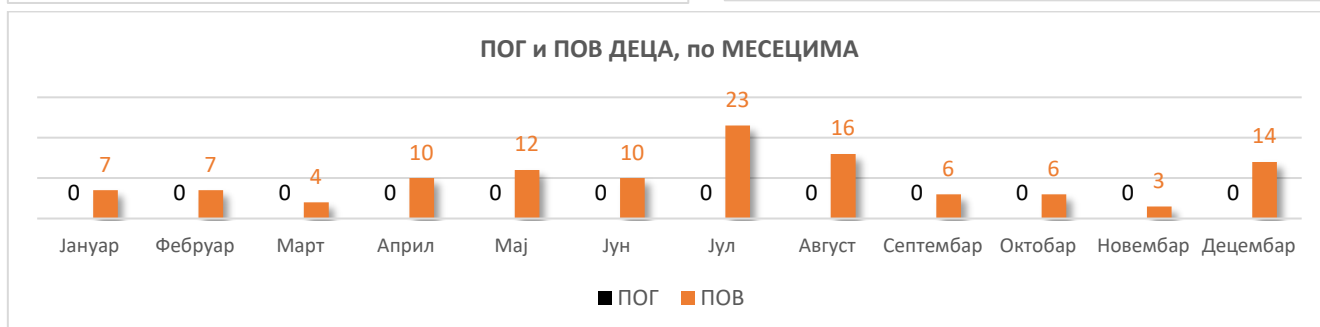
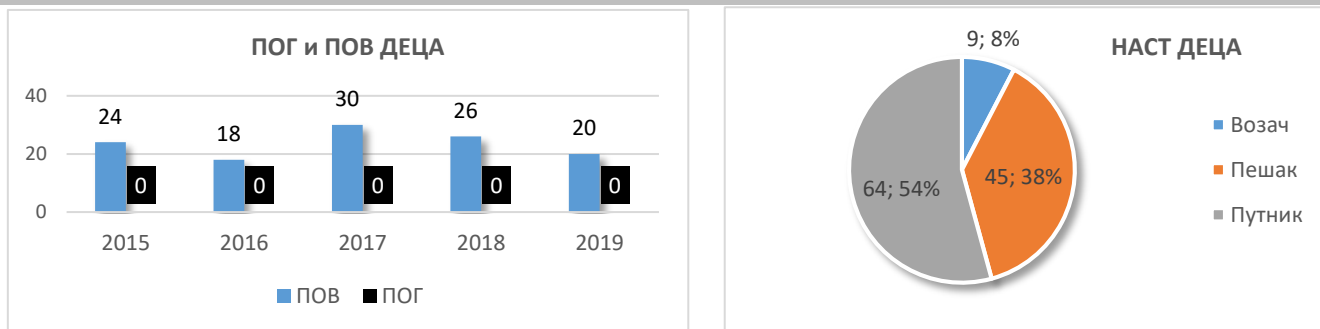


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 7, што чини 12% погинулих лица у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 16% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 15-30 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у фебруару.
- 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.



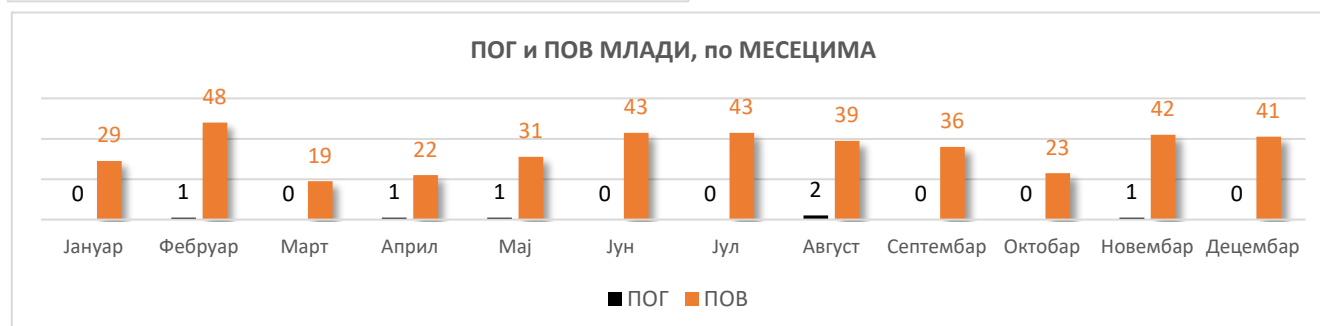
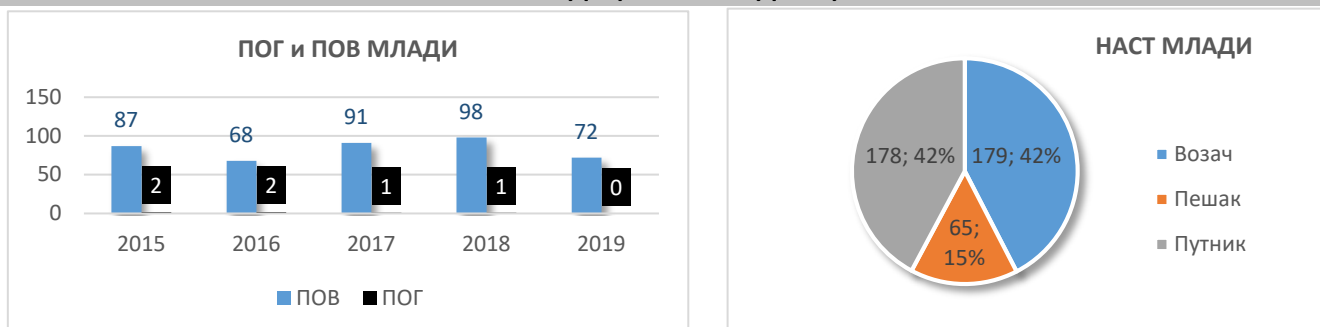
## 10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



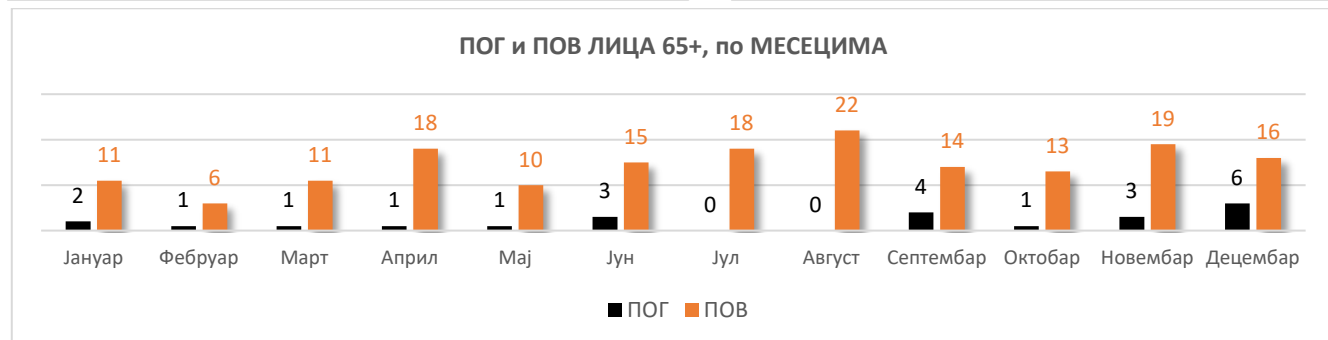
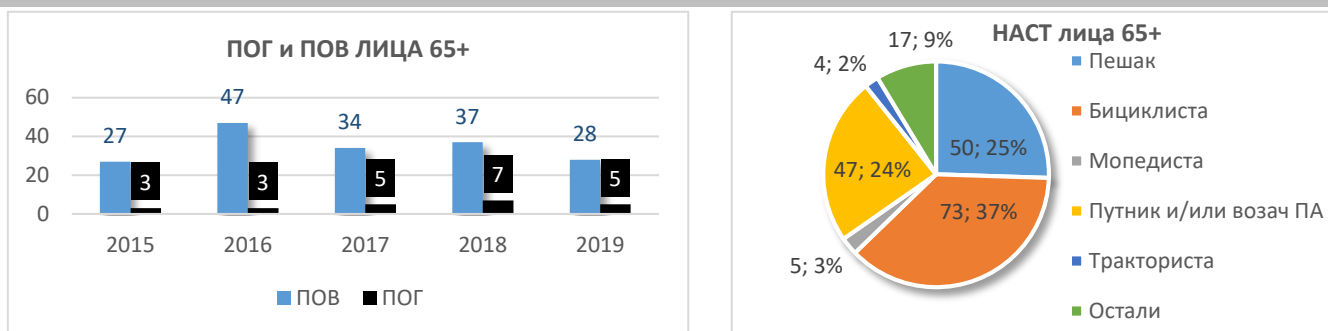
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је **118**, док **није било погинуле деце**.
- Деца путници чине 54%, деца пешаци 38%, а деца возачи 8% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у **јулу**.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је **погинуло младих лица: 6**, што чини **10%** укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број **повређених младих: 416**, што чини **31%** укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача (42%)**.
- Млади највише страдају у **фебруару**.

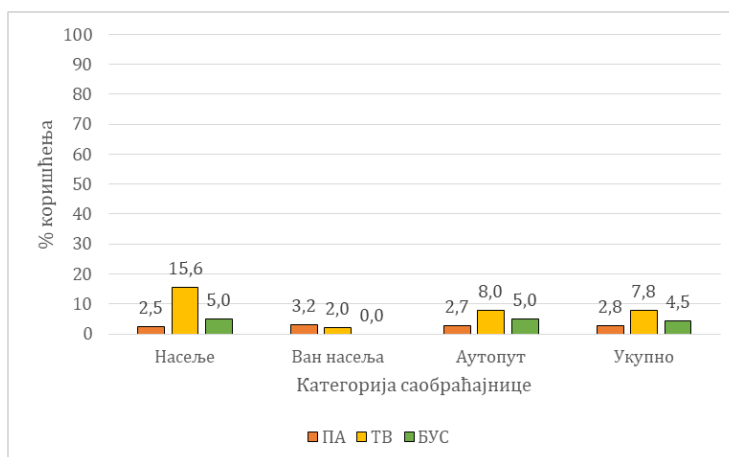
### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



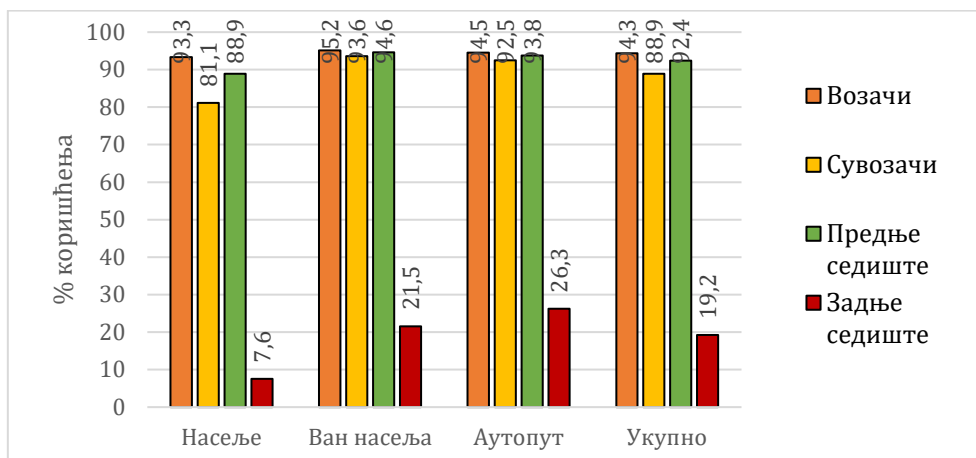
- Укупно је **погинуло старијих лица: 23**, што чини **40%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених старијих лица: 173**, што чини **13%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **бицикliste** (37%).
- Старији највише страдају у **августу, новембру и децембру**.

## 11. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУ ЗА ГРАД ЛЕСКОВАЦ

Током истраживања индикатора у Лесковцу, евидентиран је висок проценат возача теретних возила који користе мобилни телефон, у насељу 15,6%; на аутопуту 8% и ван насеља 2%. 5% евидентираних возача аутобуса у насељу и на аутопуту је користило мобилни телефон, док ван насеља нису евидентирани возачи аутобуса који су користили мобилни телефон. 2,5% возача путничких аутомобила у насељу користи мобилни телефон, 3,2% ван насеља и 2,7% на аутопуту.

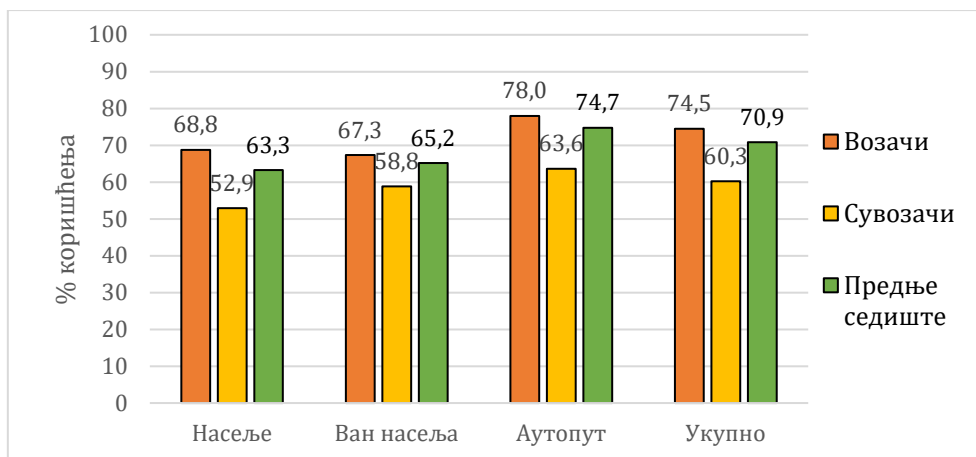


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у граду Лесковац



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

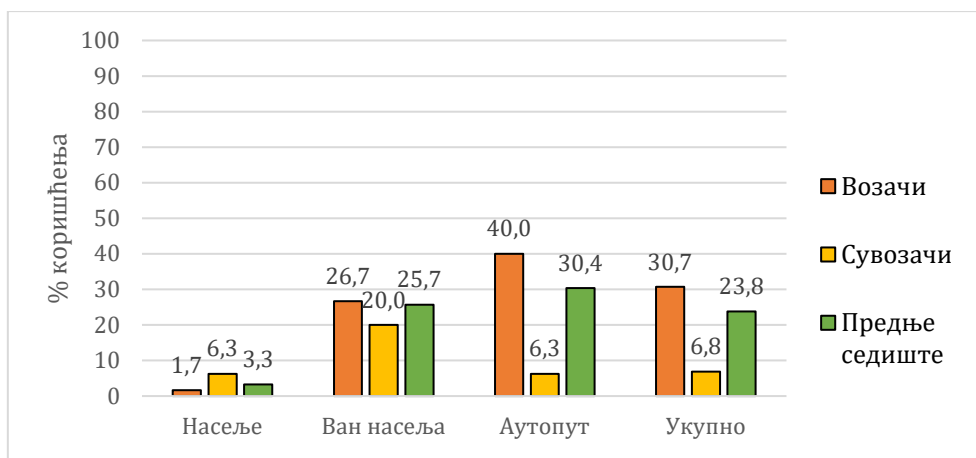
Употреба сигурносних појасева возача путничких аутомобила не разликује се значајно према категорији саобраћајнице и просечно износи 94,3%. Код сувозача приближно иста вредност индикатора евидентирана је ван насеља и на аутопуту око 93%, док је у насељу коришћење појаса значајно мање и износи 81,1%. На задњем седишту, највећа вредност индикатора је на аутопуту (26,3%), следе саобраћајнице ван насеља (21,5%) и у насељу (7,6%).



Дијаграм бр. 11.3. Употреба појаса у возилима преко 3,5т у граду Лесковац

Употреба сигурносног појаса возача теретних возила у Лесковцу има веће вредности од сувозача. У насељу 68,8% возача и 52,9% сувозача користи сигурносни појас. Ван насеља 67,3% возача и 58,8% сувозача користи сигурносни појас, док вредност индикатора на аутопуту износи респективно 78% и 63,6%, **Error! Reference source not found.**

Употреба сигурносног појаса на предњем седишту у аутобусима у Лесковцу, у насељу износи 3,3%, ван насеља 25,7%, а на аутопуту 30,4, Дијаграм бр. 11.4.

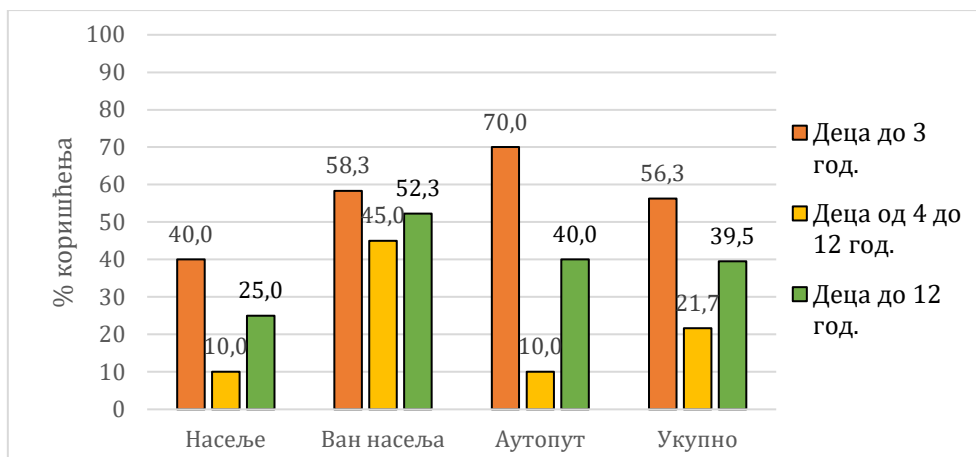


Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у граду Лесковац

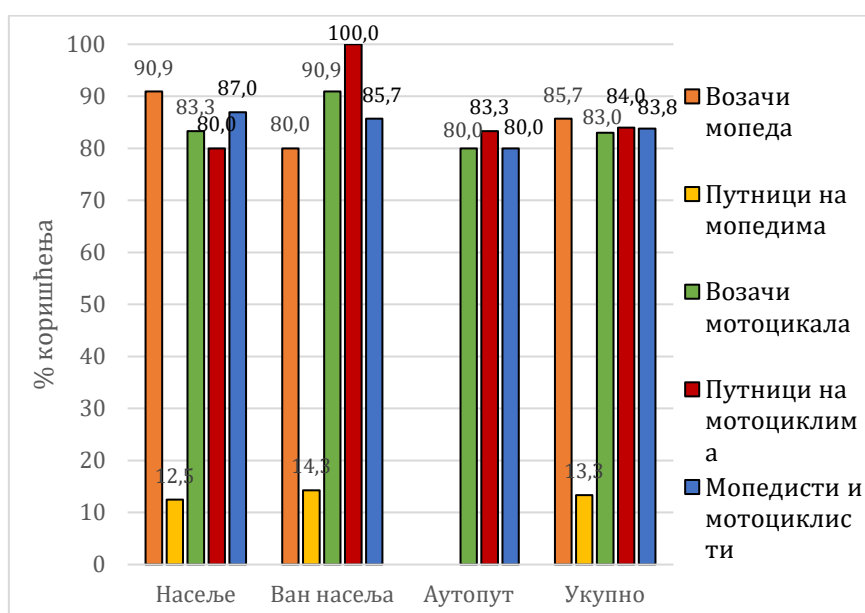
Употреба заштитних система за децу до 3 године у граду Лесковац има веће вредности од старије деце. На аутопуту вредност индикатора износи 70% за децу до 3 године и 10% за децу од 4 до 12 година. Ван насеља 58,3% деце до 3 године и 45% деце од 4 до 12 година се правилно превози. На саобраћајницама у насељу, вредност индикатора за децу од 3 године износи 40%, а за децу од 4 до 12 година.

Коришћење заштитне кациге на аутопуту у Лесковцу евидентирано је код 80% возача мотоцикала и 83,3% путника на мотоциклима. На саобраћајницама ван насеља 90,9% мотоциклиста и сви евидентирани путници на мотоциклима су користили заштитну кацигу. У насељу, вредност индикатора износи 83,3% код мотоциклиста и 80% код путника на мотоциклима. Код возача мопеда, употреба заштитне кациге у насељу износи 90,9%, а ван насеља 80%. Вредности индикатора коришћења кациге путника на мопедима су мале и просечно износе 13,3% за обе категорије саобраћајница.



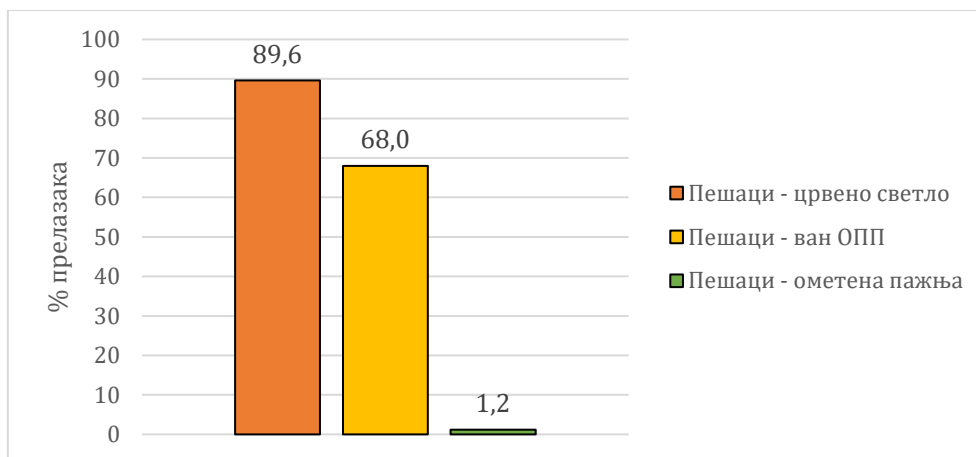


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у граду Лесковац



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацага у граду Лесковац

Истраживања понашања пешака на територији општине Лесковац показала су да 89,6% пешака прелази коловоз док је укључено црвено светло. Висок проценат пешака прелази коловоз ван пешачког прелаза, 68%. Ометена пажња приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја евидентирана је код 1,2% пешака, Дијаграм бр. 6.973.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у граду Лесковац

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

**Основни циљеви безбедности саобраћаја града Лесковца 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.	13	63	0	2
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	9	45	0	7
ЦИЉ	2020. год.	max 6	max 31	0	max 1

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

- Догодило се укупно 1565 саобраћајних незгода, од којих је 933 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 58 лица, док је теже и лакше повређено 1344 лица.
- Опадајући тренд броја погинулих лица је успостављен у последње три године, док је тренд повређених лица опадајући у последње две године.
- Погинуло је 16 пешака, што чини 28% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 11 бициклиста, што чини 19% укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 4 возача и путника на мотоциклима и mopедима, што чини 7% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 13 возача и путника у ПА, што чини 22% од укупног броја погинулих лица у СН.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника био трактор, погинуло је 5 лица, што чини 9% од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника било теретно возило, погинуло је 7 лица, што чини 12% од укупног броја погинулих лица.
- У посматраном периоду повређено је 118-оро деце, док није било погинуле деце у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству путника (54%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 6 младих. Млади чине 10% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (42%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 23 лица старости 65 и више година, што чини 40% од укупног броја погинулих лица. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству бициклисте (37%).
- 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 јулу.

### 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.**