

ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

*** ОПШТИНА ЛАПОВО ***



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.

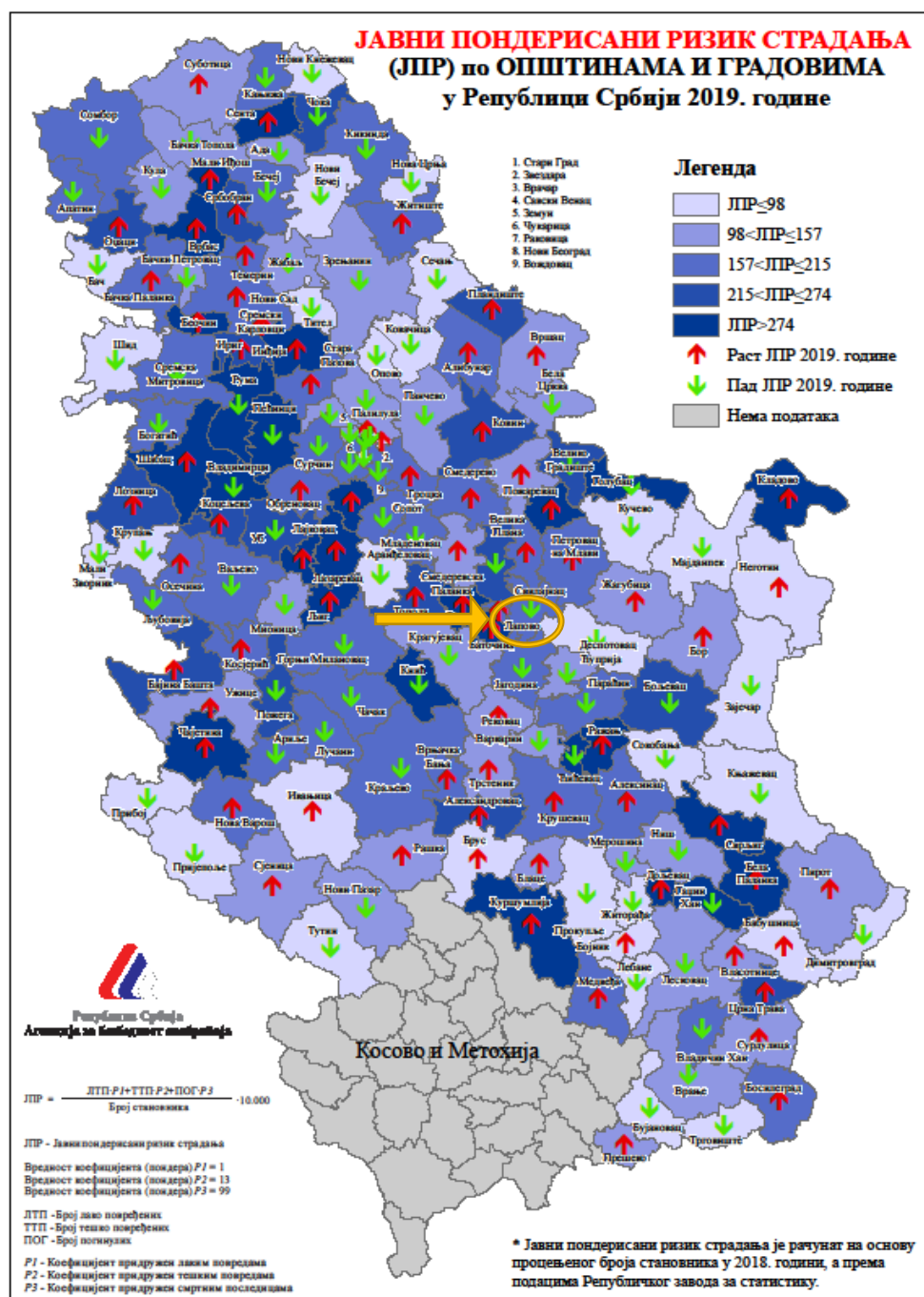
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији **општине Лапово**. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

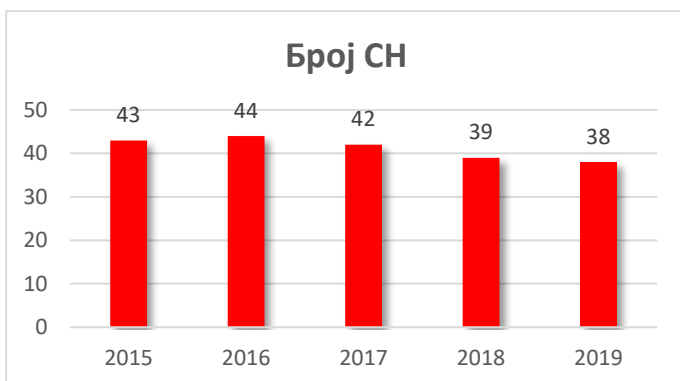
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

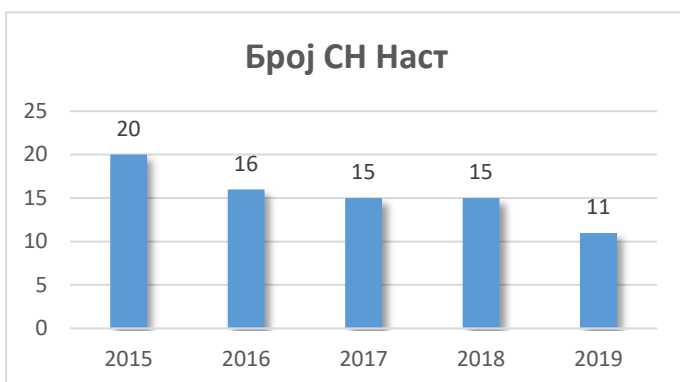


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Лапово** 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: **206.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **77.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **2.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **109.**

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**

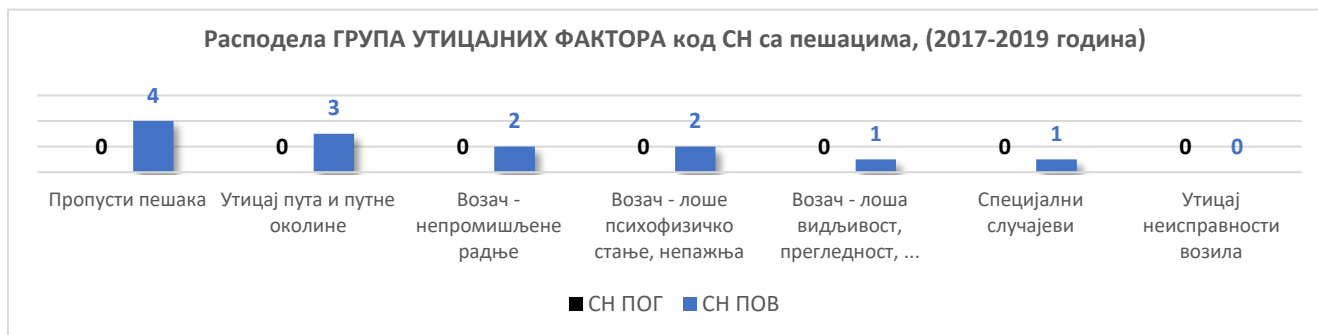
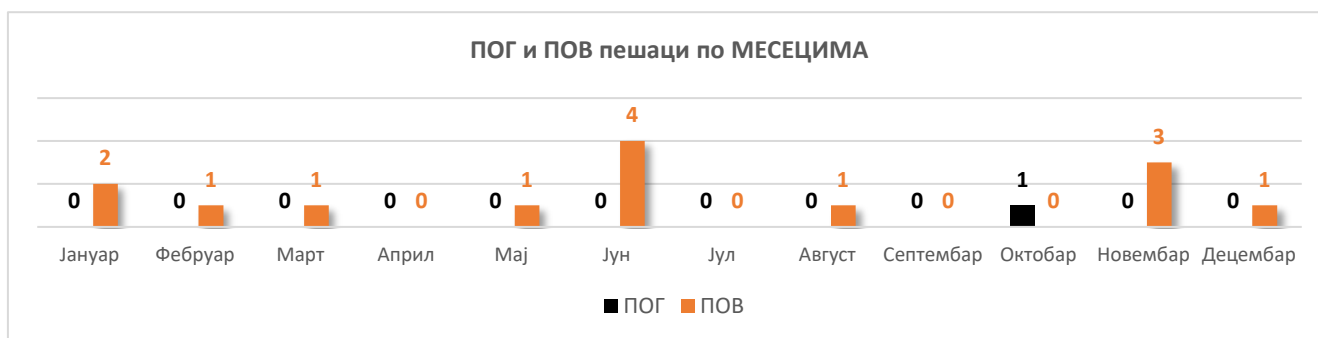
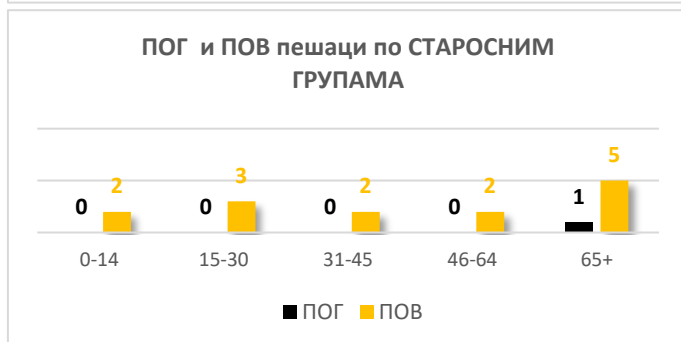


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

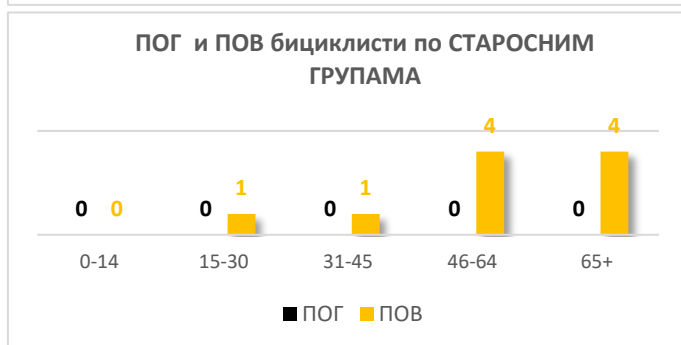
4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



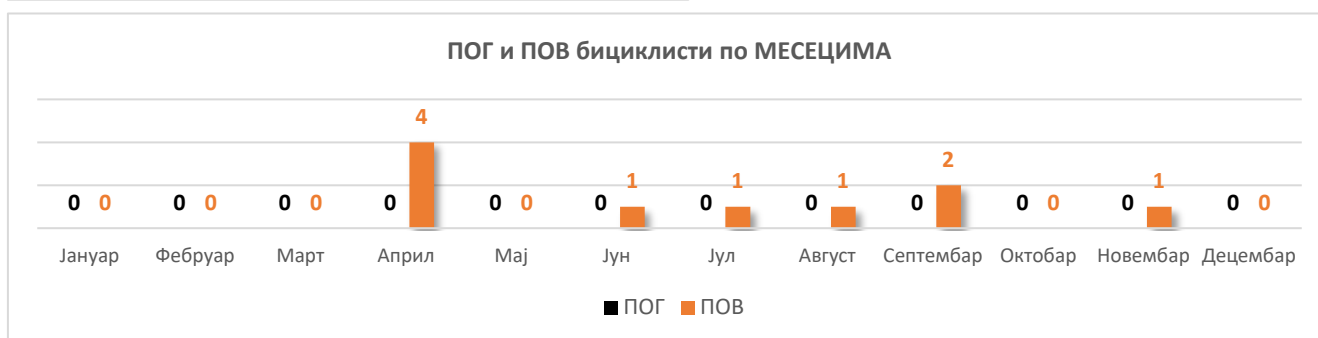
- Погинуо је један пешак, што чини **50%** погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је **14**, што чини **13%** повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **65+ година**.
- Пешаци највише страдају у **јуну**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Пропусти пешака**.



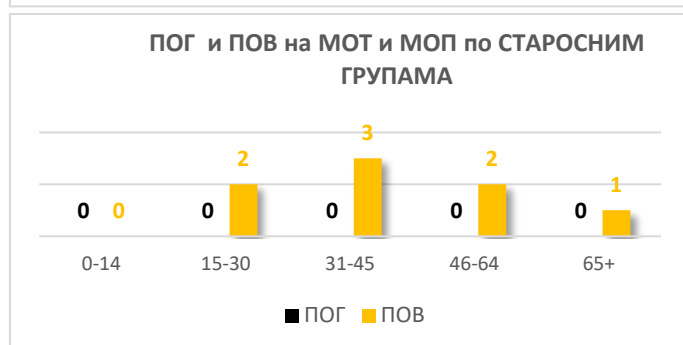
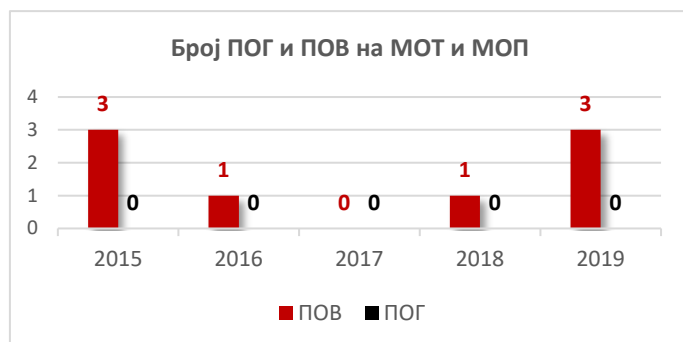
5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



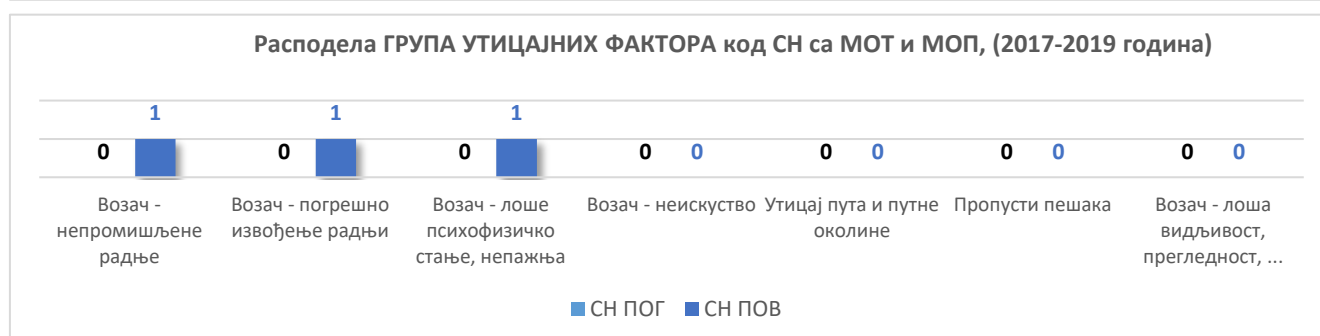
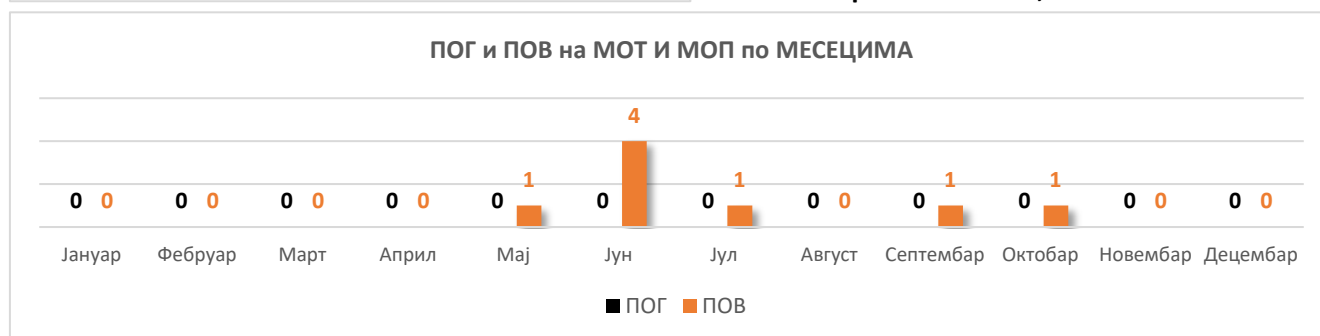
- Није било погинулих бициклиста у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 10, што чине 9% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости **46-64 и 65+ година**.
- Бициклисти највише страдају у **априлу**.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са учешћем **бициклиста** најчешће је одабрана **група типова СН са једним возилом**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим бициклистима је **Возач - лоше психофизичко стање, непажња**.



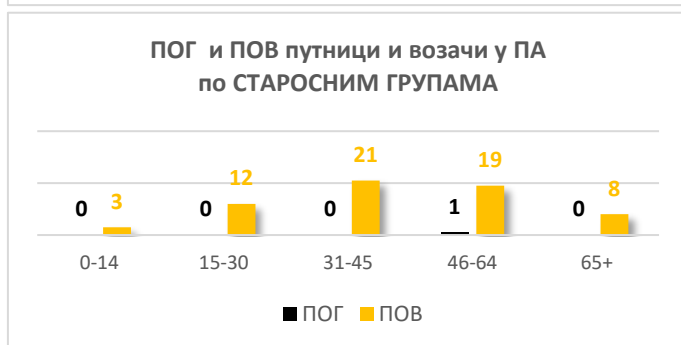
6. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



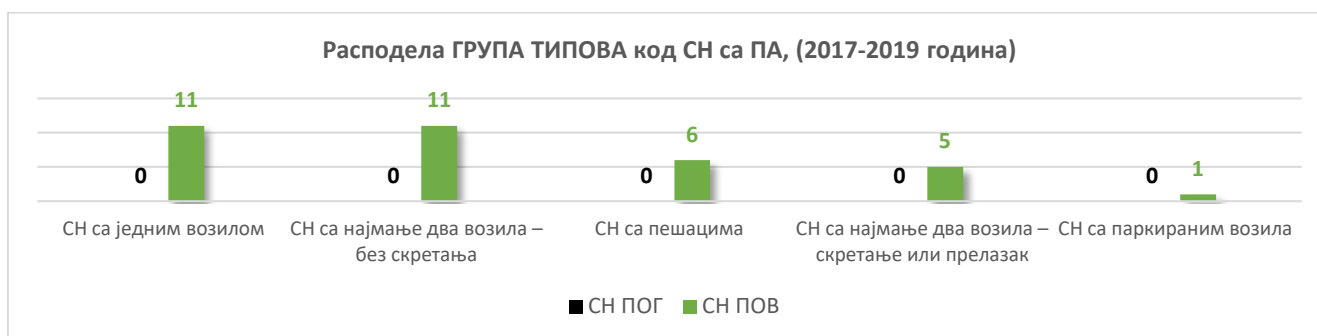
- Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 8, што чини 7% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на **МОТ и МОП** је међу лицима старости **31-45 година**.
- Лица на **МОТ и МОП** највише страдају у **јуну**.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са **МОТ и МОП** најчешће је одабрана **група типова СН са најмање два возила – без скретања**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешће групе **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим лицима на МОТ и МОП су **Возач - непромишљене радње, Возач - погрешно извођење радњи и Возач - лоше психофизичко стање, непажња**.



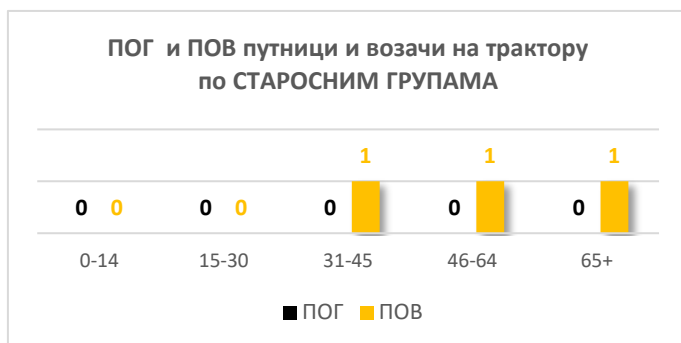
7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



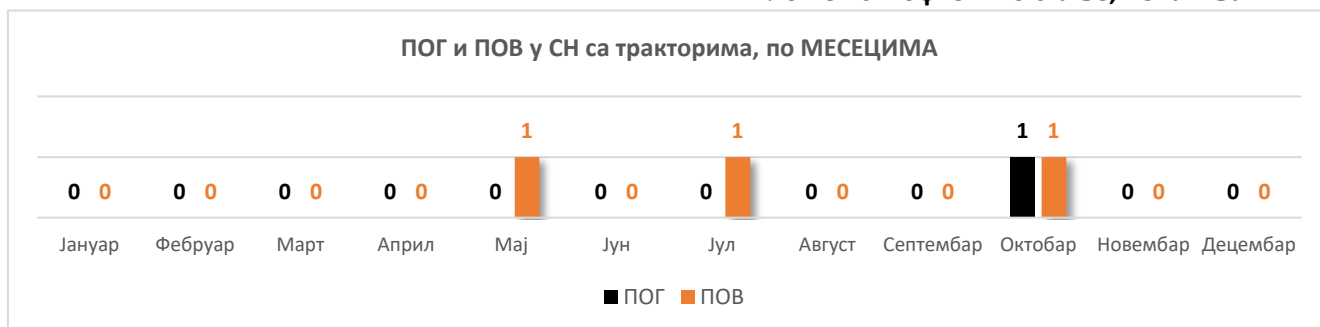
- Погинуо је један путник у ПА, што чини **50% погинулих лица** у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је **63**, што чини **58% повређених лица** у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих **возача и путника у ПА** је међу лицима старости **31-45 година**.
- **Возачи и путници у ПА** највише страдају у **априлу**.
- У периоду од 2017. до 2019. године у СН са ПА најчешће су одабране **групе 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 саобраћајних незгода са настрадалим возачима и путницима у ПА је **Возач - непромишљене радње**.



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



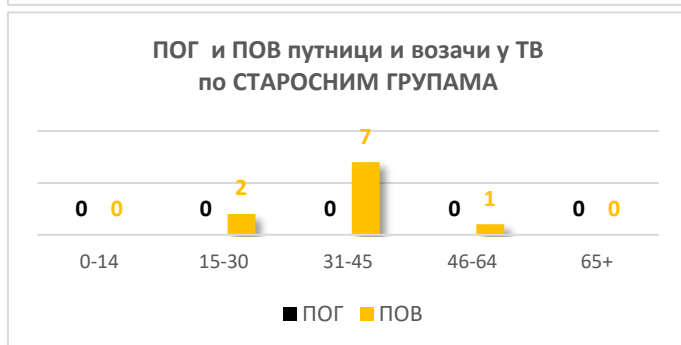
- Број погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора је **1**, што чини **50%** погинулих лица у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине **3%** повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **31-45, 46-64 и 65+ година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **октобру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са тракторима најчешће је одабрана **група типова СН са најмање два возила – без скретања**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешће групе **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем трактора су **Возач - непромишљене радње и Возач - лоше психофизичко стање, непажња**.



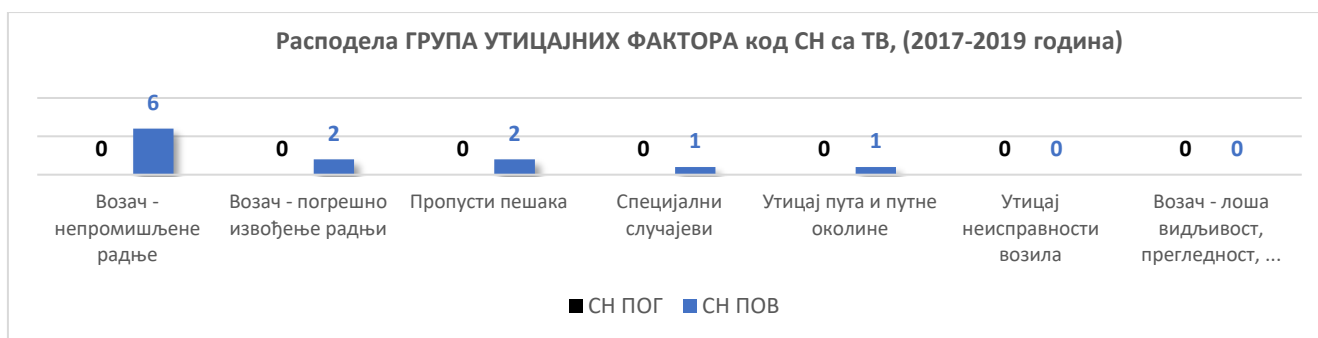
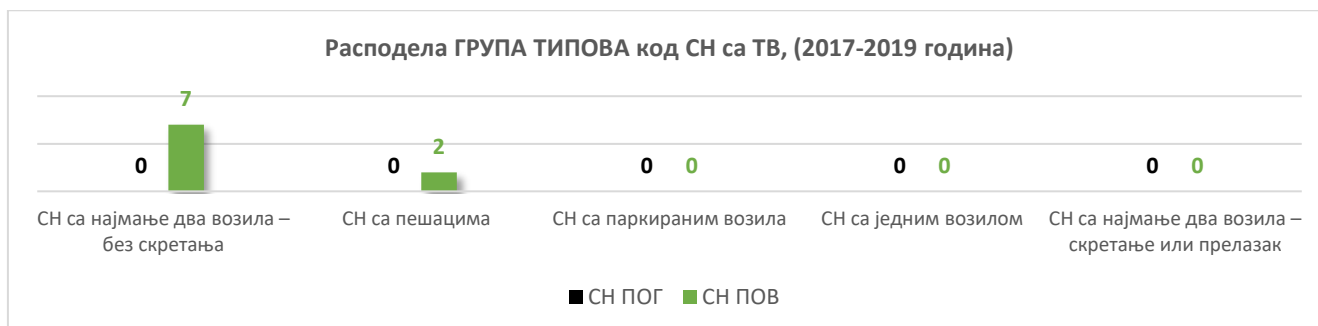
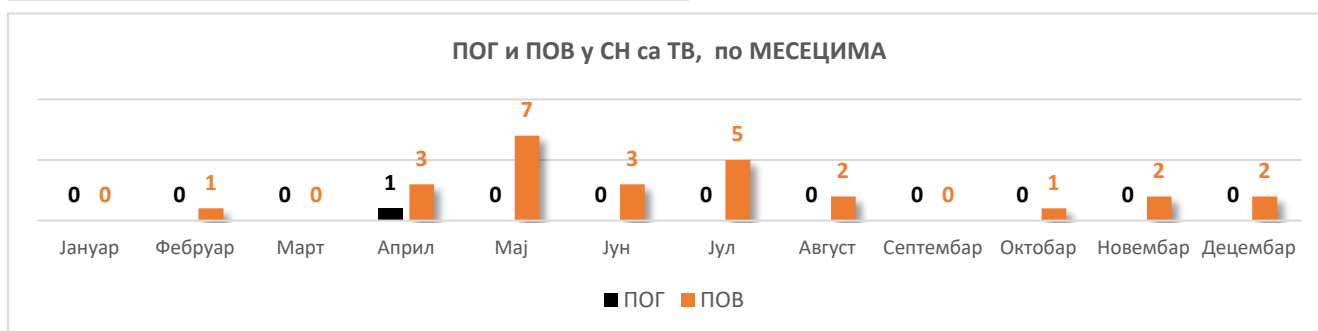
Расподела ГРУПА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА код СН са тракторима, (2017-2019 година)



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

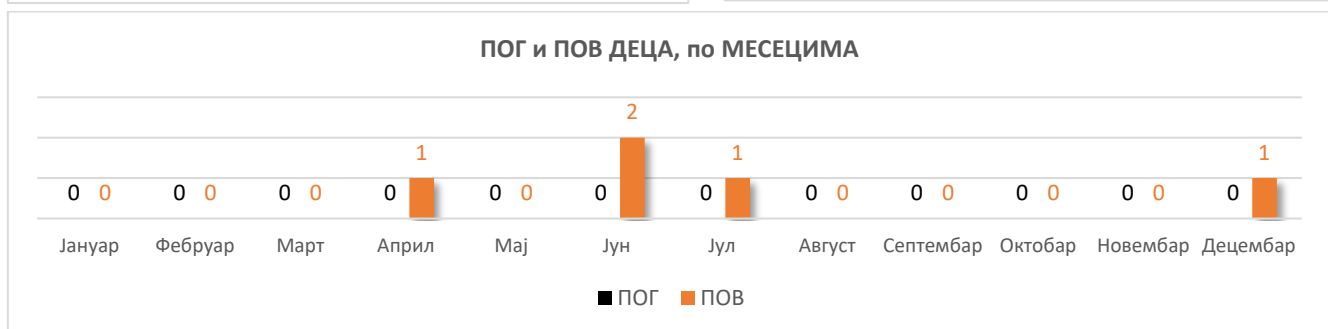
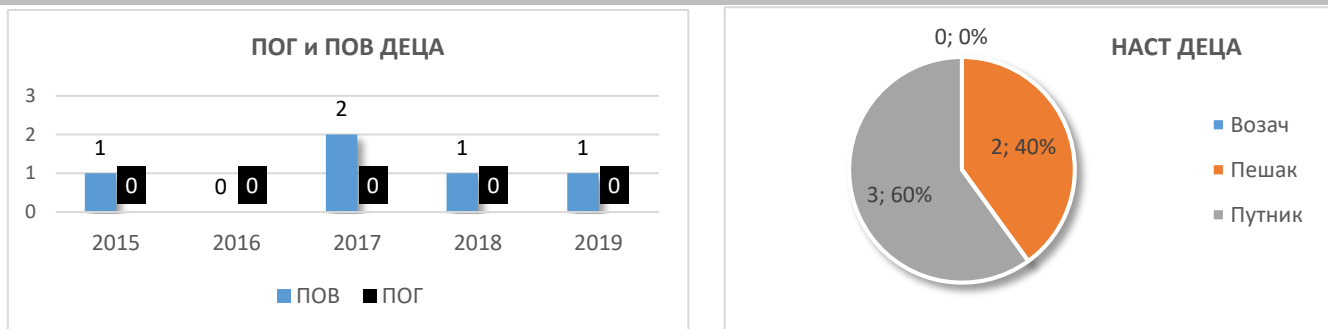


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 1, што чини 50% погинулих лица у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 24% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 31-45 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у мају.
- 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.



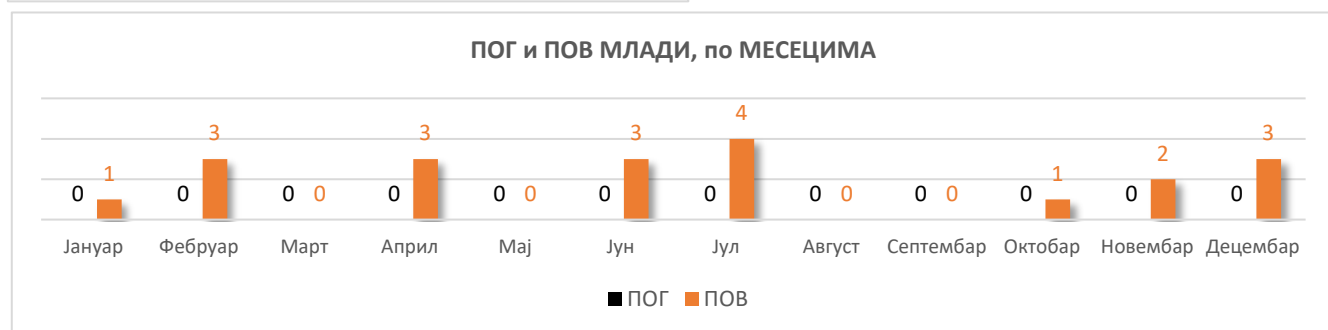
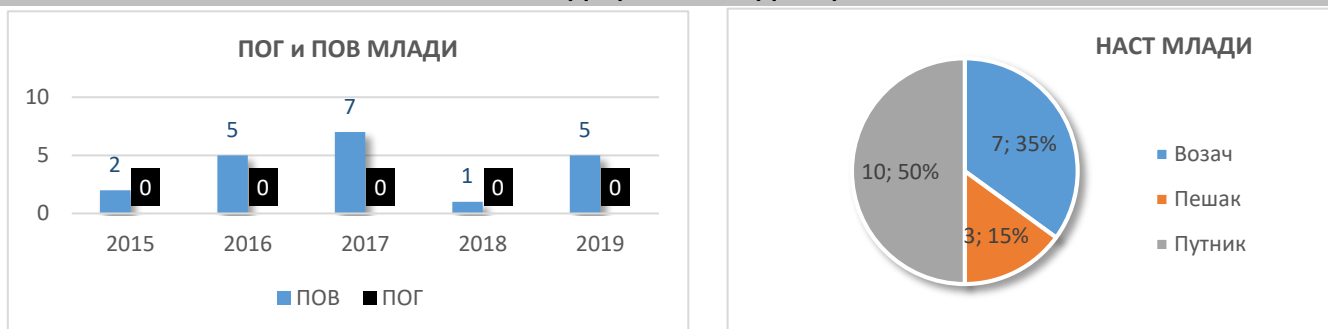
10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



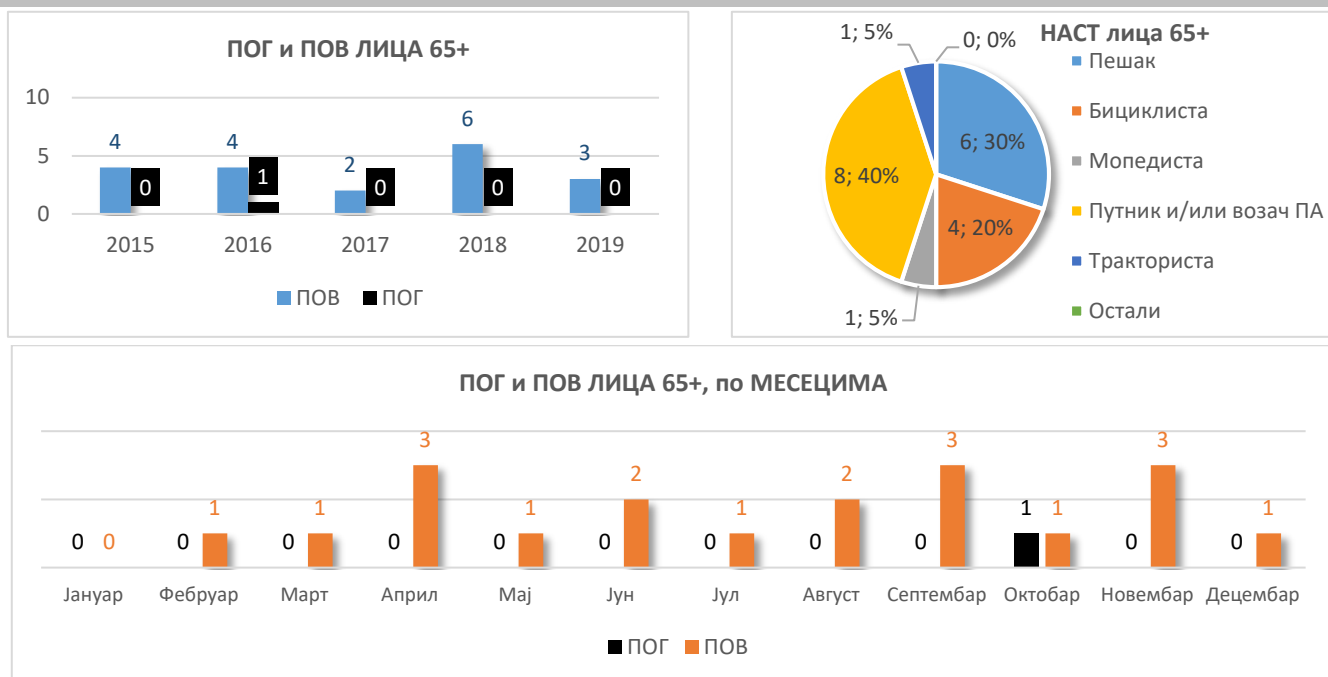
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 5, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 60%, деца пешаци 40%, а деца возачи 0% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у јуну.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



- Није било погинулих младих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих 20, што чини 18% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника (50%).
- Млади највише страдају у јулу.

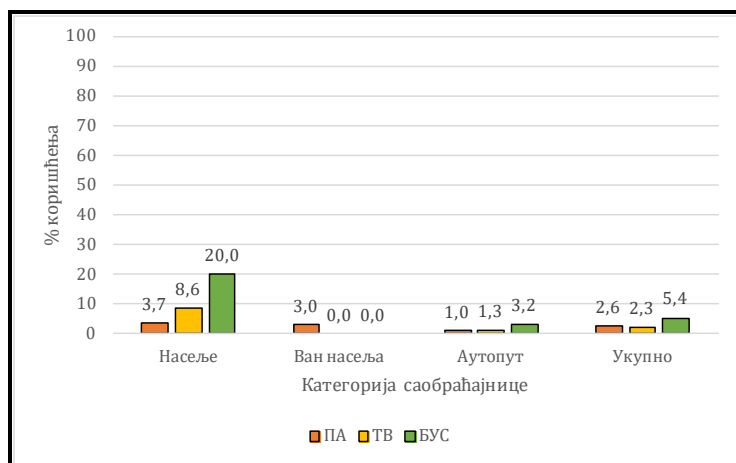
ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



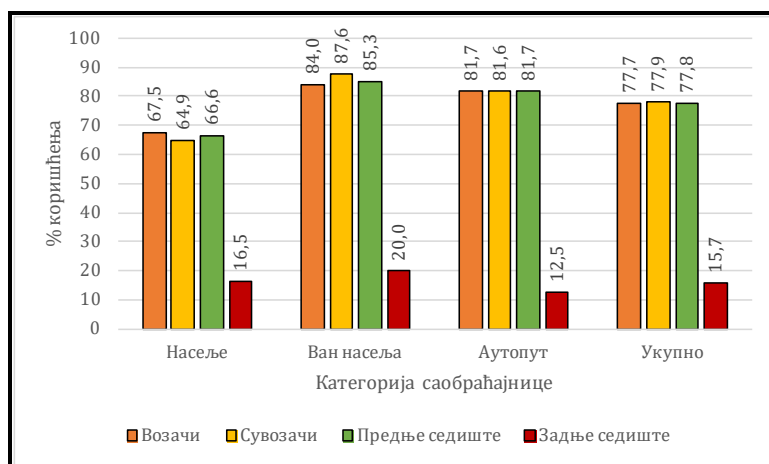
- Укупно је **погинуло 1 старије лице**, што чини **50%** укупно погинулих лица (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених** старијих лица **19**, што чини **17%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА** (40%).
- Старији највише страдају у **априлу, септембру и новембру**.

11. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУ ЗА ОПШТИНУ ЛАПОВО

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Лапово, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача аутобуса (5,4%). Возачи аутобуса најчешће користе мобилне телефоне у насељу (20,0%). Возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон у насељу (3,7%), а просечно 2,6%. Такође, возачи теретних возила чешће користе мобилни телефон у насељу (20,0%), а просечно 5,4%. Дијаграм бр. 11.1.

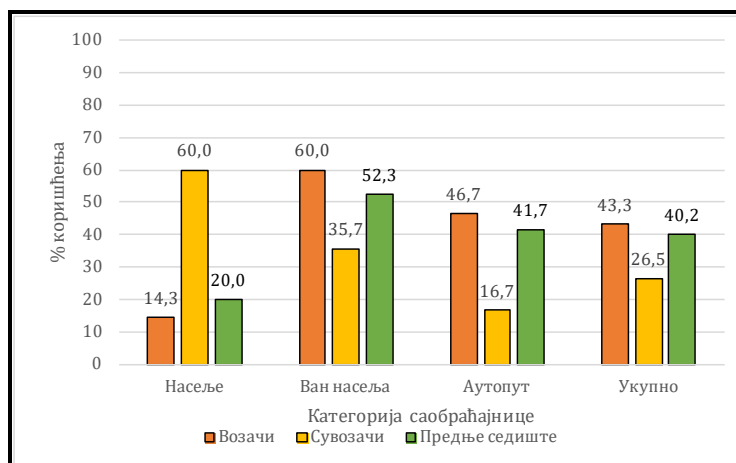


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Лапово



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

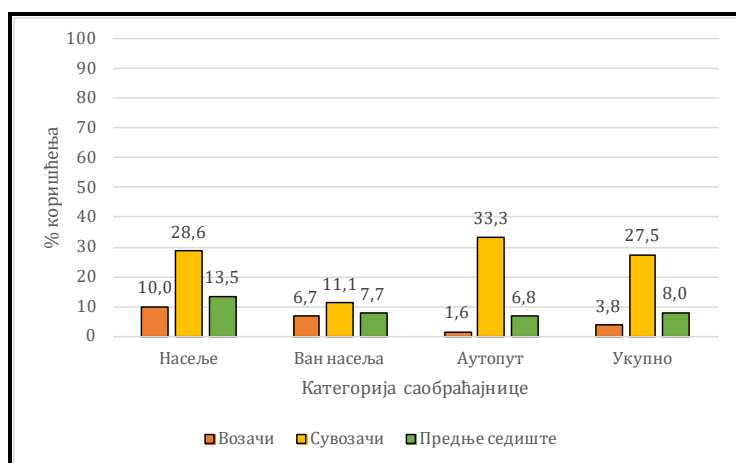
Коришћење сигурносног појаса у општини Лапово слична је и код возача и код сувозача. Код возача, ове вредности се крећу од 67,5% у насељу до 84,0% ван насеља. Слично, код сувозача, највећа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (87,6%), а најмања у насељу (64,9%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 15,7%. Сличан ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочена је и у насељу (16,5%) и ван насеља (20,0%) и на аутопуту (12,5%), Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Лапово износи 43,3% код возача и 26,5% код сувозача. Највећи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је ван насеља (60,0%), а код сувозача у насељу (60,0%). Са друге стране, најмањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила у насељу (14,3%), односно, код сувозача на аутопуту (16,7%), Дијаграм бр. 11.3.

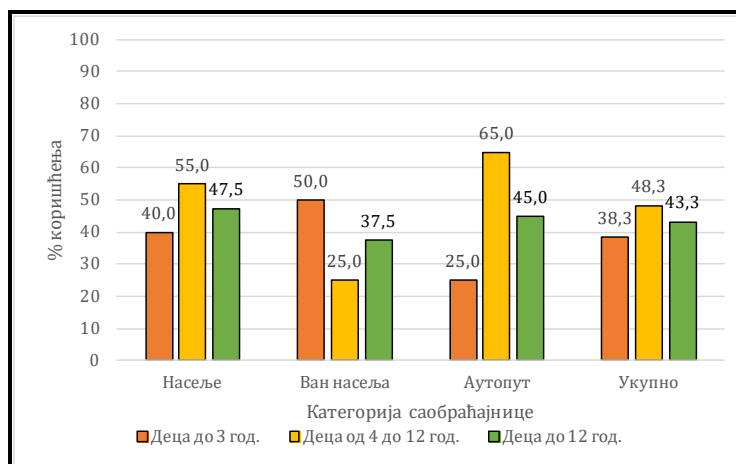
Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Лапово мања је код возача у односу на сувозаче. Код возача аутобуса овај проценат износи 10,0% у насељу, 6,7% ван насеља и 1,6% на аутопуту, а просечно 3,8%. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног је 28,6% у насељу, 11,1% ван насеља и 33,3% на аутопуту и у просеку износи 27,5%, Дијаграм бр. 11.4.



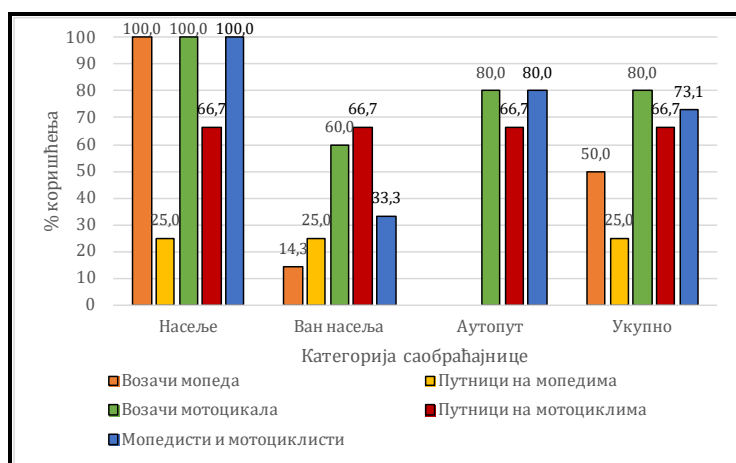
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Лапово

Употреба заштитних система за децу у општини Лапово износи 43,3%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 38,3%, а код старије деце од 4 до 12 година 48,3%. Употреба заштитних система за децу до 3 године је мања на аутопуту (40,0%) у односу на употребу ван насеља (50,0%) и у насељу (40,0%). Са друге стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година износи 55,0% у насељу, 25,0% ван насеља и 65,0% на аутопуту, Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у општини Лапово код свих двоточкаша износи 73,1%. Највеће стопе употребе заштитних кацига уочавају се код возача мотоцикала (80,0%) и путника на мотоциклима (56,7%). У насељу, употреба кацига код двоточкаша износи 100,0%, док је ван насеља овај проценат мањи и износи 33,3%. Треба нагласити и употребу заштитних кацига код возача мопеда ван насеља (14,3%), као и употребу заштитних кацига код путника на мопедима у насељу (25,0%) и ван насеља (25,0%), и употребу заштитних кацига код возача мотоцикала ван насеља (60,0%), Дијаграм бр. 11.6.

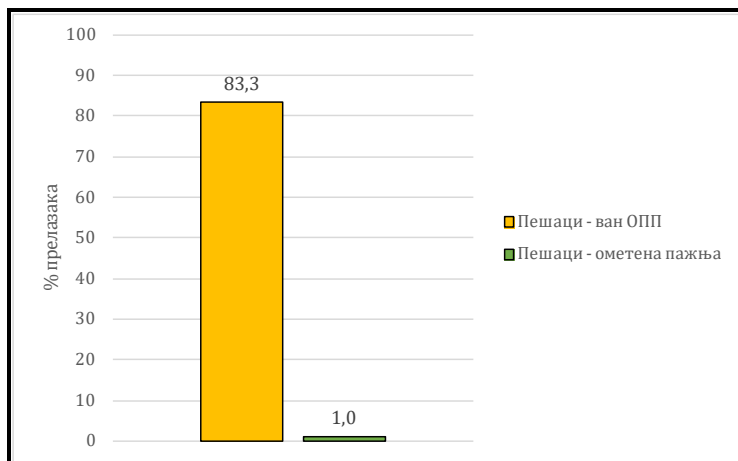


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Лапово



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Лапово

Истраживања понашања пешака на подручју општине Лапово показала су да 83,3% пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза. Значајно мањи проценат пешака, њих 1,0% имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Лапово

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/indikatora>).

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Лапово 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.	4	6	1	0
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	0	10	0	0
ЦИЉ	2020. год.	max 2	max 3	0	0

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

- Догодило се укупно 206 саобраћајних незгода, од којих је 77 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 2 лица, док је теже и лакше повређено 109 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Погинуо је један пешак, што чини 50% 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.
- Погинуо је један путник у ПА, што чини 50% од укупног броја погинулих лица у СН.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника био трактор, погинуло је једно лице, што чини 50% од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника било теретно возило, погинуло је једно лице, што чини 50% од укупног броја погинулих лица.
- У посматраном периоду повређено је 5-оро деце, док није било погинуле деце у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству путника (60%).
- У саобраћајним незгодама није било погинулих младих. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника (50%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је једно лице старости 65 и више година, што чини 50% од укупног броја погинулих лица. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника и/или возача ПА (40%).
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода „СН са једним возилом и 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.**