

# ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

**\* ОПШТИНА КУРШУМЛИЈА \***



## 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.

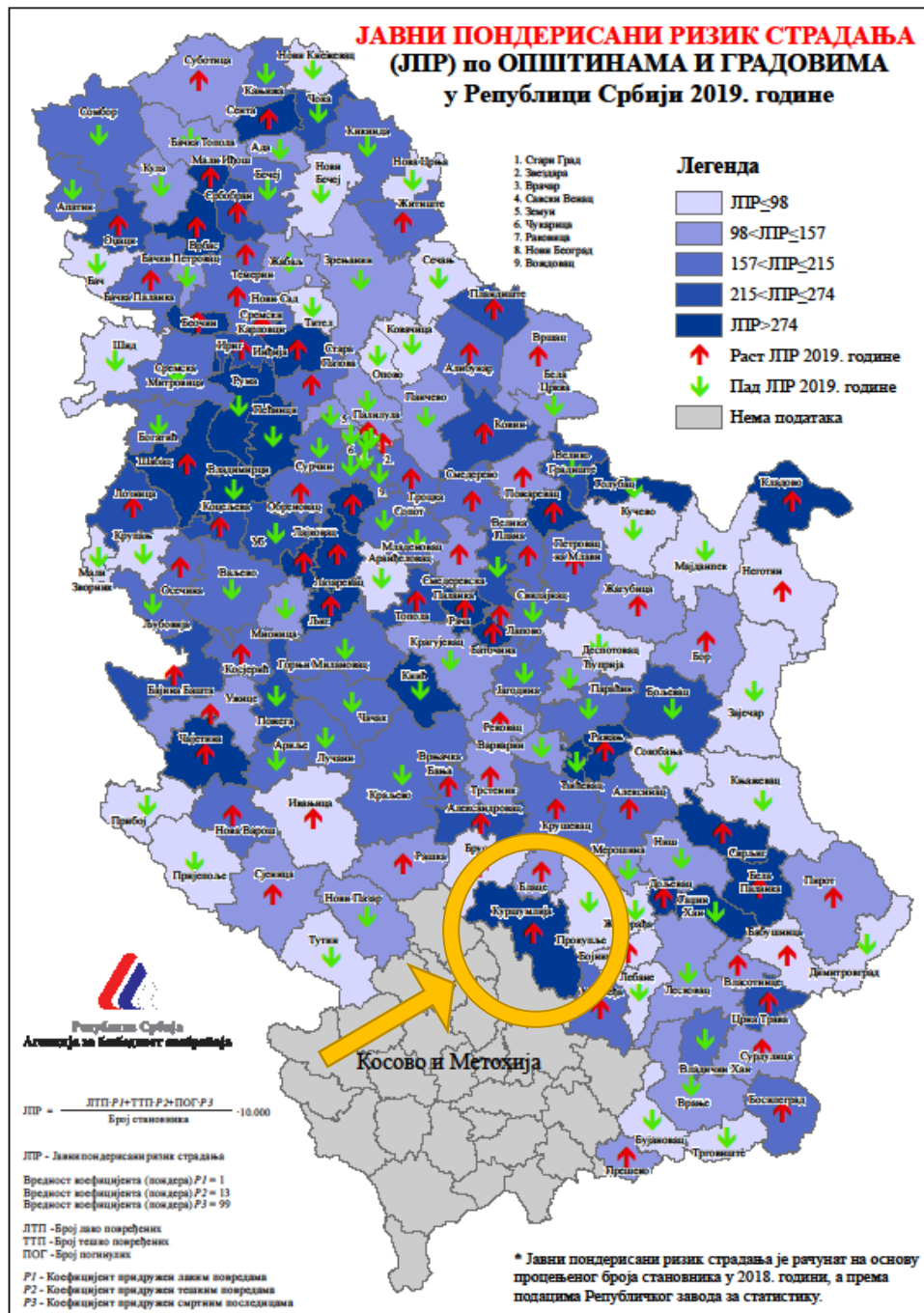
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Куршумлија. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

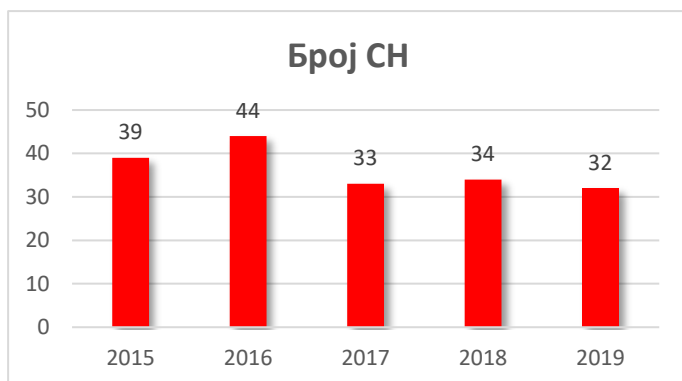
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИКИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analyze-i-istravanje/baza-podataka>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

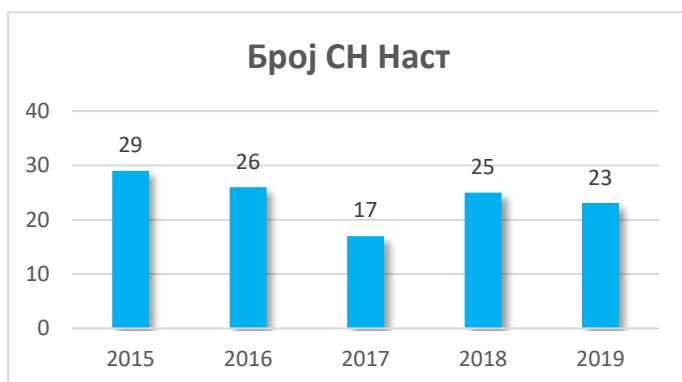


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Куршумлија припада класи **веома високе 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: **182.**



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је: **120.**



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **7.**



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је: **197.**

### 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 **лица у СН са теретним возилима**.

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

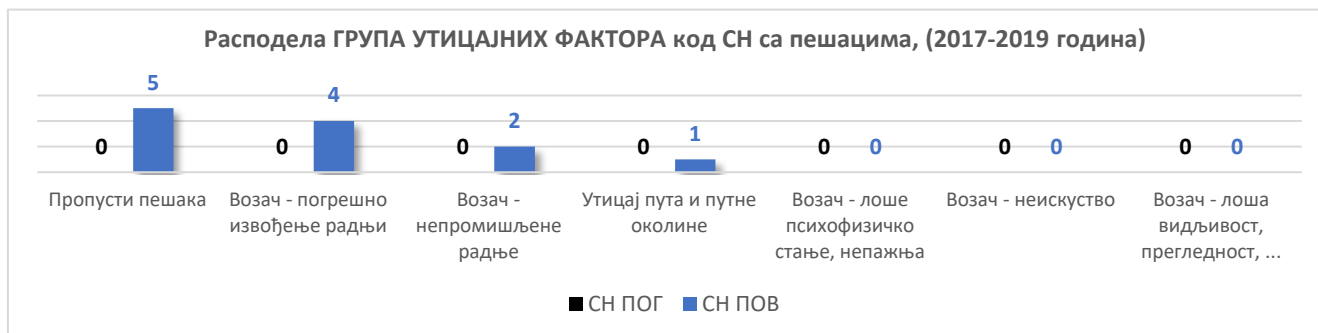
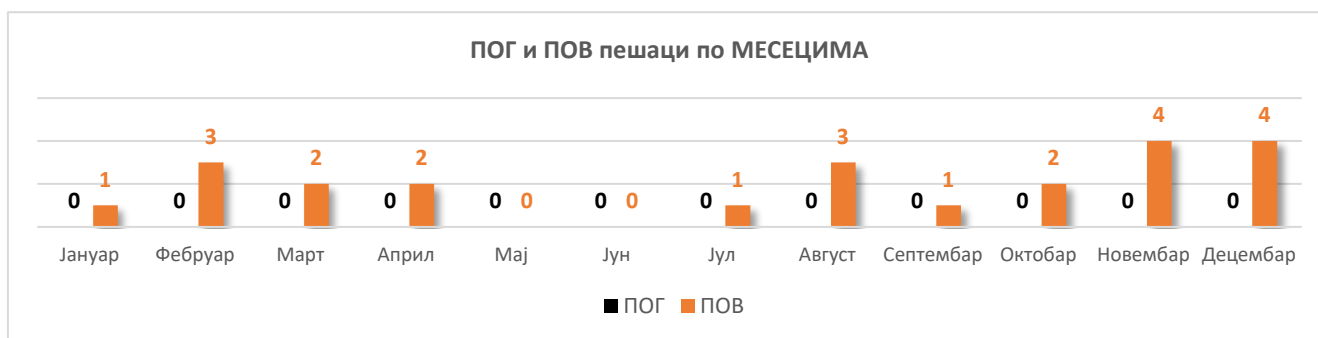
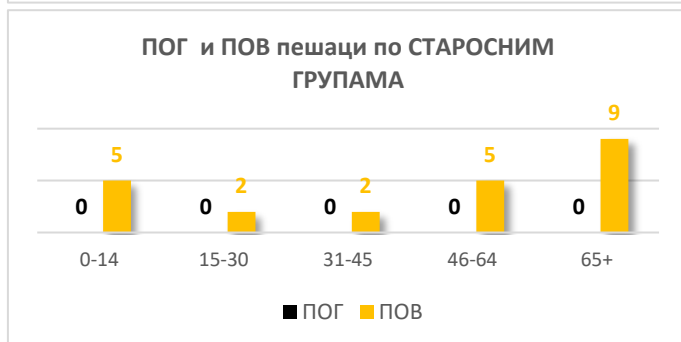


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 46-64 година**.

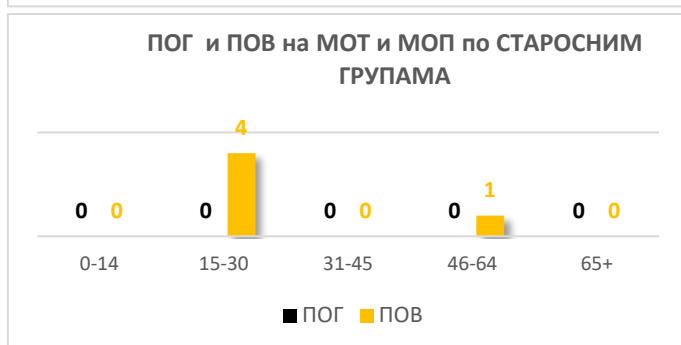
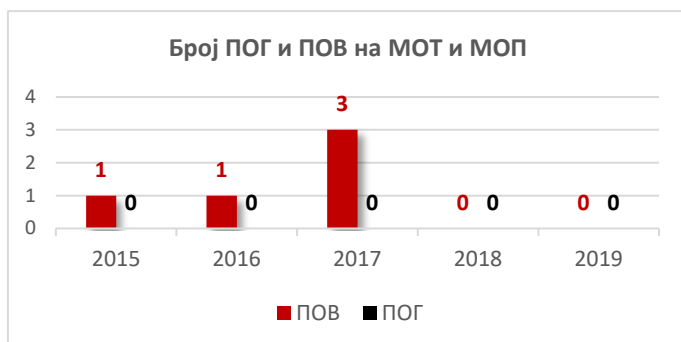
#### 4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



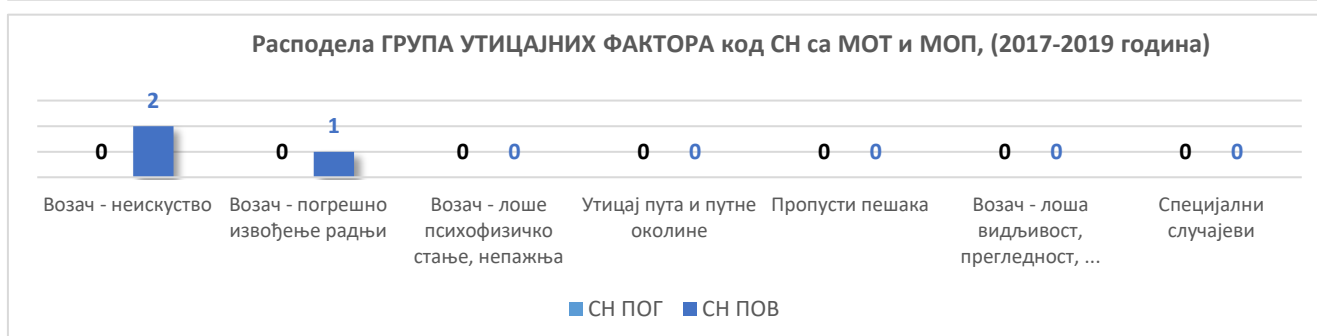
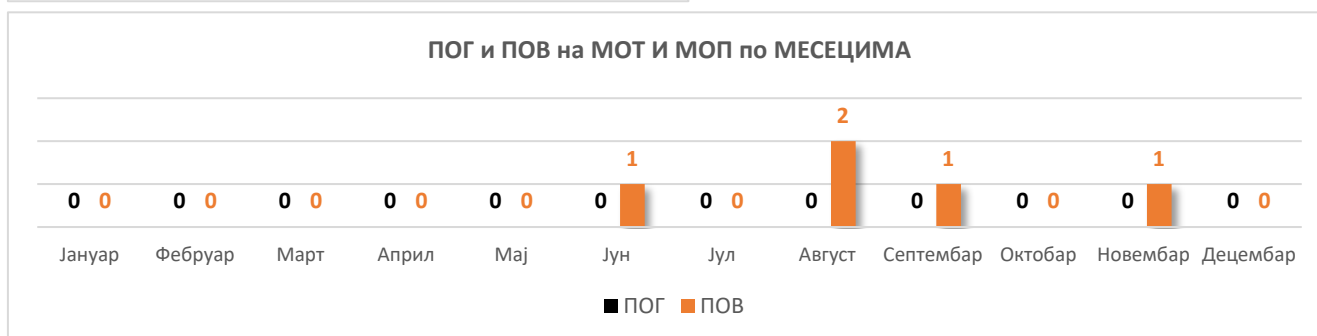
- Није било погинулих пешака у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 23, што чини 12% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **65+ година**.
- Пешаци највише страдају у **новембру** и **децембру**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Пропусти пешака**.



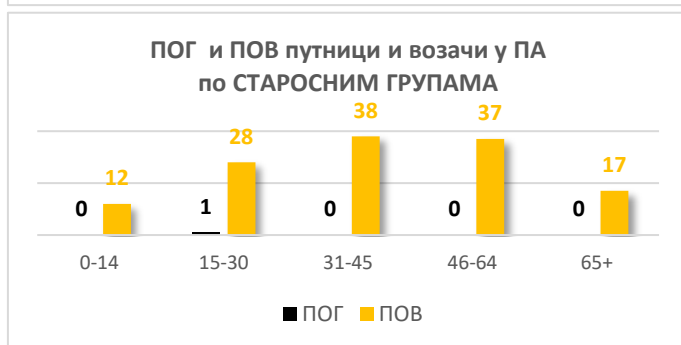
## 5. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



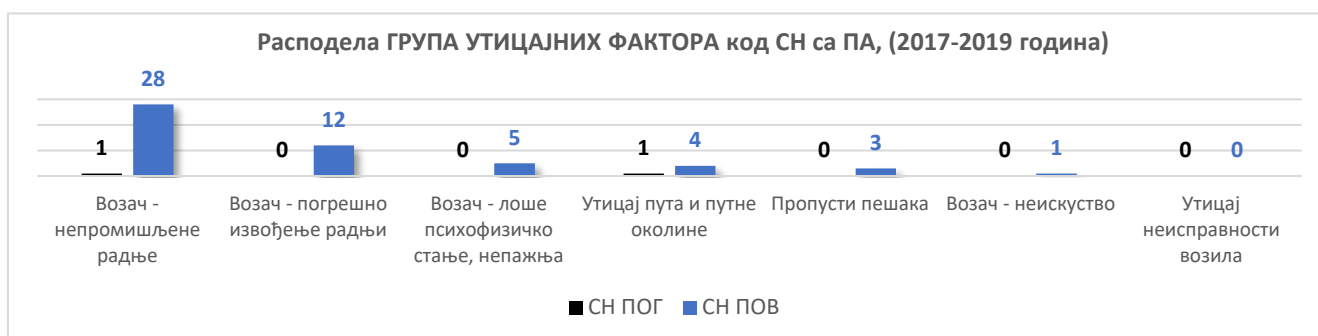
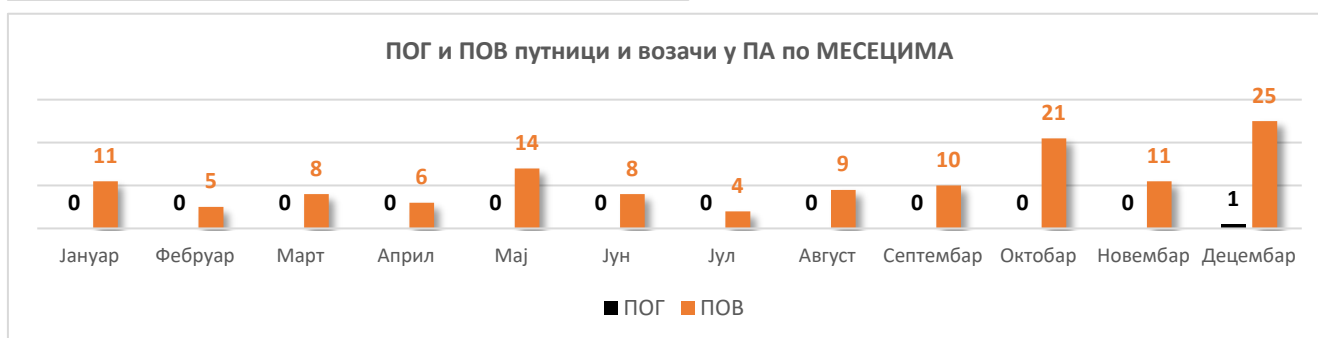
- Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника на мотоциклима и мопедима је 5, што чини 3% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на МОТ и МОП је међу лицима старости 15-30 година.
- Лица на МОТ и МОП највише страдају у августу.
- У периоду од 2017. до 2019.године у СН са МОТ и МОП одабране су групе типова СН са једним возилом и 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 - неискуство.



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

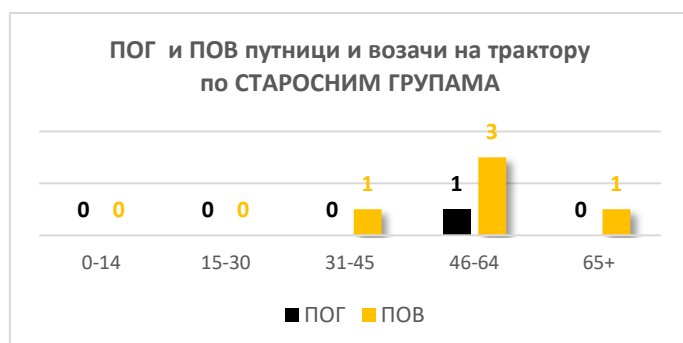


- Број погинулих возача и путника у ПА је: **1**, што чини **14%** погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је **132**, што чини **67%** повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости **31-45 година**.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у **децембру**.
- У периоду од 2017. до 2019.године у СН са ПА 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 возачима и путницима у ПА је **Возач - непромишљене радње**.

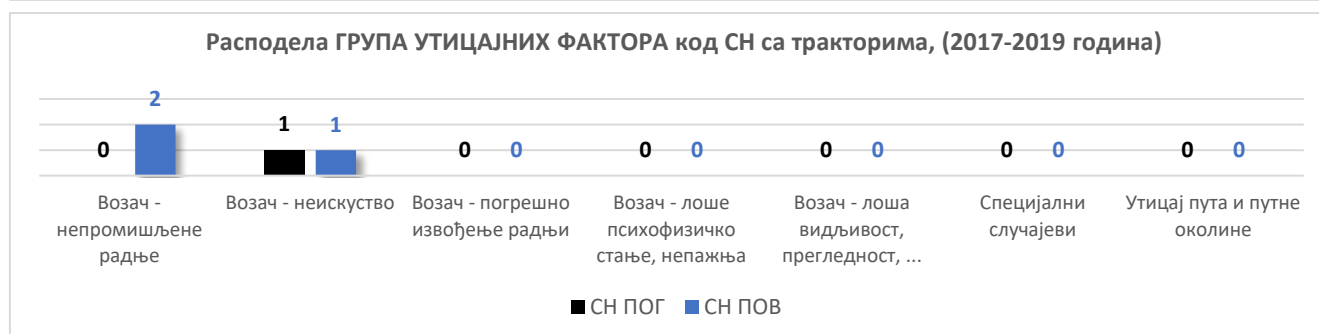
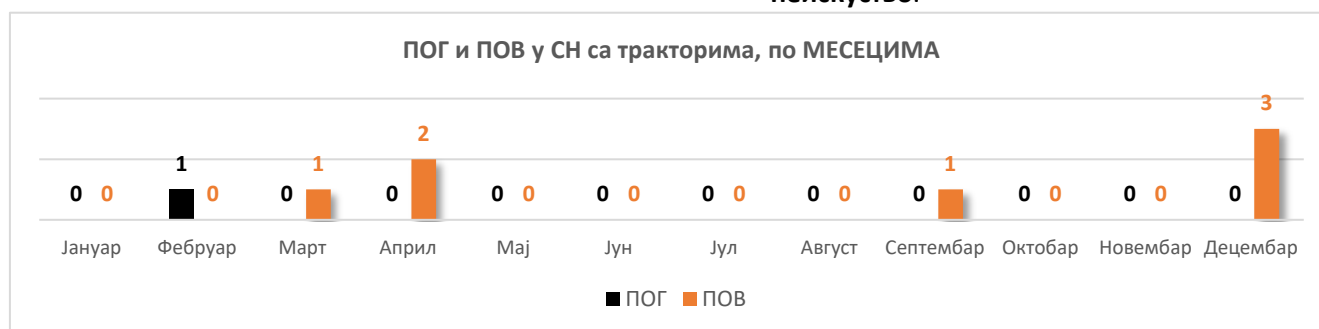




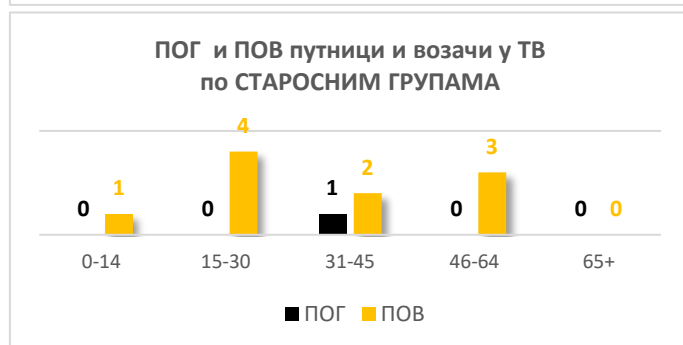
## 7. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



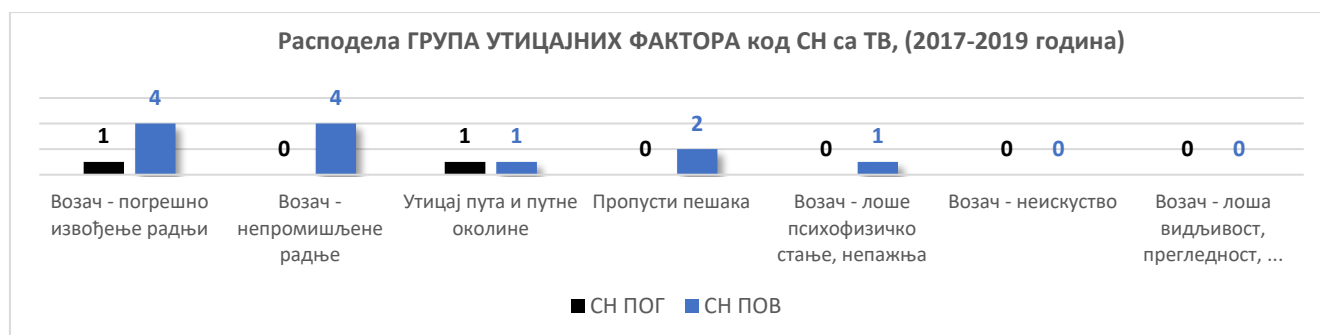
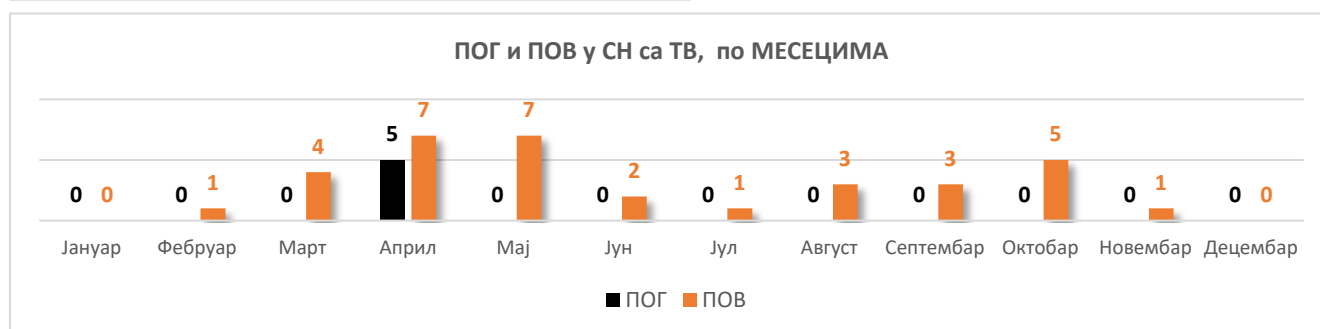
- Број погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора је: **1**, што чини **14%** погинулих лица у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине **4%** повређених лица у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **46-64 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **децембру**.
- У периоду од 2017. до 2019. године код СН са тракторима најчешће је одабрана **група типова СН са једним возилом**.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешће групе **утицајних фактора** настанка СН са настрадалим лицима са учешћем трактора су **Возач - непромишљене радње и Возач - неискуство**.



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

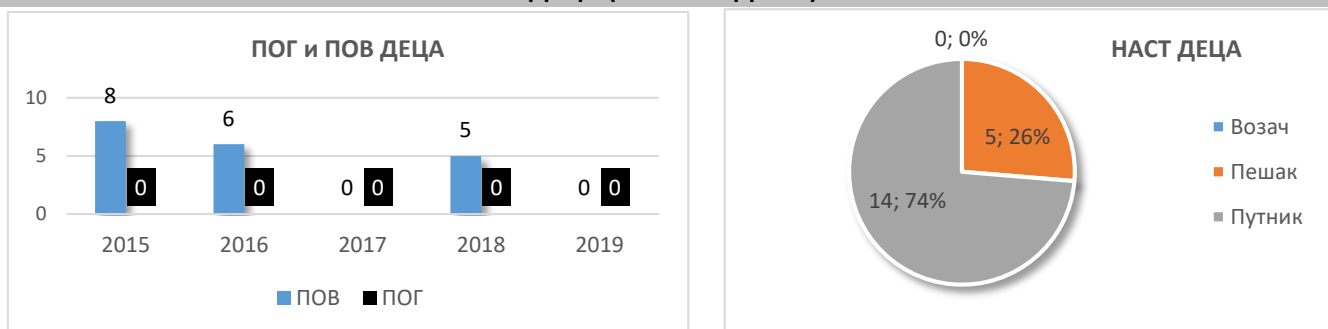


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 5, што чини 71% погинулих лица у СН (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 17% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 15-30 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у априлу.
- 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 - погрешно извођење радњи.



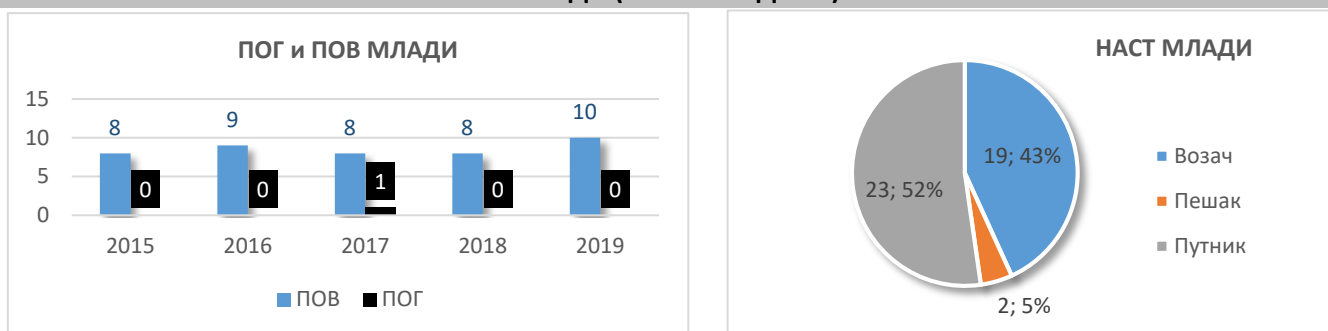
## 9. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

### ДЕЦА ( 0 – 14 ГОДИНА)



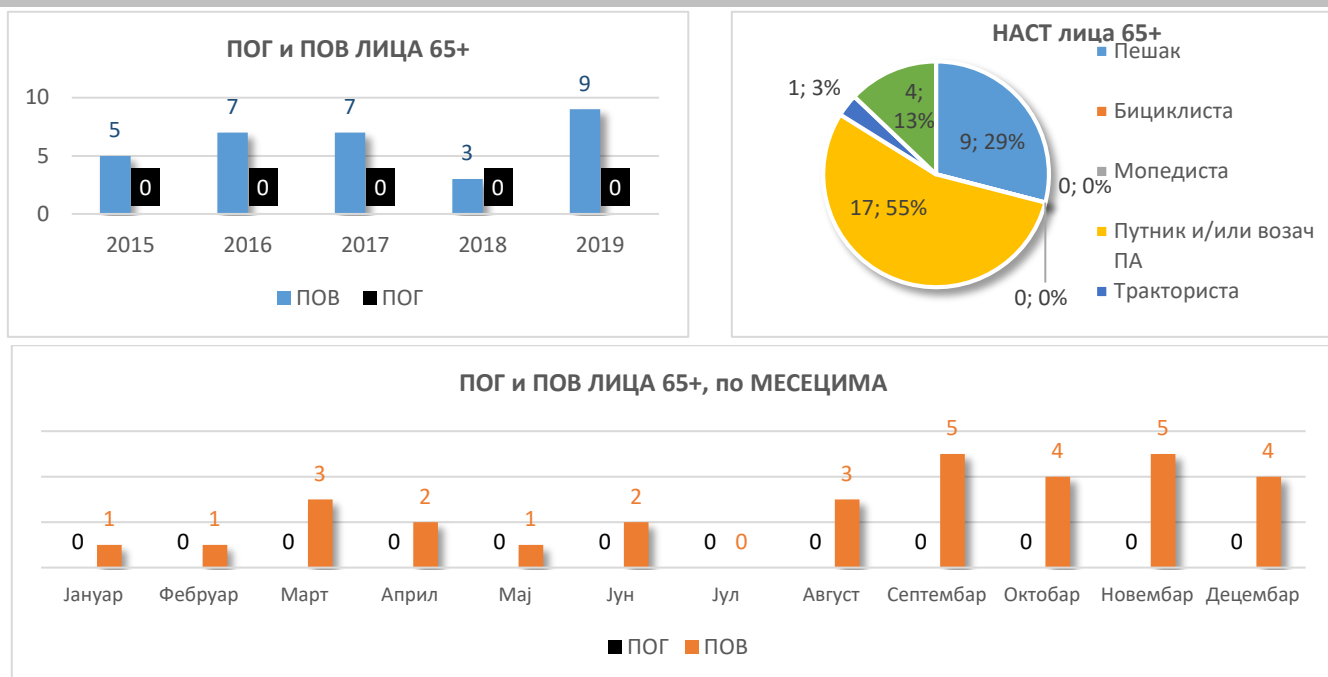
- Број повређене деце, у посматраном периоду, је 18, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 74%, деца пешаци 26%, док деца возача није било у укупном броју настрадале деце.
- Деца највише страдају у октобру.

### МЛАДИ ( 15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло младих лица: 1, што чини 14% укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је број повређених младих: 43, што чини 22% укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника (52%).
- Млади највише страдају у децембру.

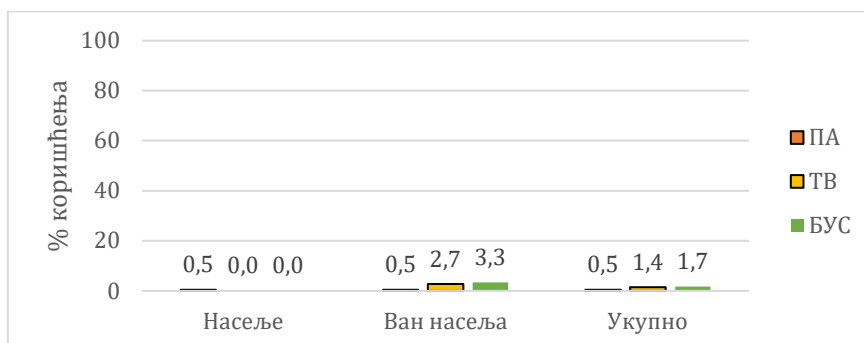
### ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



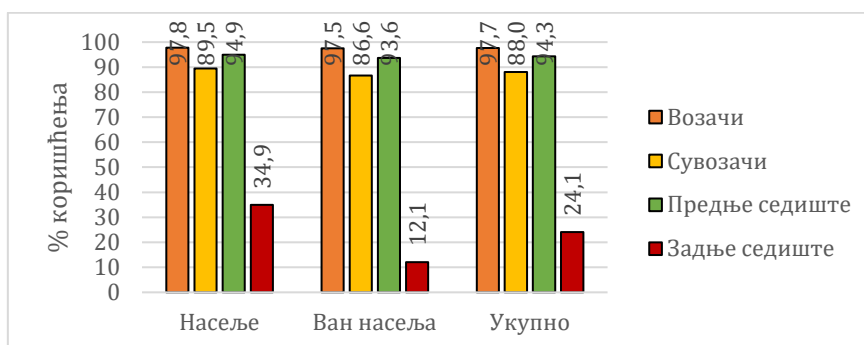
- **Није било погинулих старијих лица** (у Србији чине 28% погинулих лица), док је број **повређених старијих лица: 31**, што чини **16%** укупно повређених лица (у Србији чине 11% повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА** (55%).
- Старији највише страдају у **септембру** и **новембру**.

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

Коришћење мобилних телефона у возњи, на саобраћајницама у насељу, евидентирано је само код возача путничких аутомобила (0,5%). На саобраћајницама ван насеља у Куршумлији употреба мобилних телефона код возача аутобуса је највећа (3,3%), следе возачи теретних возила (2,7%) и возачи путничких аутомобила (0,5%), Дијаграм бр. 10.1.

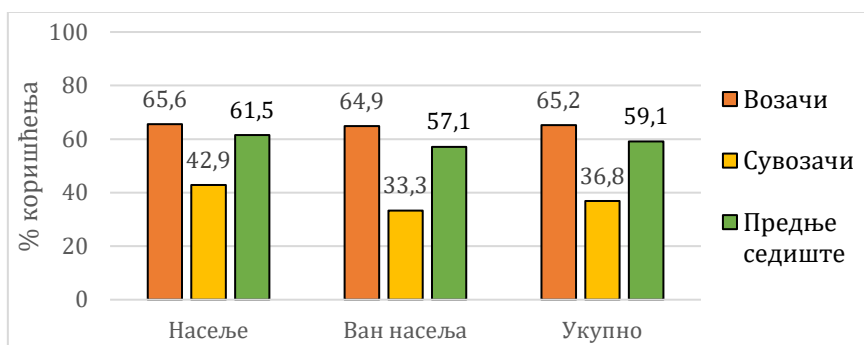


Дијаграм бр. 10.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Куршумлија



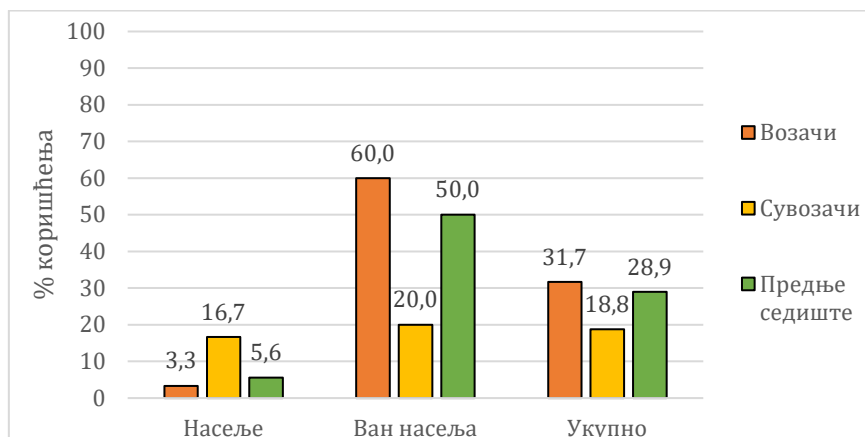
Дијаграм бр. 10.2. Употреба појаса у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у општини Куршумлија

Коришћење појаса возача путничких аутомобила у општини Куршумлија износи 97,7% и не разликује се значајно према категорији саобраћајнице. Употреба појаса код сувозача мања је и просечно износи за обе категорије саобраћајнице 88%. На задњем седишту, 34,9% путника у насељу и 12,1% ван насеља користи сигурносни појас, Дијаграм бр. 10.2.



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

Индикатори употребе сигурносног у теретним возилима у Куршумлију већи је код возача, при чему нема разлике између саобраћајница. Просечно 65,2% возача теретних возила у Куршумлији користе сигурносни појас. Употреба појаса сувозача износи 36,8%, при чему је незнатно већа употреба појаса у насељу, Дијаграм бр. 10.3.

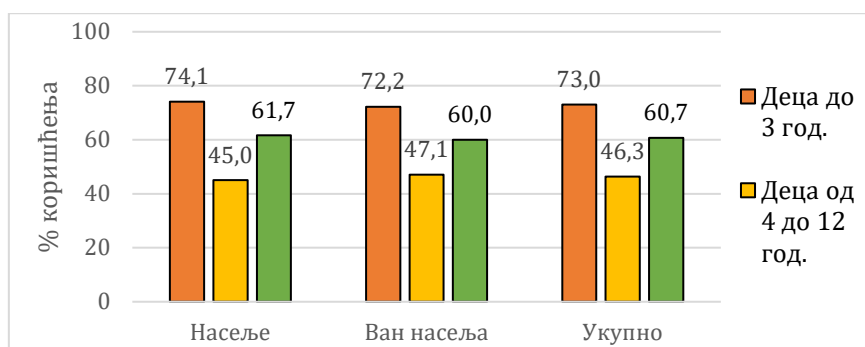


Дијаграм бр. 10.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Куршумлија

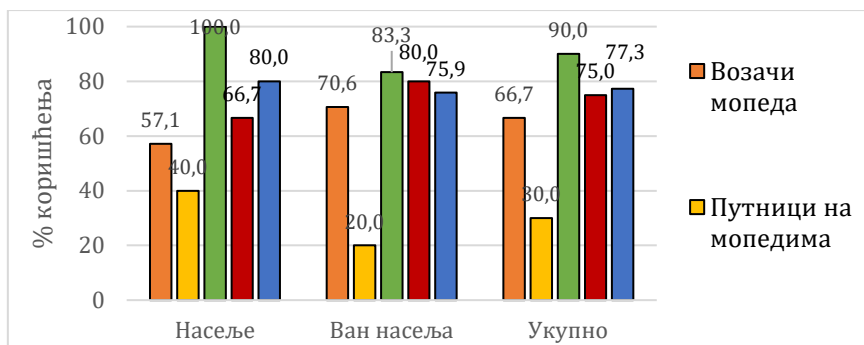
Коришћење појаса возача аутобуса у Куршумлији значајно је веће ван насеља (60%), у односу на насеље (3,3%). Просечно 18,8% сувозача у аутобусима користи сигурносни појас на обе категорије саобраћајница, Дијаграм бр. 10.4.

Индикатор употребе заштитних система за децу у насељу и ван насеља не разликује се значајно. Код деце до 3 године, вредности индикатора коришћења заштитних система износи 73%, а за децу од 4 до 12 година 46,3%, Дијаграм бр. 10.5.

На територији општине Куршумлија, коришћење заштитне кациге возача и путника на мотоциклима у насељу износи респективно 100% и 66,7%. На саобраћајницама ван насеља, 83,3% мотоциклиста и 80% путника на мотоциклима користи заштитну кацигу. Вредности индикатора за мопедисте и путнике на мопедима су мање. У насељу 57,1% мопедиста и 40% путника на мопедима користи заштитну кацигу. На саобраћајницама ван насеља 70,6% мопедиста и 20% путника на мопедима користи заштину кацигу, Дијаграм бр. 10.6.

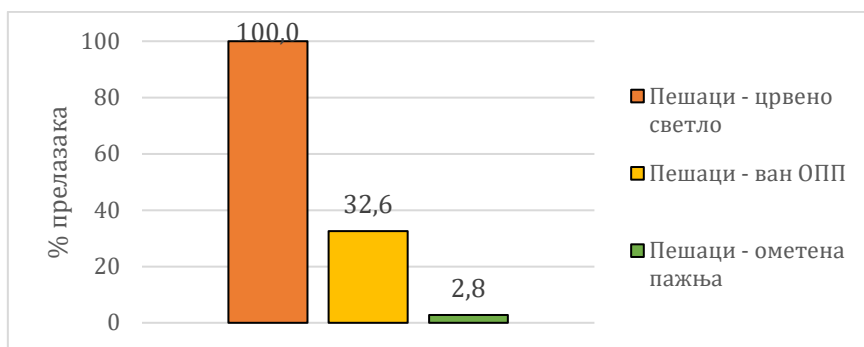


Дијаграм бр. 10.5. Употреба заштитних система за децу у општини Куршумлија



Дијаграм бр. 10.6. Употреба заштитних кацига у општини Куршумлија

Током истраживања понашања пешака на подручју општине Куршумлија сви евидентирани пешаци су прелазили коловоз током укљученог црвеног светла. Висок проценат пешака (32,6%) прелази коловоз ван пешачког прелаза, а 2,8% пешака током преласка коловоза на пешачки прелаз користе мобилни телефон, Дијаграм бр. 10.7.



Дијаграм бр. 10.7. Понашање пешака у општини Куршумлија

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Куршумлија 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.	5	8	0	1
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	5	14	0	0
ЦИЉ	2020. год.	max 2	max 4	0	0

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

- Догодило се укупно 182 саобраћајне незгоде, од којих је 120 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 7 лица, док је теже и лакше повређено 197 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Није било погинулих пешака у СН.
- Није било погинулих бициклиста у СН.
- Није било погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима у СН.
- Погинуло је један возача у ПА, што чини 14% од укупног броја погинулих лица у СН.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника био трактор, погинуло је једно лице, што чини 14% од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника било теретно возило, погинуло је 5 лица, што чини 71% од укупног броја погинулих лица.
- У посматраном периоду повређено је 19-оро деце, док није било погинуле деце у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству путника (74%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је једно младо лице. Млади чине 14% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника (52%).
- У саобраћајним незгодама није било погинулих старих лица, 65 и више година. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника и/или возача ПА (55%).
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода „СН са једним возилом“.
- Највише настрадалих лица у саобраћајним незгодама било је у децембру.



### 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.**