

ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

*** ОПШТИНА КЛАДОВО ***



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.

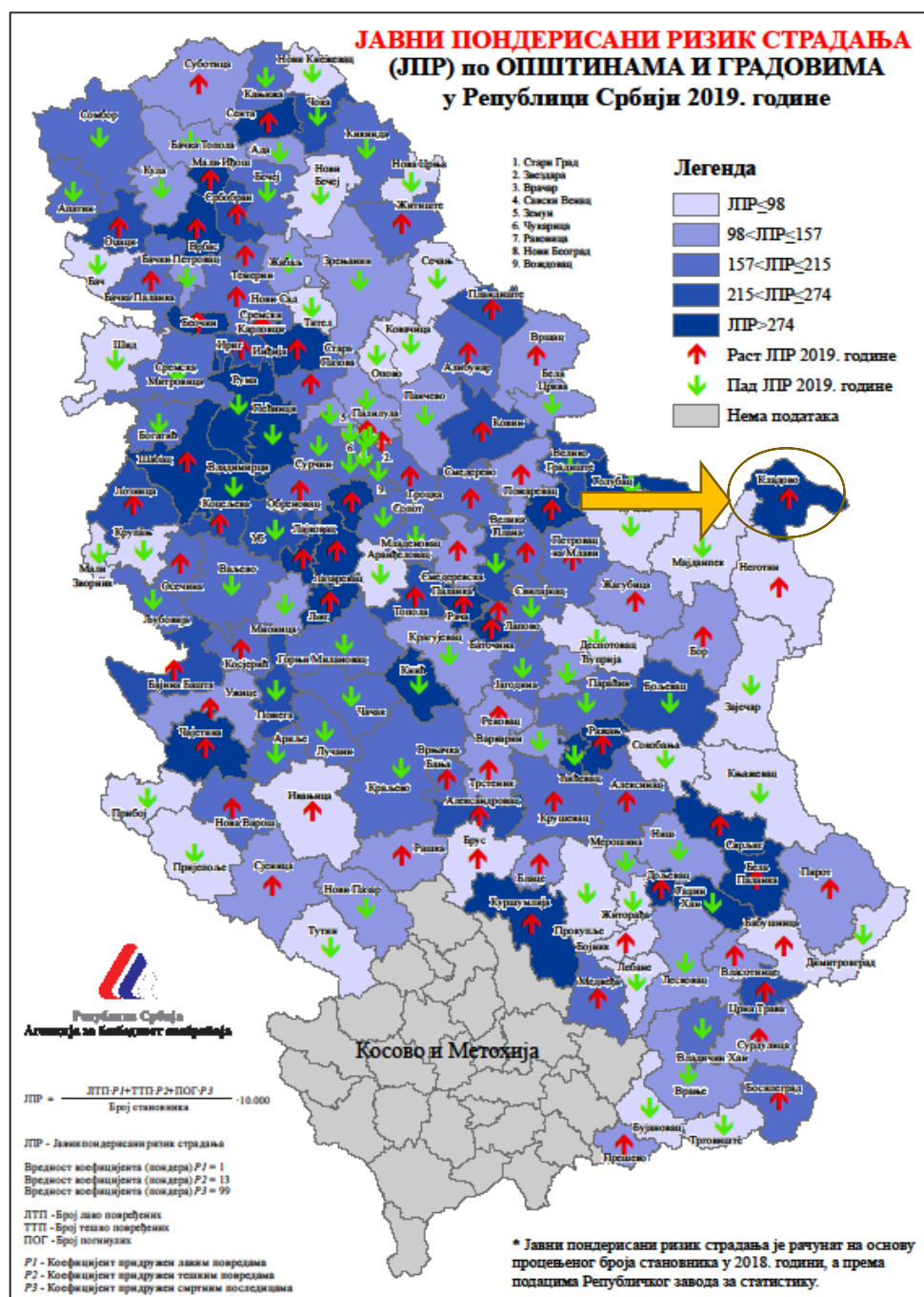
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Кладово. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ)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

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

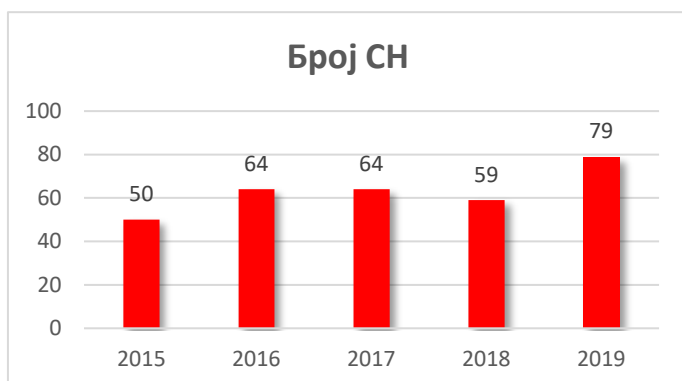
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖЈИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИКИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analize-i-istrazivanja/baza-podataka>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

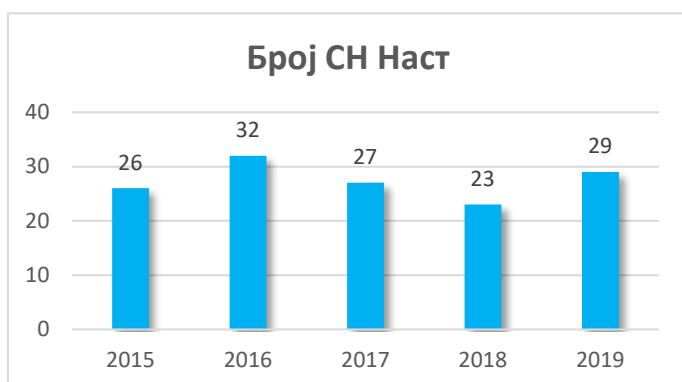


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Кладово** 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 **316**.



- Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је **137**.



- Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је **11**.



- Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је **181**.

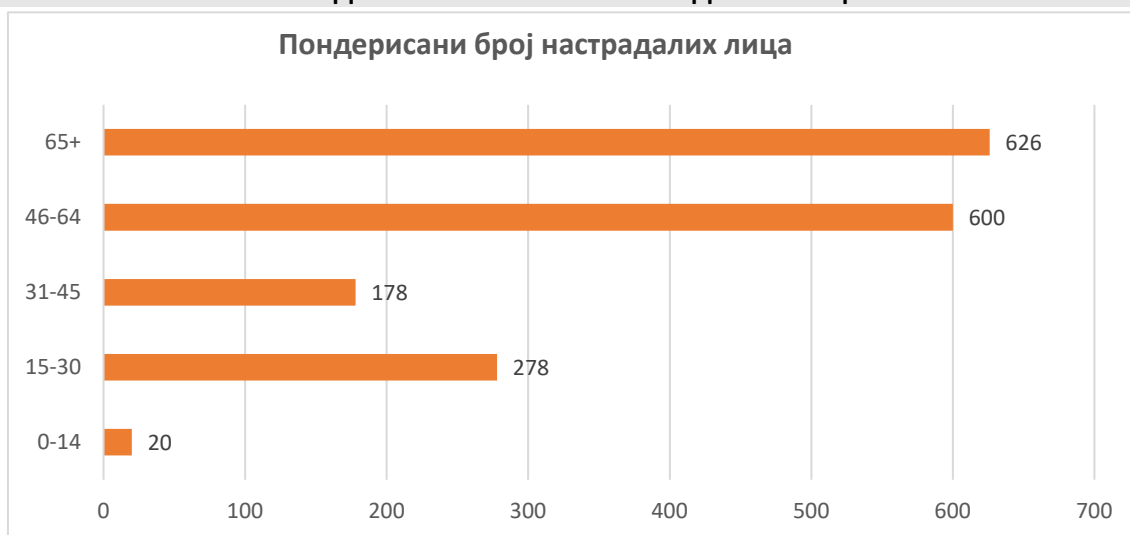
3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

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



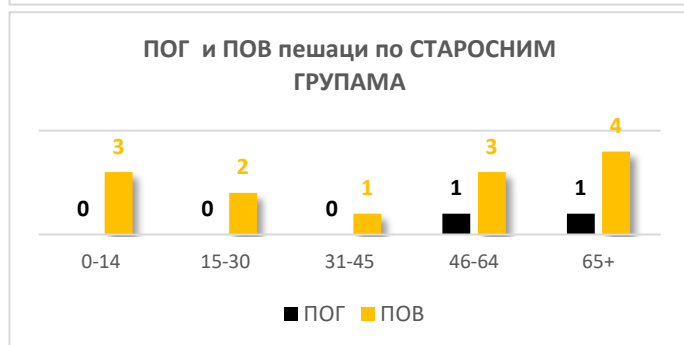
Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да, у односу на категорију возила и својство учешћа настрадалих у саобраћајним незгодама, највише страдају **возачи и путници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

ПОНДЕРИСАНИ БРОЈ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, У ОДНОСУ НА СТАРОСТ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА

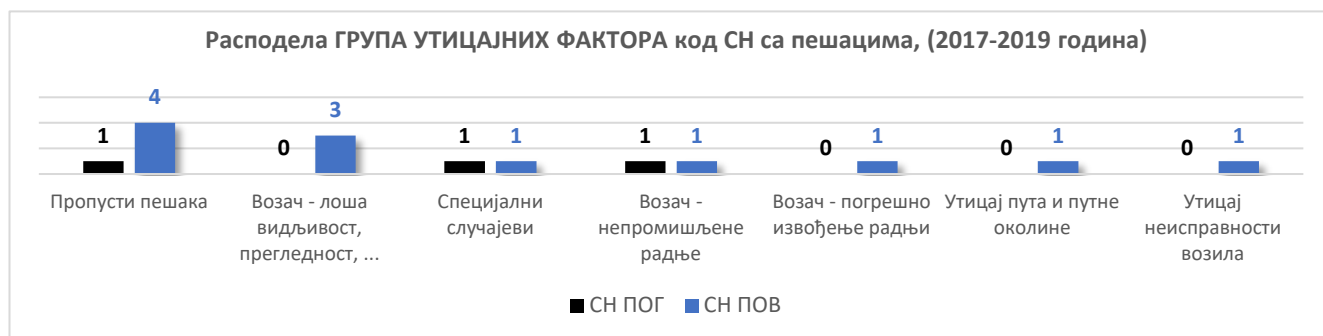
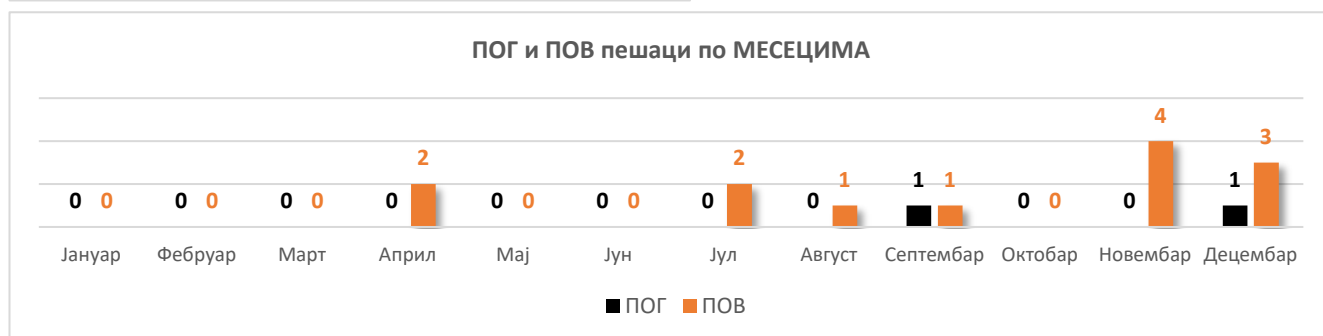


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 65+ година**.

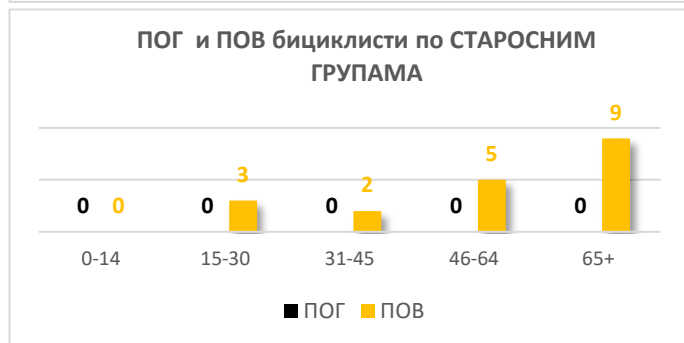
4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



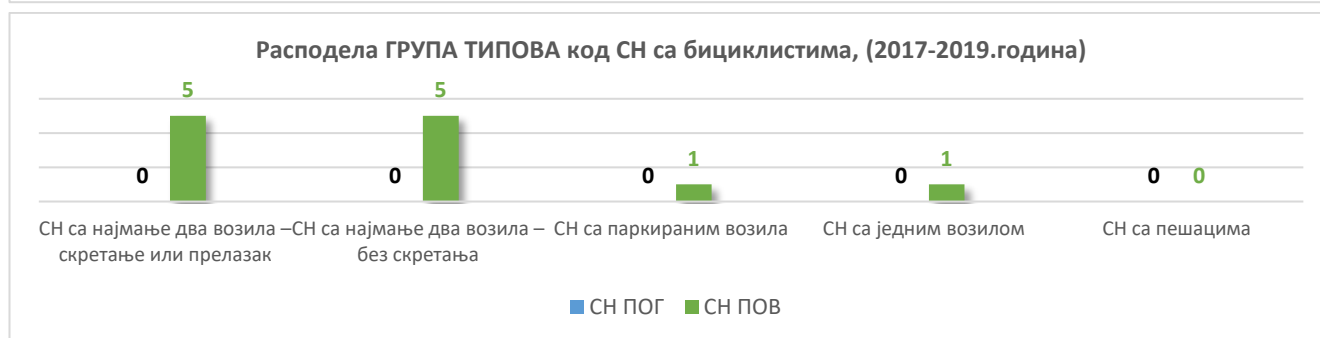
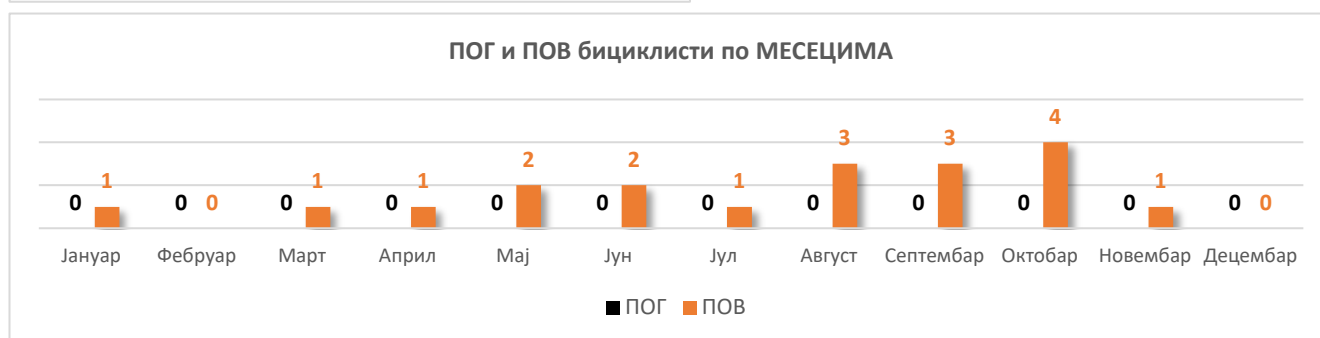
- Број погинулих пешака је 2, што чини 18% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 13, што чини 7% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости 65+ година.
- 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.



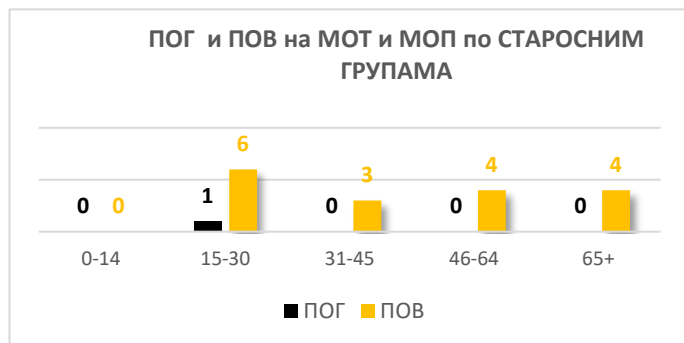
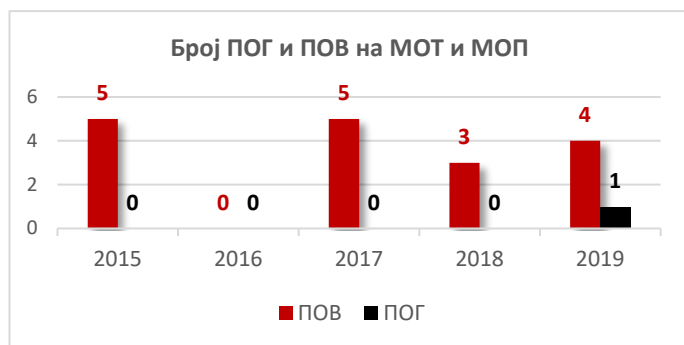
5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



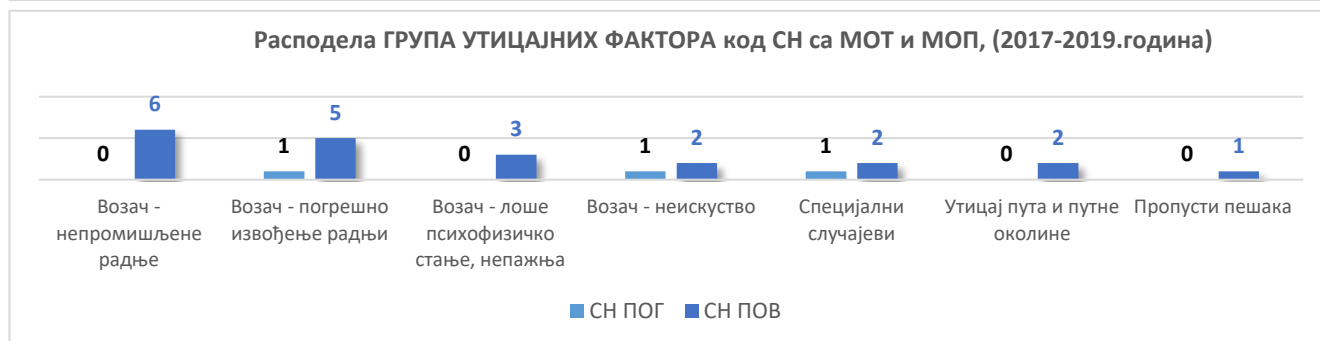
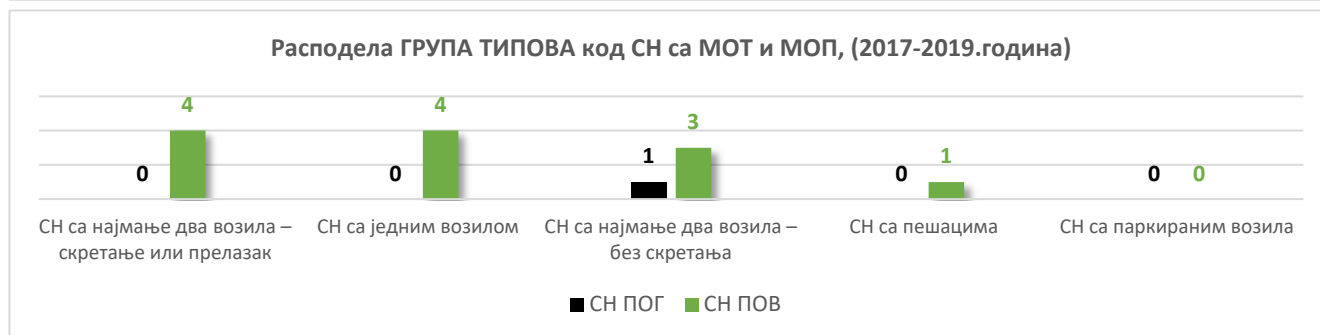
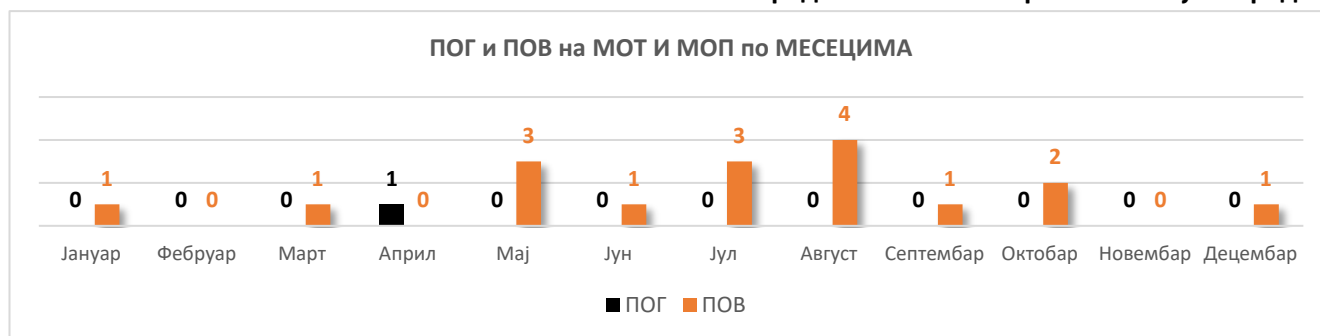
- Није погинуо ниједан бициклиста, (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је 19, што чини 10% повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости 65+ година.
- Бициклисти највише страдају у октобру.
- 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 и СН са најмање два возила – без скретања.
- У периоду од 2017. до 2019. године најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим бициклистима је Возач - погрешно извођење радњи.



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



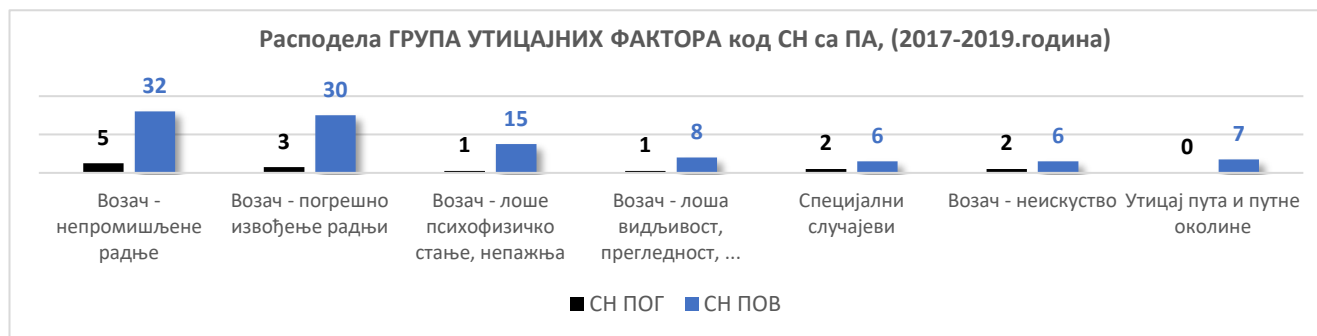
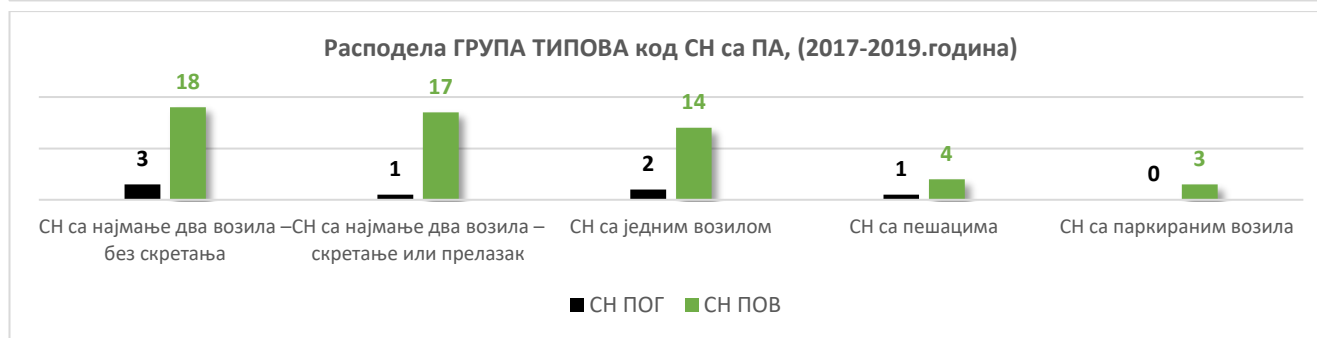
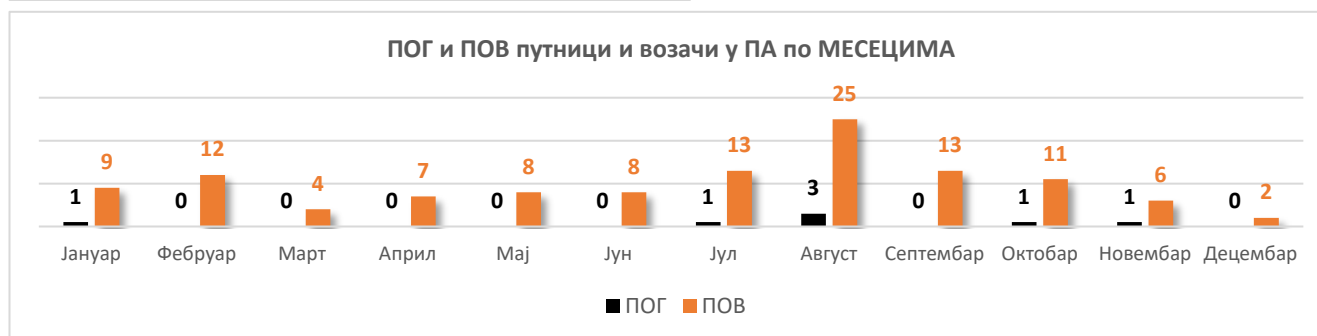
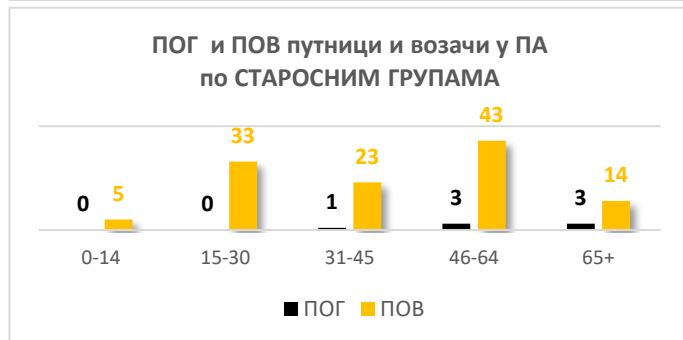
- Погинуо је један моторизовани двоточкаш , што чини 9% погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Повређено је 17 моторизованих двоточкаша, што чини 9% повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на МОТ и МОП је међу лицима старости 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 најчешће су одабране групе типова СН са најмање два возила – скретање или прелазак, СН са једним возилом и 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 и Возач - погрешно извођење радњи.



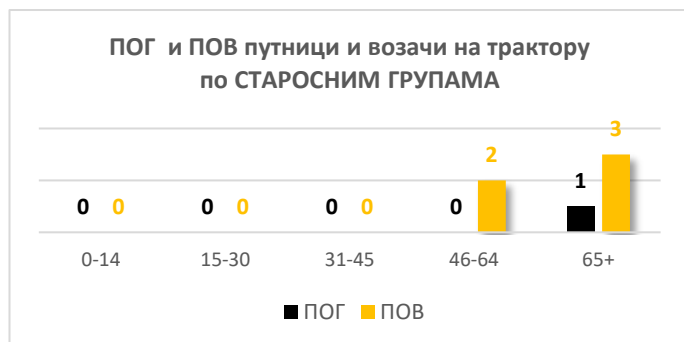
7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



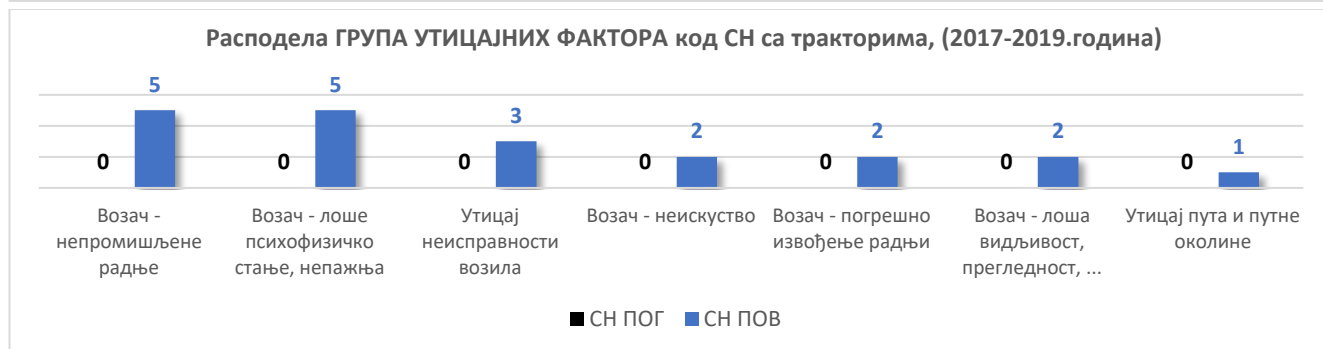
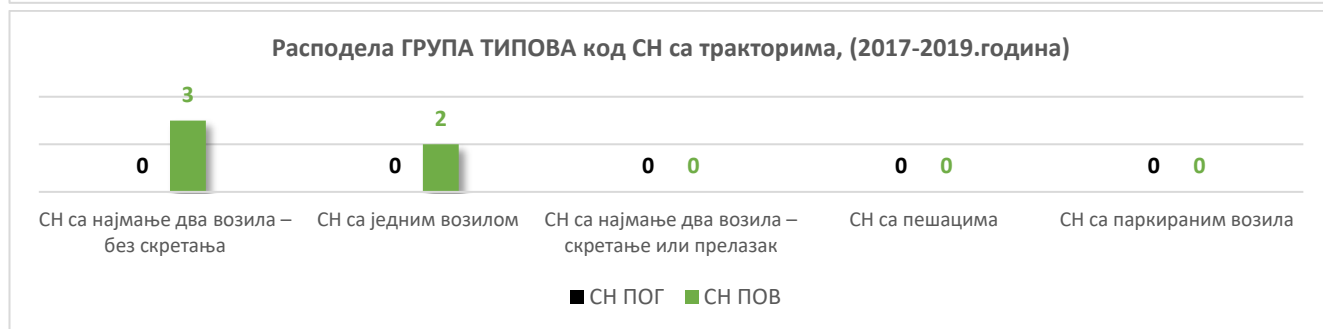
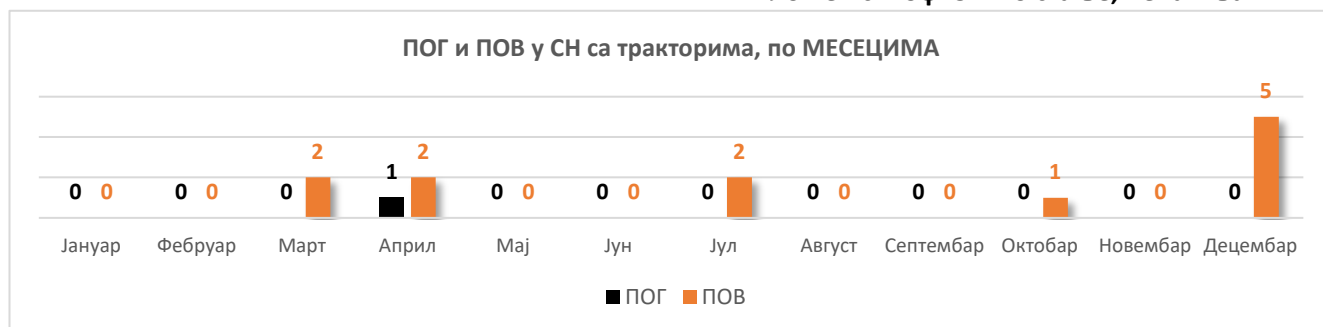
- Број погинулих возача и путника у ПА је 7, што чини 64% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 118, што чини 65% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 46-64 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**.



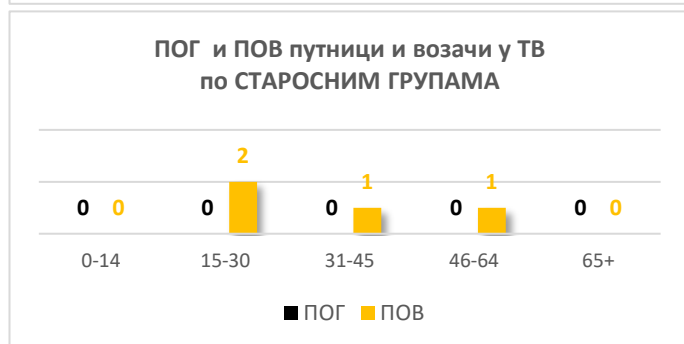
8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



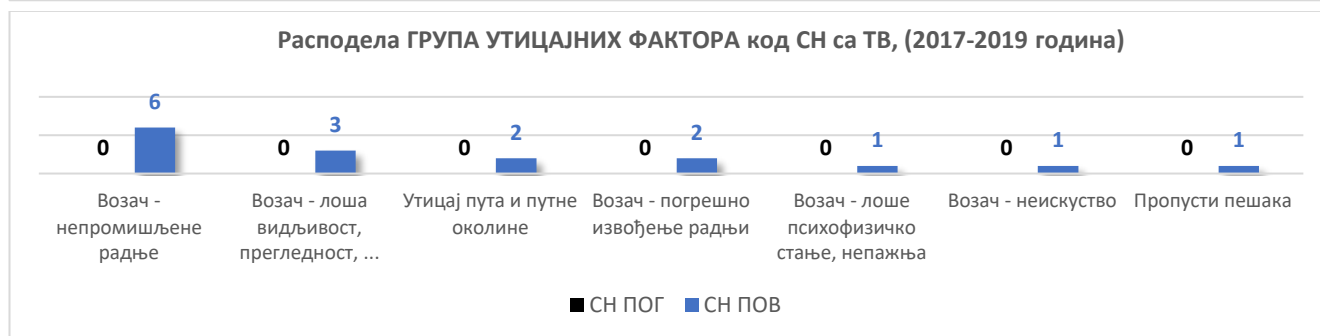
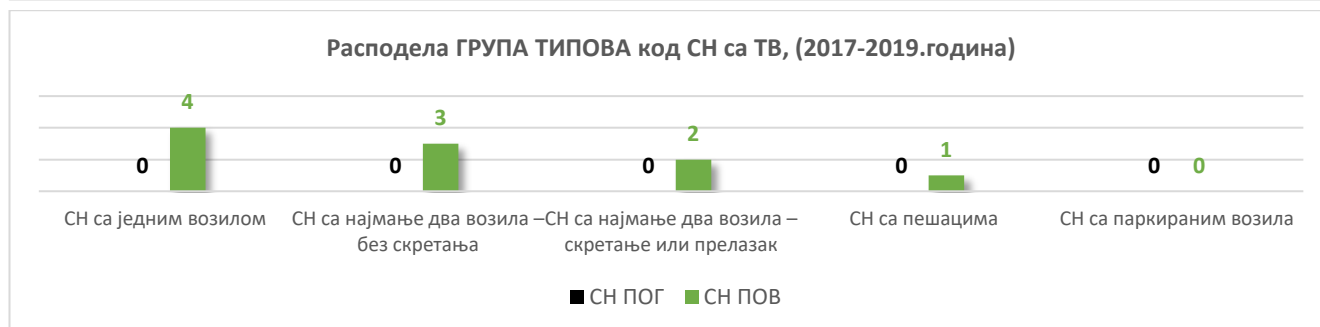
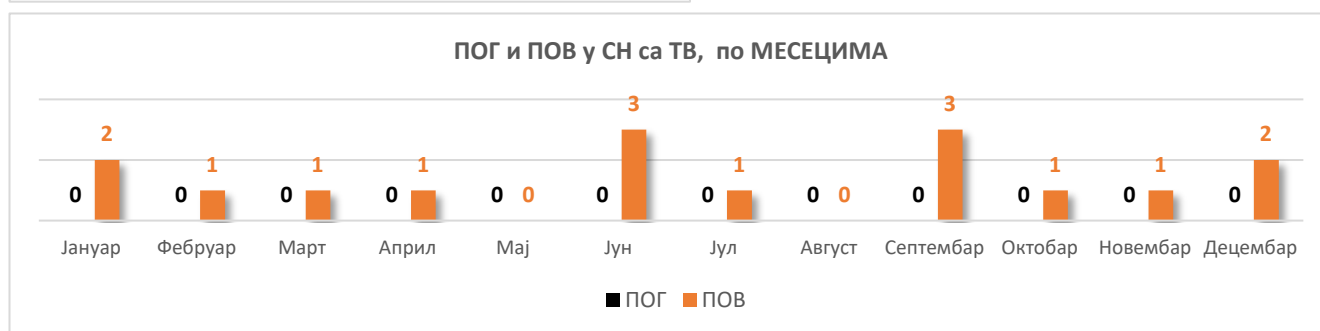
- Погинуо је један тракториста, што чини **9% погинулих лица** у СН (у Србији чине 7% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине **7% повређених лица** у СН (у Србији чине 2% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **65+ година**.
- 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 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**.



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



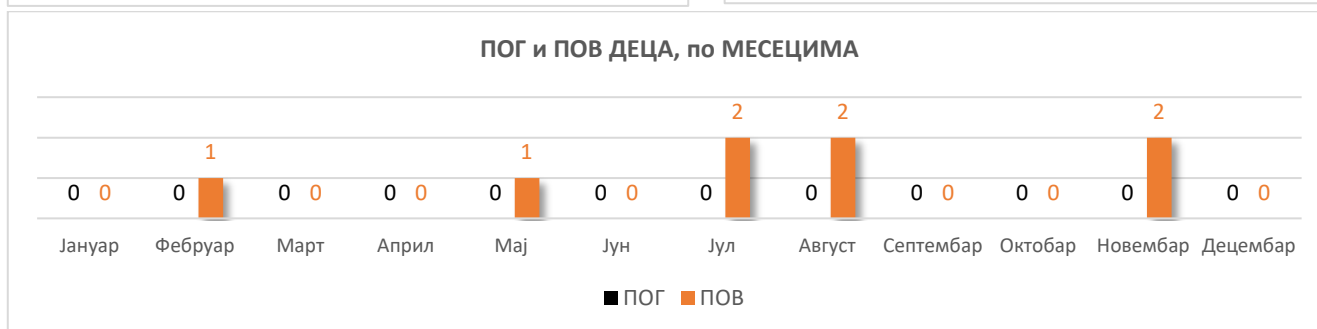
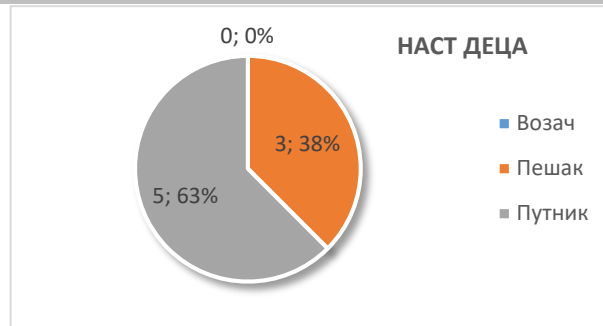
- Није било погинулих лица у СН са учешћем теретних возила, (у Србији чине 28% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 9% повређених лица у СН (у Србији чине 18% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 15-30 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у јуну и септембру.
- У периоду од 2017. до 2019.године код СН са ТВ најчешће је одабрана група типова СН са једним возилом.
- 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,

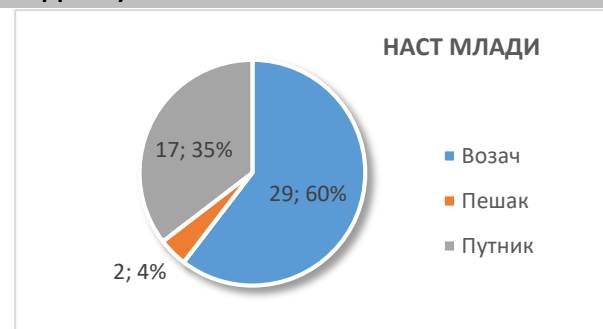
ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)

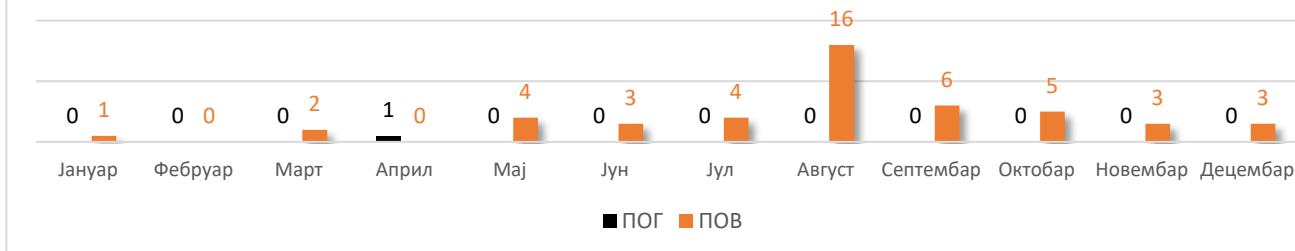


- Број повређене деце у посматраном периоду је **8**, док **није било погинуле деце**.
- Деца путници чине 62%, деца пешаци 38%, а деца возача није било међу погинулим, од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у **јулу, августу и новембру**.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



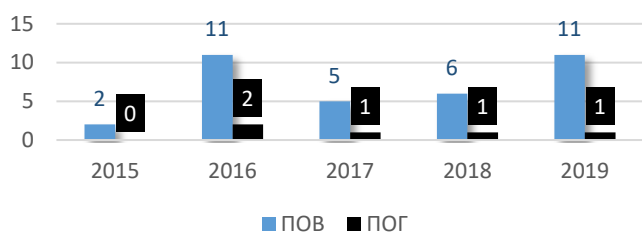
ПОГ и ПОВ МЛАДИ, по МЕСЕЦИМА



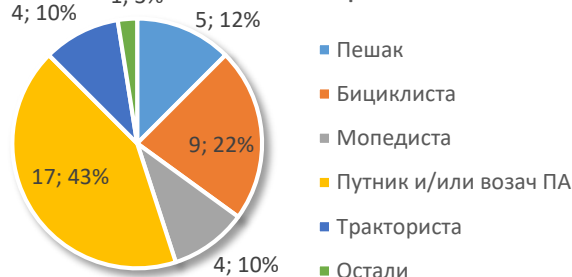
- **Погинуло је 1 младо лице** што чини **9%** укупно погинулих лица (у Србији чине 19% погинулих лица), док је **повређено 47 младих лица**, што чини **26%** укупно повређених лица (у Србији чине 31% повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **возача (60%)**.
- Млади највише страдају у **августу**.

ЛИЦА СТАРОСТИ 65+

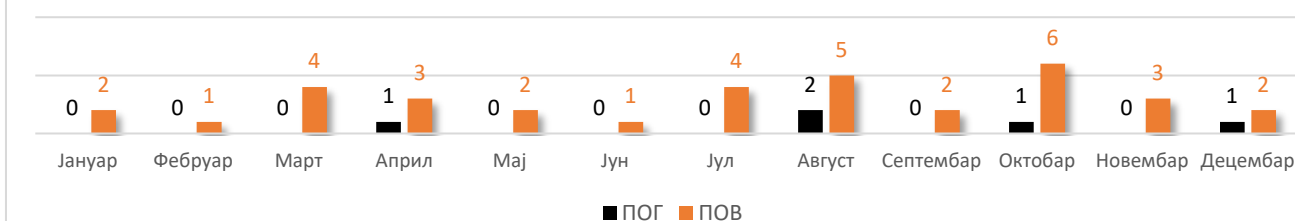
ПОГ и ПОВ ЛИЦА 65+



НАСТ лица 65+



ПОГ и ПОВ ЛИЦА 65+, по МЕСЕЦИМА

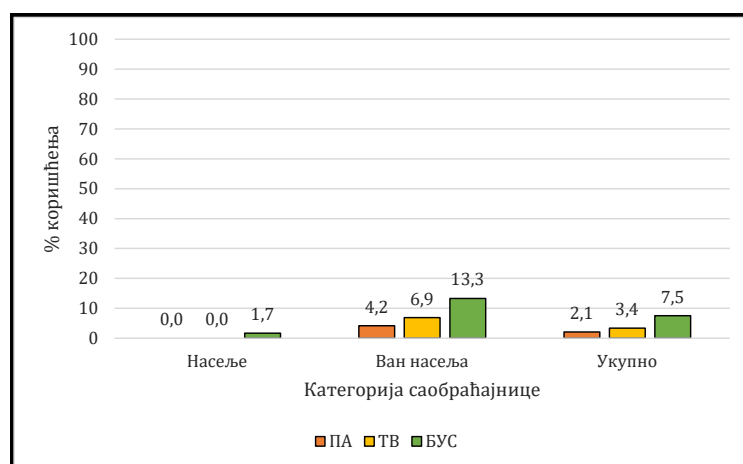


- Укупно је **погинуло 5 старијих лица**, што чини **45%** укупно погинулих лица (у Србији чине **28%** погинулих лица), док је број **повређених старијих лица 35**, што чини **19%** укупно повређених лица (у Србији чине **11%** повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА (42%)**.
- Старији највише страдају у **августу и октобру**.

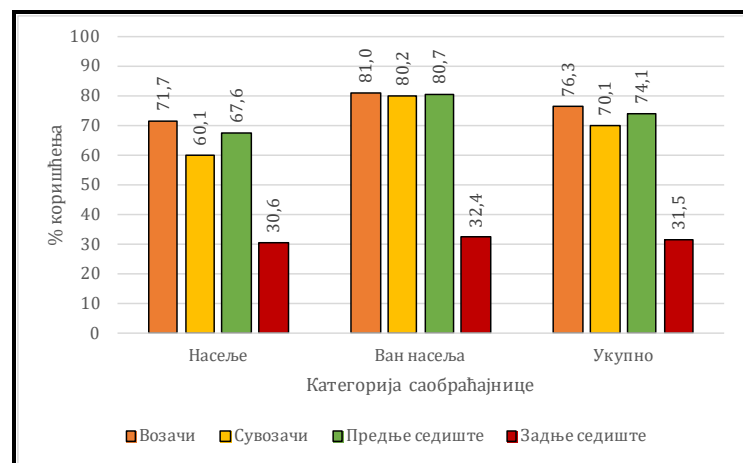
11. ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА 2019. ГОДИНУ ЗА ОПШТИНУ КЛАДОВО

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Кладово, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача аутобуса (7,5%). Возачи аутобуса чешће користе мобилне телефоне током вожње ван насеља и то њих 13,3%. Такође, возачи путничких аутомобила чешће

користе мобилни телефон ван насеља (4,2%), као и возачи теретних возила чешће користе мобилни телефон у насељу (6,9%), Дијаграм бр. 11.1.

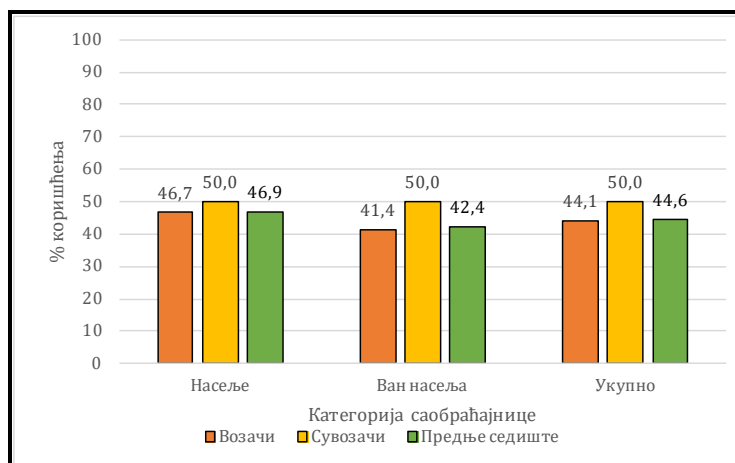


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Кладово



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

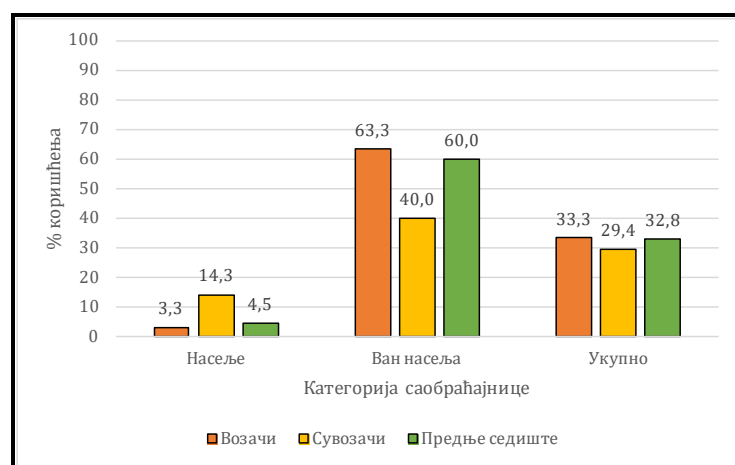
Коришћење сигурносног појаса у општини Кладово не разликује се превише код возача и сувозача. Код возача, ове вредности су 71,7% у насељу и 81,0% ван насеља. Слично, код сувозача, већа употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (80,2%), док је у насељу употреба сигурносног нешто мања (60,1%). Просечно, забележена је значајно мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 31,5%. Слична вредност употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочена је и у насељу (30,6%) као и ван насеља (32,4%), Дијаграм бр. 11.2.



Дијаграм бр. 11.3. Употреба појаса у возилима преко 3,5т у општини Кладово

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Кладово износи 44,1% код возача и 50,0% код сувозача. Суозачи теретних возила подједнако често користе сигурносни појас и у насељу и ван насеља. Већи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је у насељу (46,7%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила ван насеља (41,4%), Дијаграм бр. 11.3.

Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Кладово слична је и код возача и код сувозача. Код возача аутобуса овај проценат износи 33,3%, и то 3,3% у насељу и 63,3% ван насеља. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 29,4% (40,0% ван насеља и 14,3% у насељу), Дијаграм бр. 11.4.

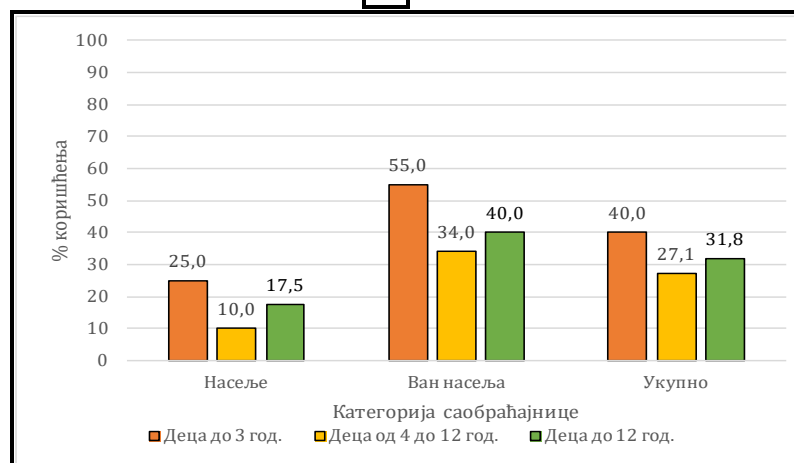


Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Кладово

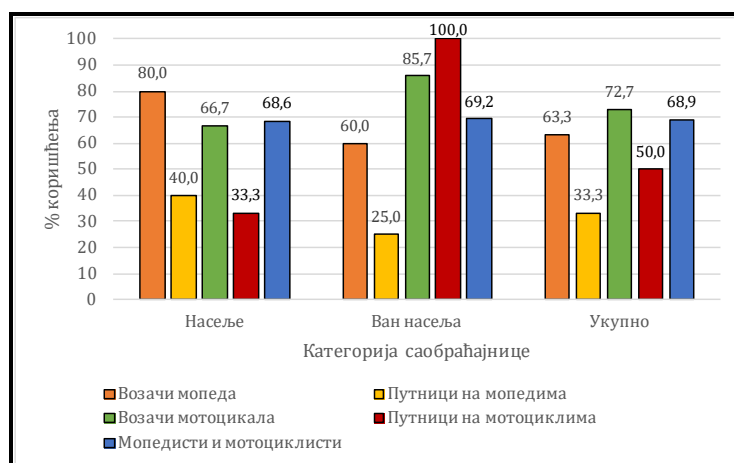
Употреба заштитних система за децу у општини Кладово износи 31,8%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 40,0%, а код старије деце од 4 до 12 година 27,1%. Употреба заштитних система за децу до 3 године износи 25,0% у насељу и 55,0% ван насеља. Са друге стране, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година износи 10,0% у насељу и 34,0% ван насеља, Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у општини Кладово код свих двоточкаша износи 68,9%. Сви возачи путници на мотоциклима су користили заштитну кацигу ван насеља. Нарочито треба нагласити употребу заштитних кацига у насељу код путника на мотоциклима (33,3%) и код путника на мопедима (40,0%). Такође, треба истаћи и употребу заштитних кацига ван насеља код путника на мопедима (25,0%), као и код возача мопеда (60,0%), Дијаграм бр. 11.6.

12.



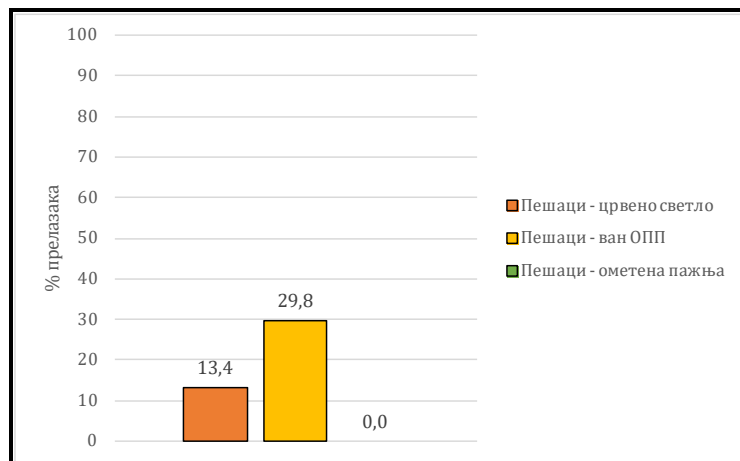
13. Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Кладово



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Кладово

Истраживања понашања пешака на подручју општине Кладово показала су да 13,4% пешака прелази улицу када им је прелазак забрањен црвеним светлом. Значајно већи проценат пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза, њих 29,8%. Са друге стране, ниједан пешак није имао ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.

14.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Кладово

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Кладово 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.	1	16	0	0
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	4	9	0	0
ЦИЉ	2020. год.	0	max 8	0	0

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

- Догодило се укупно 316 саобраћајних незгода, од којих је 137 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 11 лица, док је теже и лакше повређено 181 лице.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Погинула су 2 пешака, што чини 18% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Није погинуо ниједан бициклиста у саобраћајним незгодама.
- Погинуо је 1 моторизовани двоточкаш, што чини 9% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 7 возача и путника у ПА, што чини 64% од укупног броја погинулих лица у СН.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника био трактор, погинуло је 1 лице, што чини 9% од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника било теретно возило, није погинуло ниједно лице.
- У посматраном периоду повређено је 8-оро деце, док није било погинуле деце у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству путника (62%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 1 младо лице. Млади чине 9% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (60%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 5 лица старости 65 и више година, што чини 45% од укупног броја погинулих лица. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника и/или возача ПА (42%).
- 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 августу.

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**. Учествоју 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.**