

ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

у периоду од 2015. до 2019. године

*** ОПШТИНА БОР ***



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.

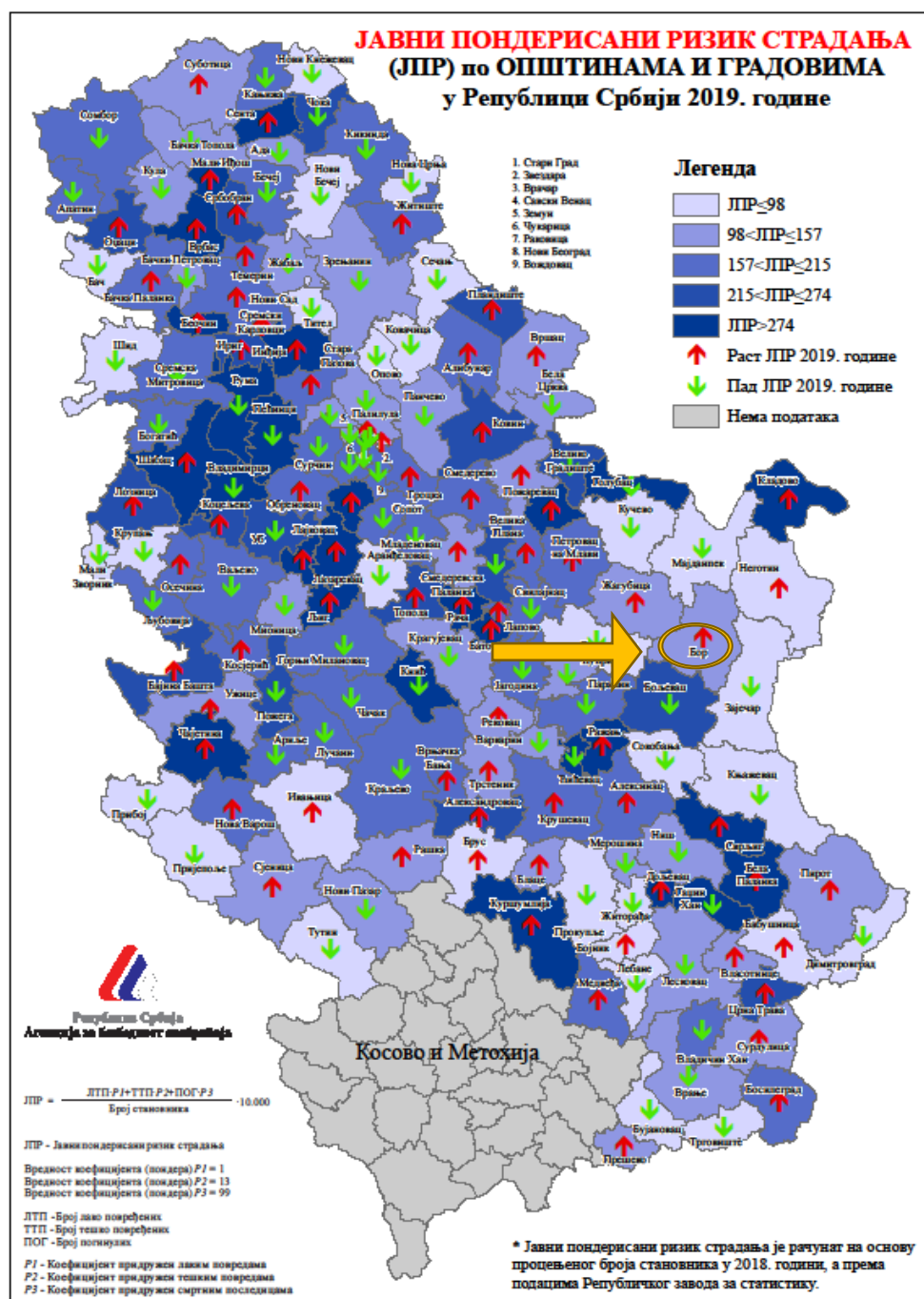
Овај извештај садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији општине Бор. У извештају се налазе подаци о тренду који је успостављен у претходном петогодишњем периоду (2015-2019. година) када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ) лица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

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

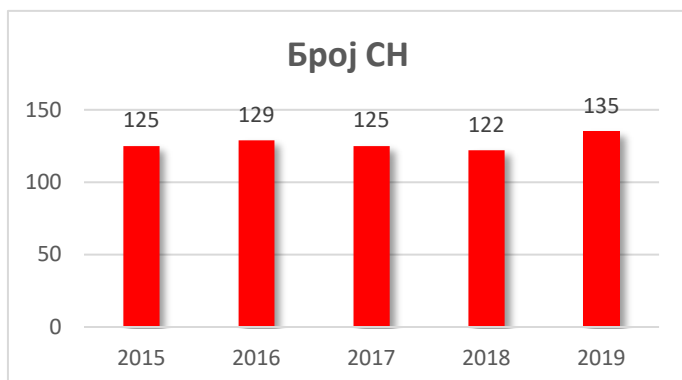
За спровођење детаљнијих анализа података о саобраћајним незгодама можете се користити и јавно доступном апликацијом „**БАЗА ПОДАТАКА О ОБЕЛЕЖЈИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИКИ СРБИЈИ**“, која је свим заинтересованим корисницима доступна преко интернет стране Агенције <http://www.abs.gov.rs/sr/analize-i-istrazivanja/baza-podataka>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

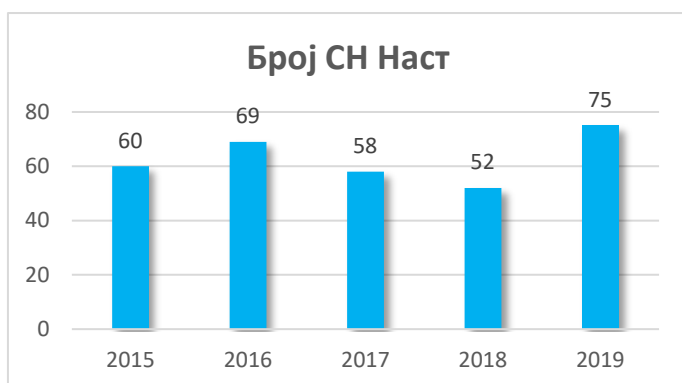


На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2019. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (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 Бор припада класи веома ниске вредности ризика, при чему је у 2019. години дошло до повећања јавног пондерисаног ризика у односу на 2018. годину.

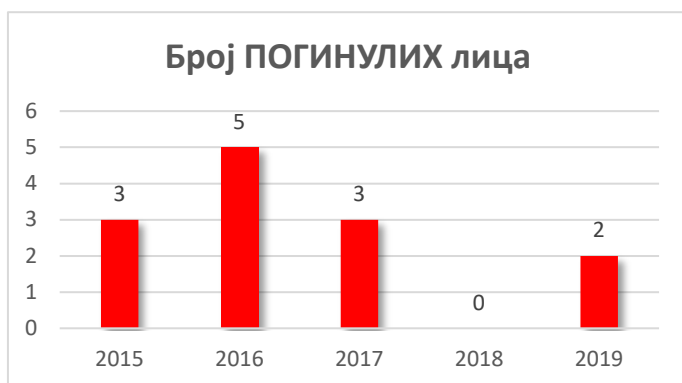
2. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЉИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА



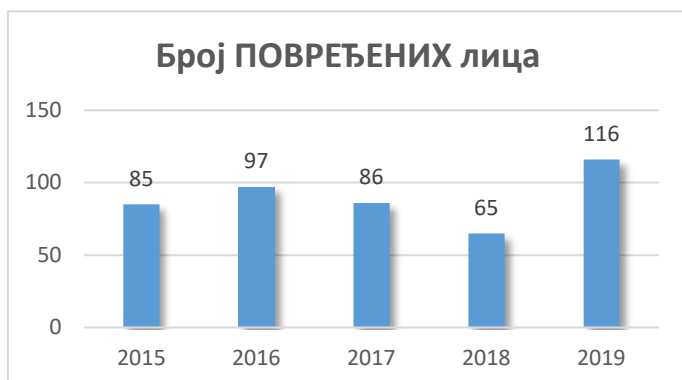
- **Укупан број регистрованих саобраћајних незгода, у периоду 2015-2019. године, је 636.**



- **Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима, у периоду 2015-2019. године, је 314.**



- **Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је 13.**



- **Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама, у периоду 2015-2019. године, је 449.**

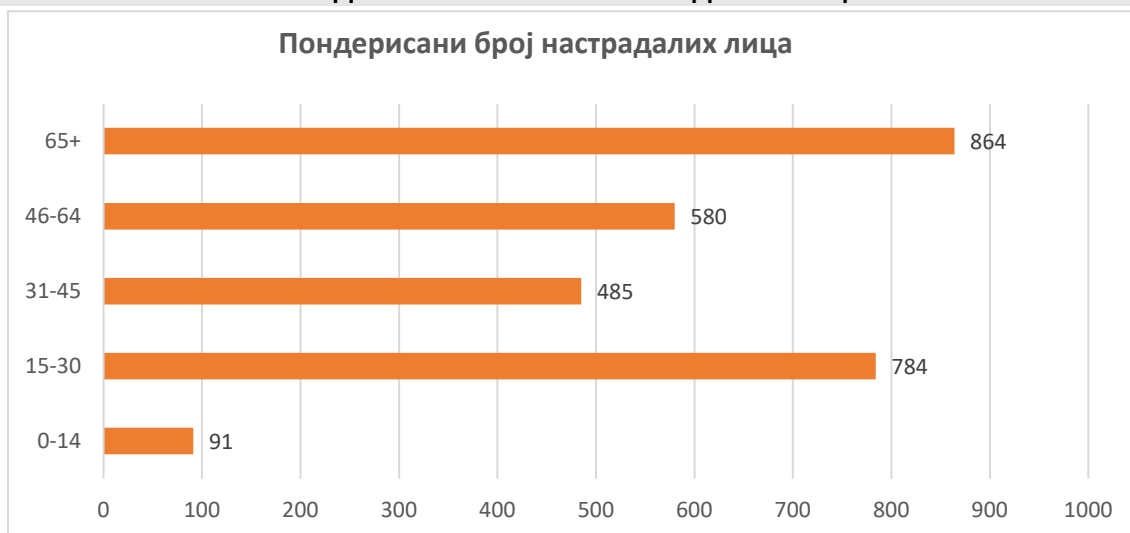
3. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

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



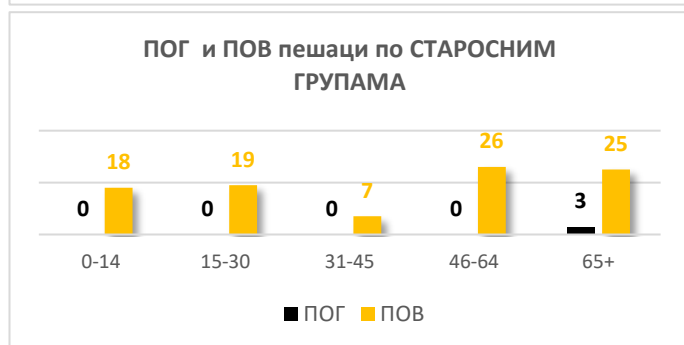
Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да, у односу на категорију возила и својство учешћа настрадалих у саобраћајним незгодама, највише страдају **возачи и путници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

ПОНДЕРИСАНИ БРОЈ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, У ОДНОСУ НА СТАРОСТ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА

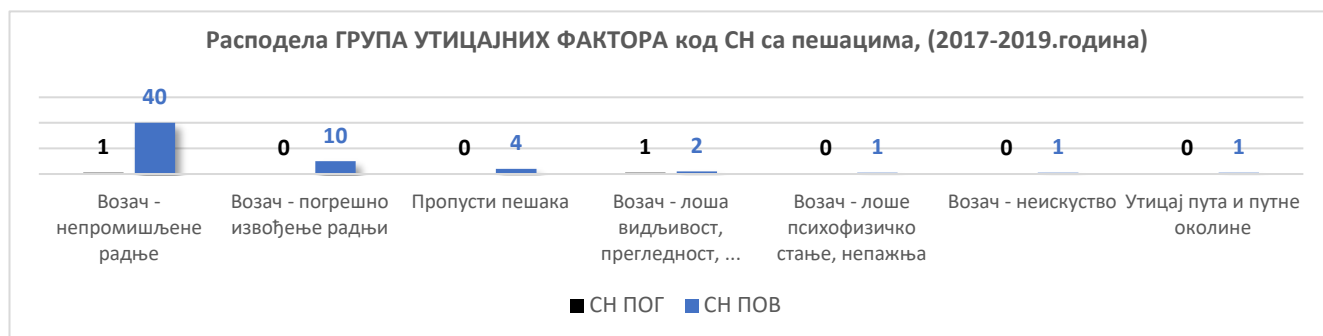
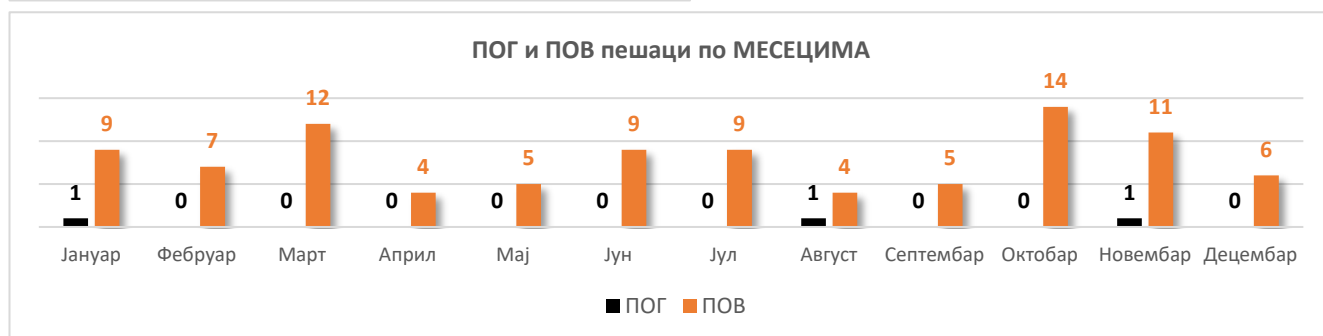


Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 65+ година**.

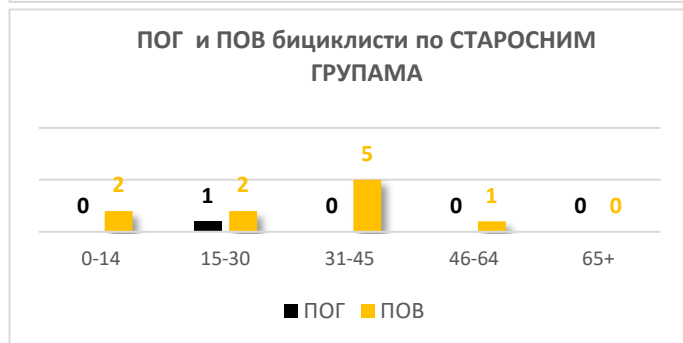
4. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



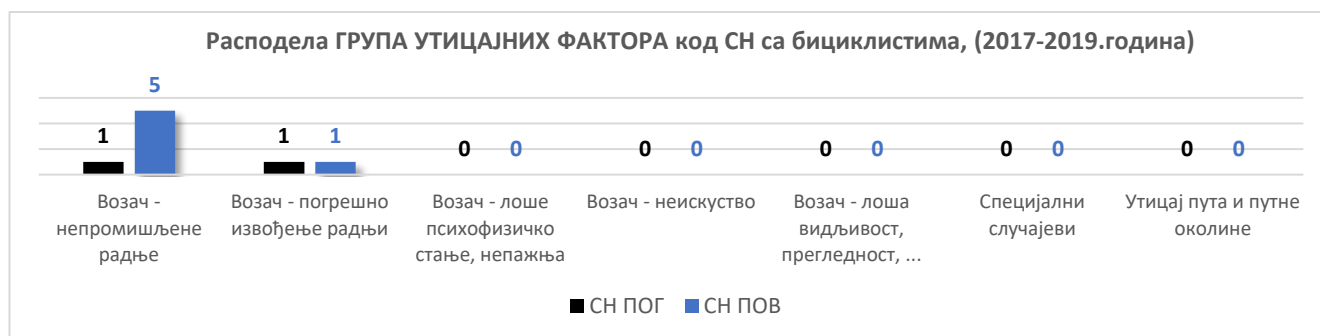
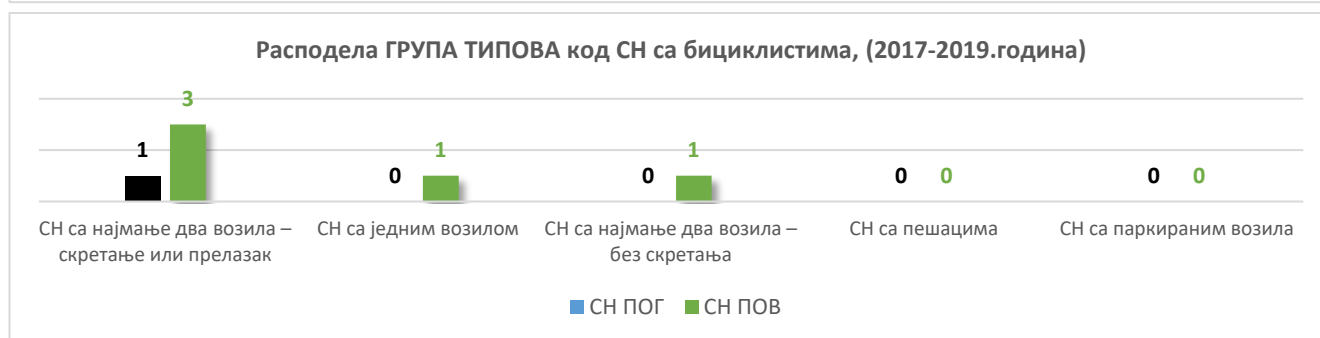
- Број погинулих пешака је 3, што чини 23% погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених пешака је 95, што чини 21% повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 14% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих пешака је међу лицима старости **65+ година**.
- Пешаци највише страдају у **октобру**.
- У периоду од 2017. до 2019.године најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима је **Возач - непромишљене радње**.



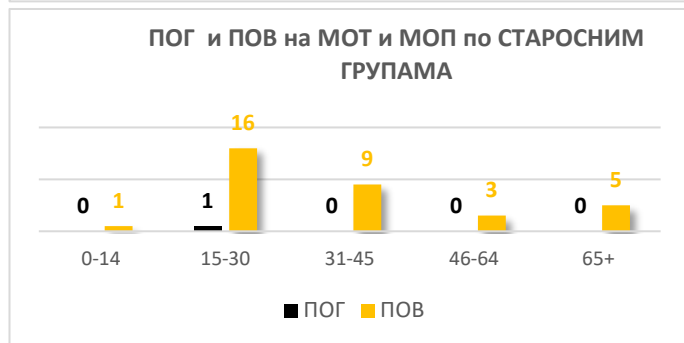
5. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



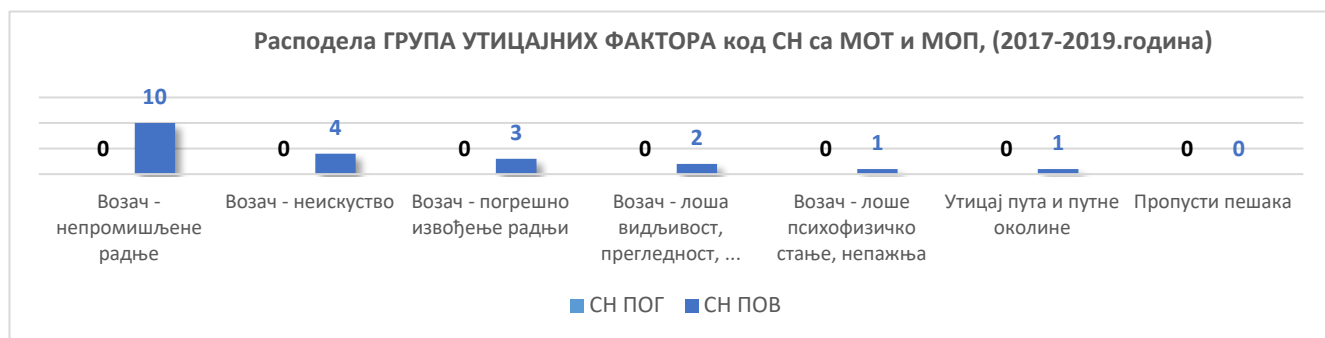
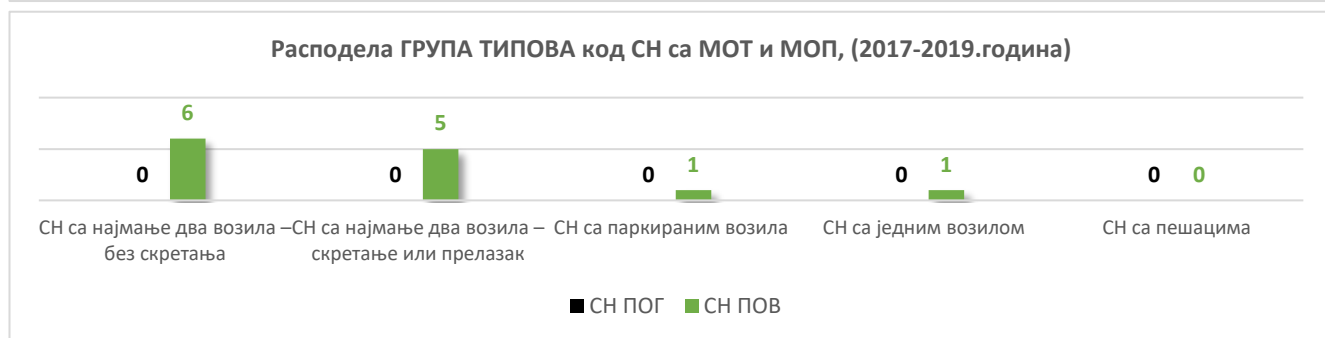
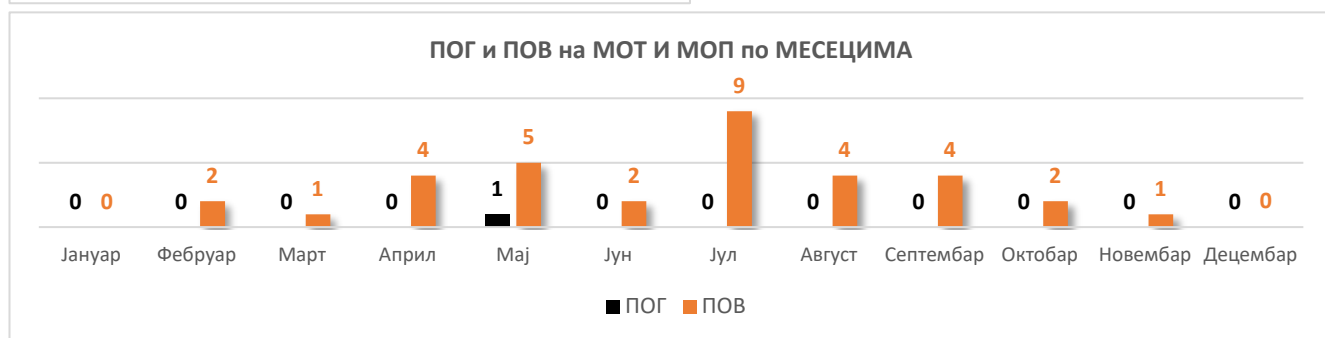
- Погинуо је један бициклиста, што чини **9%** погинулих лица у СН (у Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).
- Број повређених бициклиста је **10**, што чини **2%** повређених лица у СН (у Србији чине 7% свих повређених лица у СН).
- Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости **31-45 година**.
- Бициклисти највише страдају у **априлу и јулу**.
- 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 **Возач - непромишљене радње**.



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



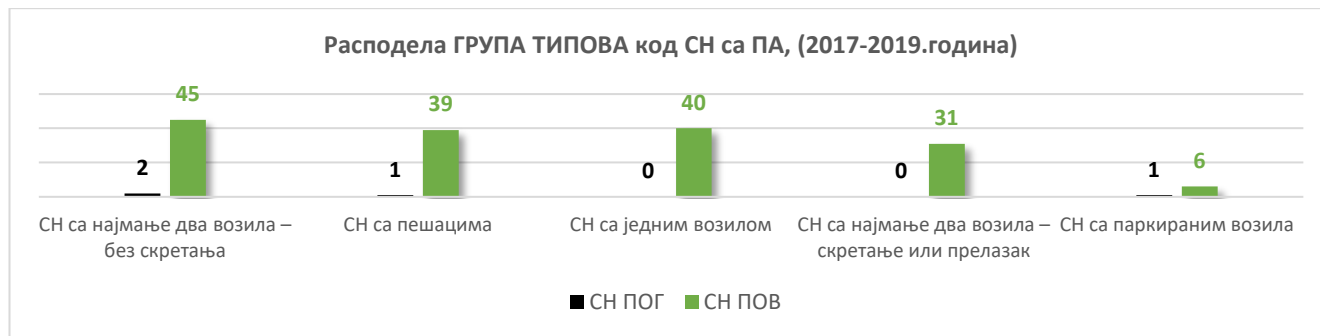
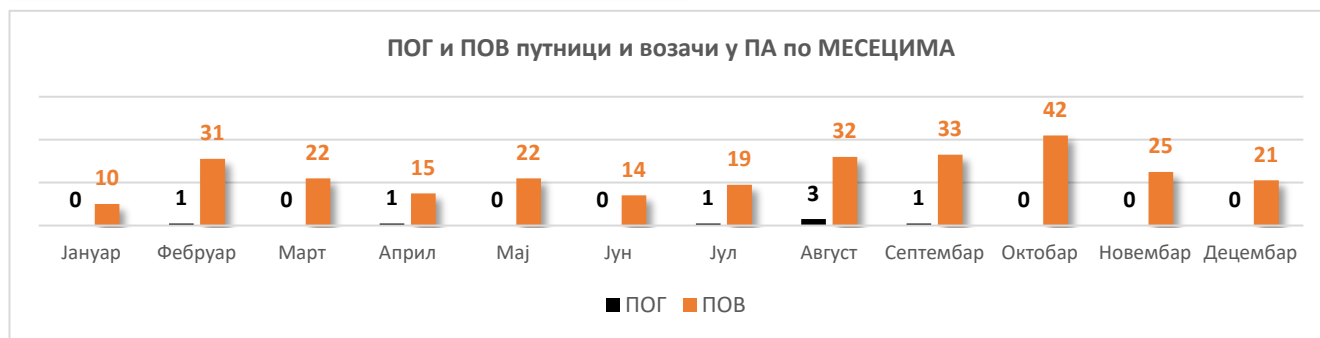
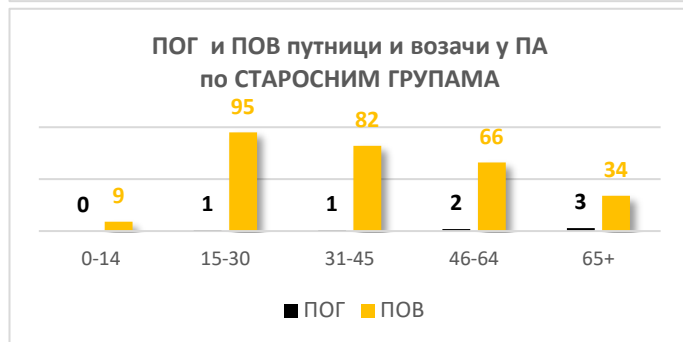
- Погинуо је један моторизованих двоточкаш, што чини **8%** погинулих лица у СН (у Србији чине 9% свих погинулих лица у СН).
- Повређена су **34** моторизованих двоточкаша, што чини **8%** повређених лица у СН (у Србији чине 7% повређених лица у СН).
- Највише настрадалих лица на **МОТ и МОП** је међу лицима старости **15-30 година**.
- Лица на **МОТ и МОП** највише страдају у **јулу**.
- 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 најчешћа група **утицајних фактора** настанка саобраћајних незгода са настрадалим лицима на МОТ и МОП је **Возач - непромишљене радње**.



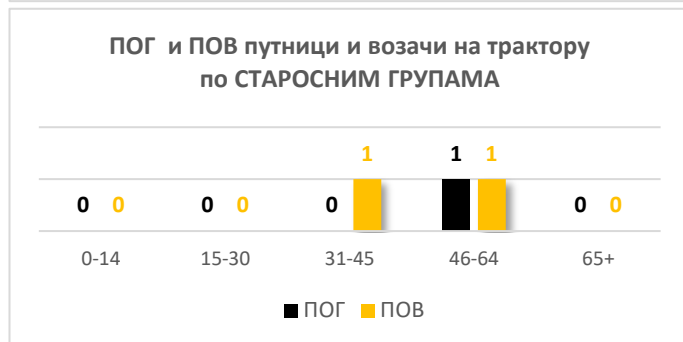
7. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



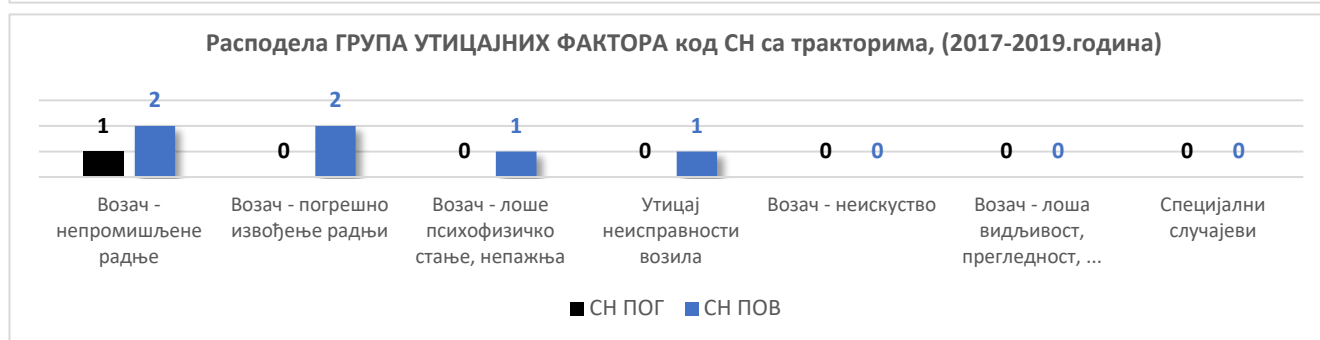
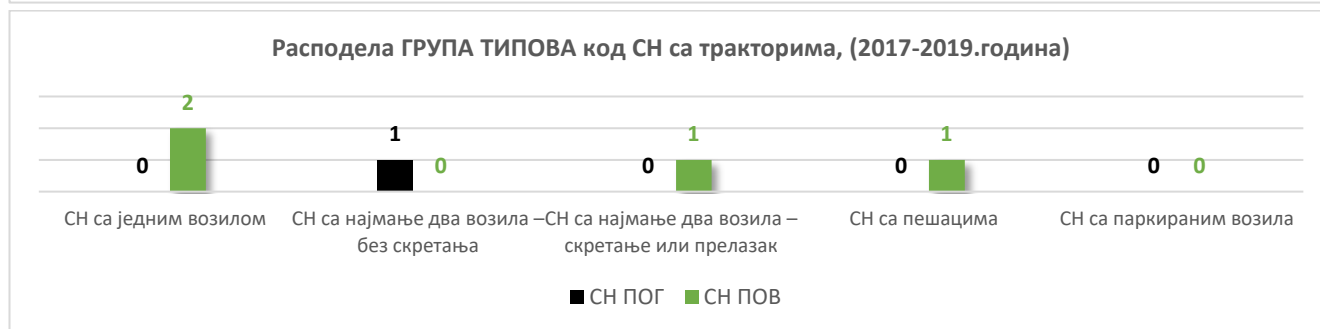
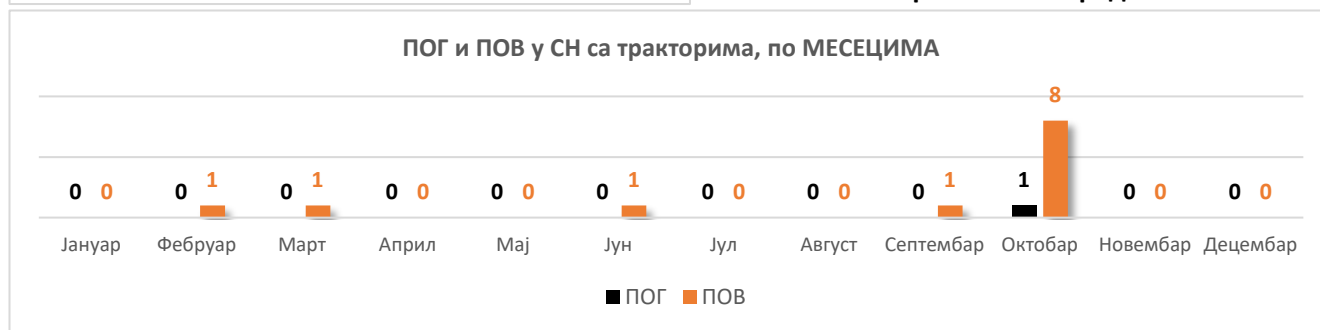
- Број погинулих возача и путника у ПА је 7, што чини 54% погинулих лица у СН (у Србији чине 46% погинулих лица у СН).
- Број повређених возача и путника у ПА је 286, што чини 64% повређених лица у СН (у Србији чине 61% повређених).
- Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 15-30 година.
- Возачи и путници у ПА највише страдају у октобру.
- 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**.



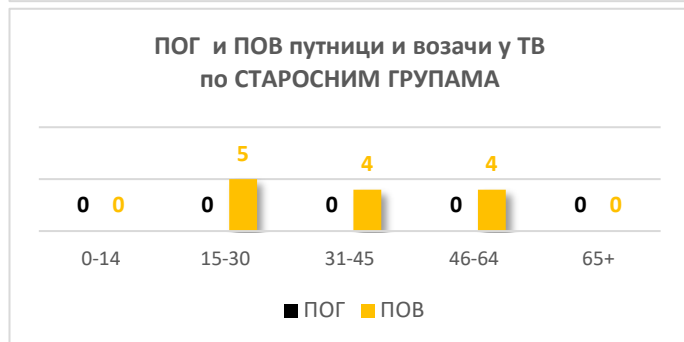
8. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ (2015-2019. година)



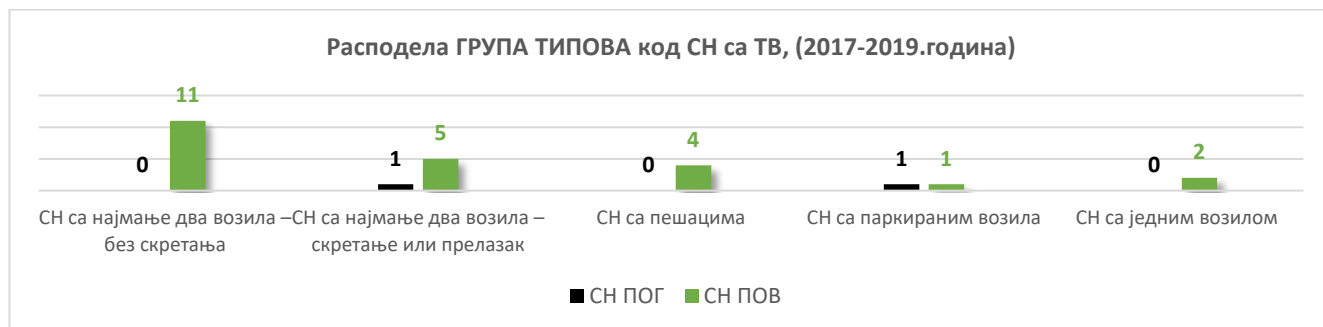
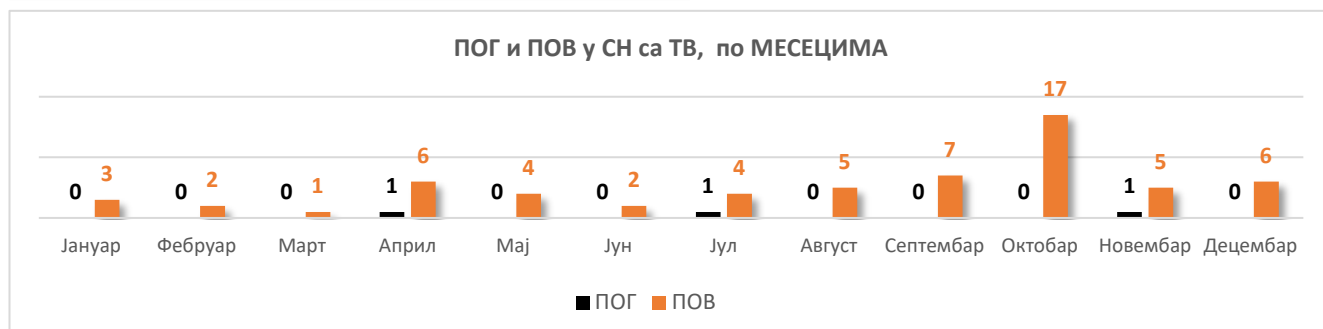
- Погинуло је једно лице у саобраћајној незгоди са учешћем трактора, што чини **8%** погинулих лица у СН (у Србији чине 5% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са тракторима чине **3%** повређених лица у СН (у Србији чине 1% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима старости **46-64 година**.
- Највише настрадалих лица у СН са тракторима је у **октобру**.
- 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 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)

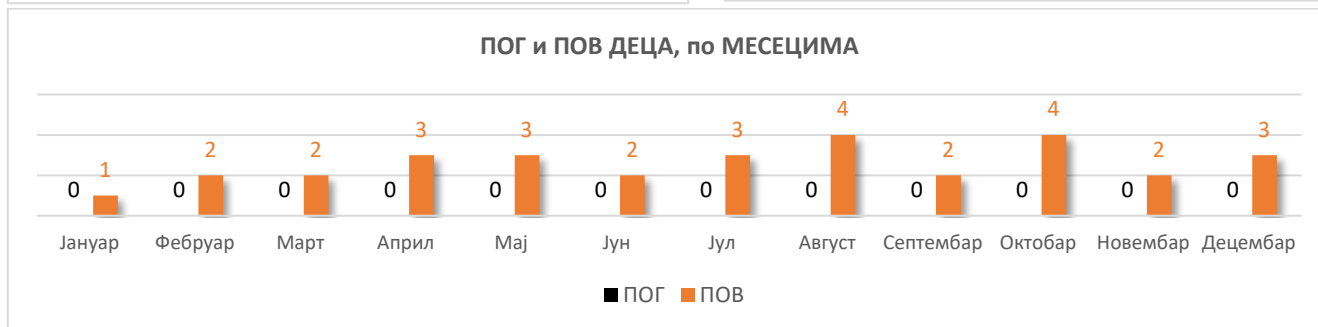
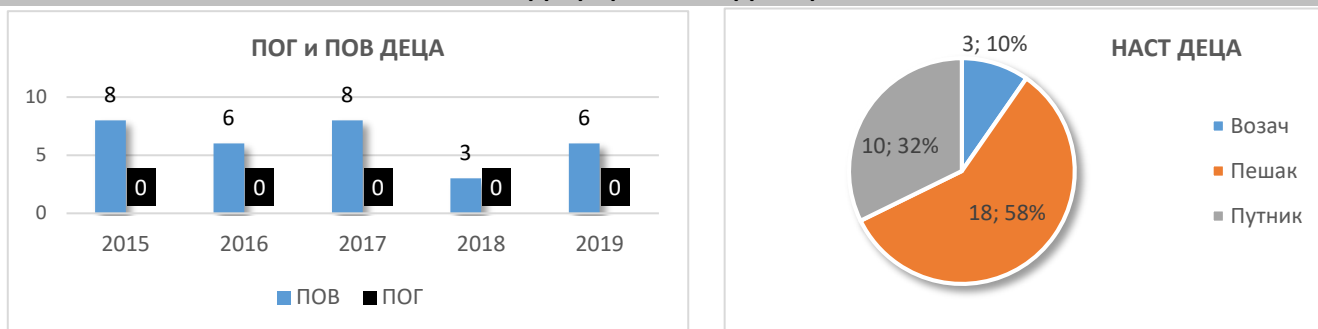


- Број погинулих лица у СН са учешћем теретних возила је 3, што чини 23% погинулих лица у СН (у Србији чине 3% погинулих лица у СН).
- Повређена лица у СН са теретним возилима чине 14% повређених лица у СН (у Србији чине 4% повређених у СН).
- Највише настрадалих возача и путника у ТВ је међу лицима старости 15-30 година.
- Највише настрадалих лица у СН са теретним возилима је у октобру.
- 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**.



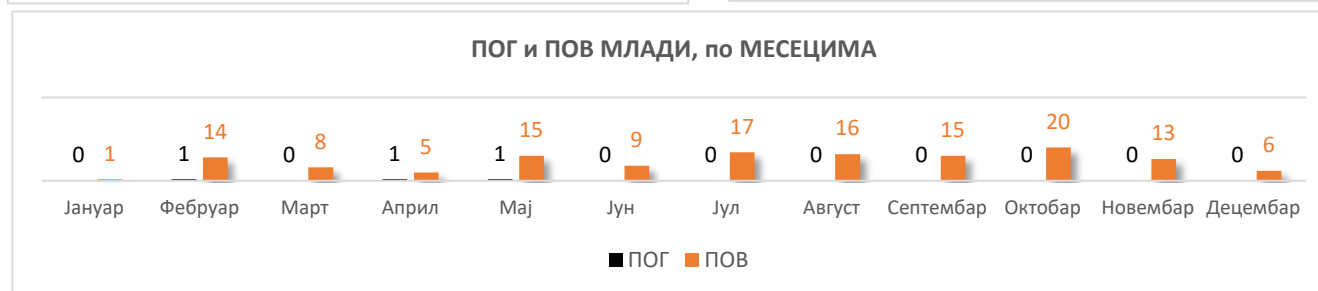
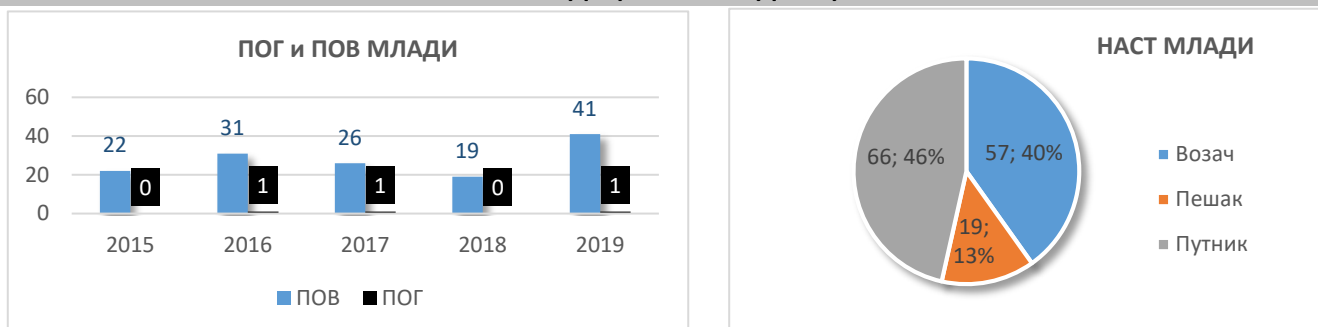
10. БРОЈ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА, ПЕРИОД 2015-2019. ГОДИНА

ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



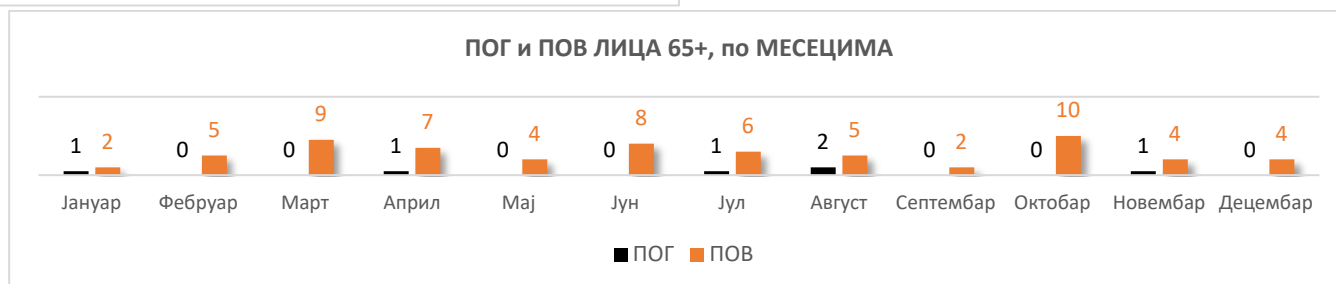
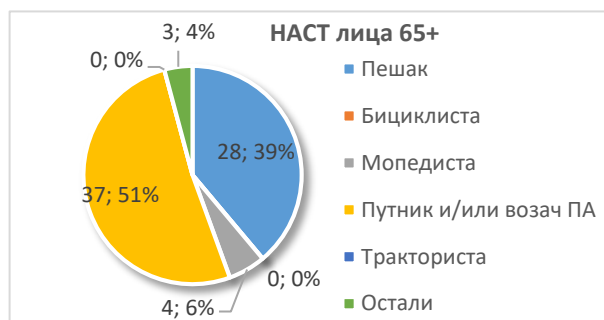
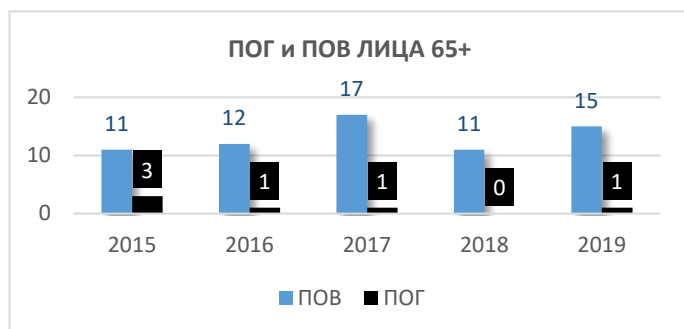
- Број повређене деце, у посматраном периоду је **31**, док није било погинуле деце.
- Деца путници чине 32%, деца пешаци 58%, а деца возачи 10% од укупног броја настрадале деце.
- Деца највише страдају у **августу и октобру**.

МЛАДИ (15 – 30 ГОДИНА)



- Укупно је погинуло **3** младих лица што чини **23%** укупно погинулих лица (у Србији чине **19%** погинулих лица), док је број повређених младих **139**, што чини **31%** укупно повређених лица (у Србији чине **31%** повређених лица).
- Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника (46%)**.
- Млади највише страдају у **октобру**.

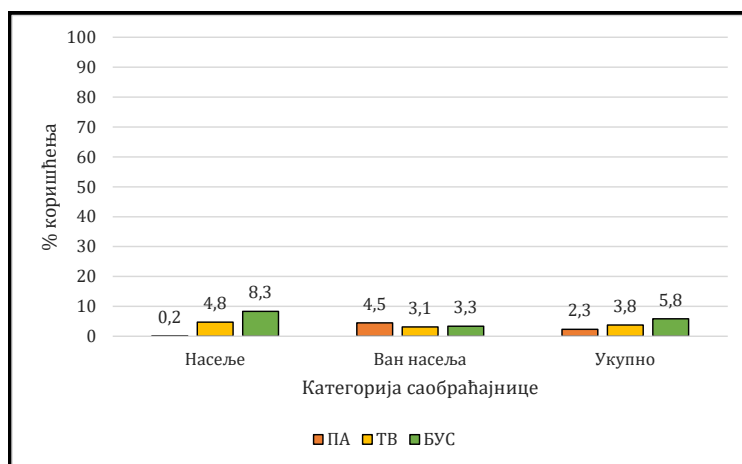
ЛИЦА СТАРОСТИ 65+



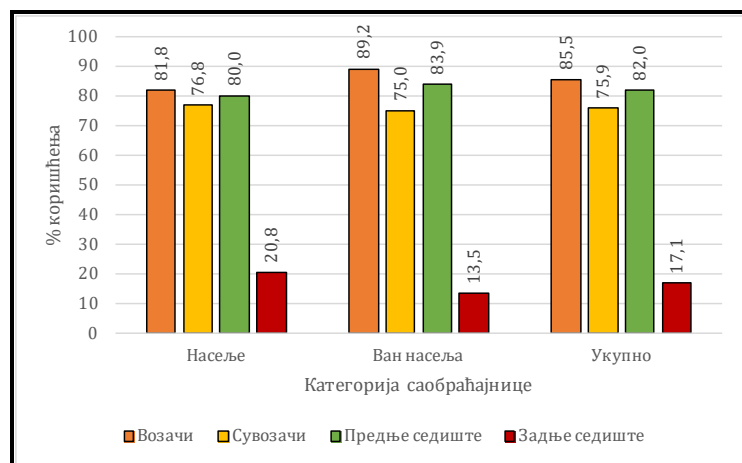
- Укупно је **погинуло 6 старијих лица** што чини **46%** укупно погинулих лица (у Србији чине **28%** погинулих лица), док је број **повређених лица 66**, што чини **15%** укупно повређених лица (у Србији чине **11%** повређених лица).
- Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству **путника и/или возача ПА (51%)**.
- Старији највише страдају у **октобру и марту**.

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

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја у општини Бор, уочено је коришћење мобилних телефона код свих категорија учесника у саобраћају. Просечно, највећа стопа коришћења мобилних телефона уочава се код возача аутобуса (5,8%). Возачи аутобуса чешће користе мобилне телефоне током вожње у насељу и то њих 8,3%. Са друге стране, возачи путничких аутомобила чешће користе мобилни телефон ван насеља (4,5%), док возачи теретних возила чешће користе мобилни телефон у насељу (4,8%), Дијаграм бр. 11.1.

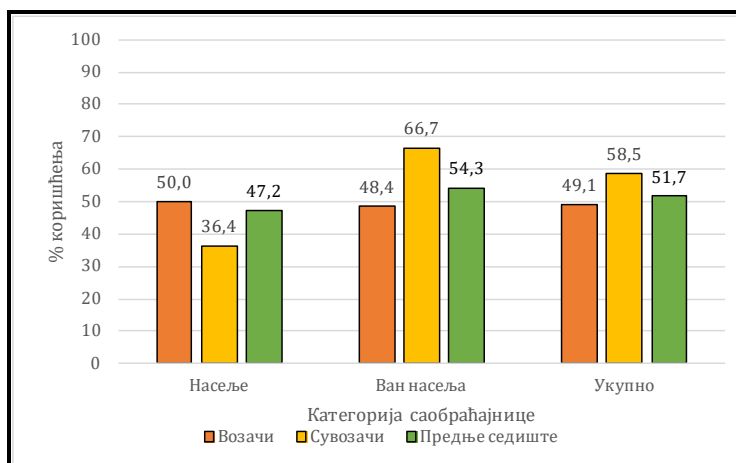


Дијаграм бр. 11.1. Употреба мобилних телефона возача према категорији возила у општини Бор



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

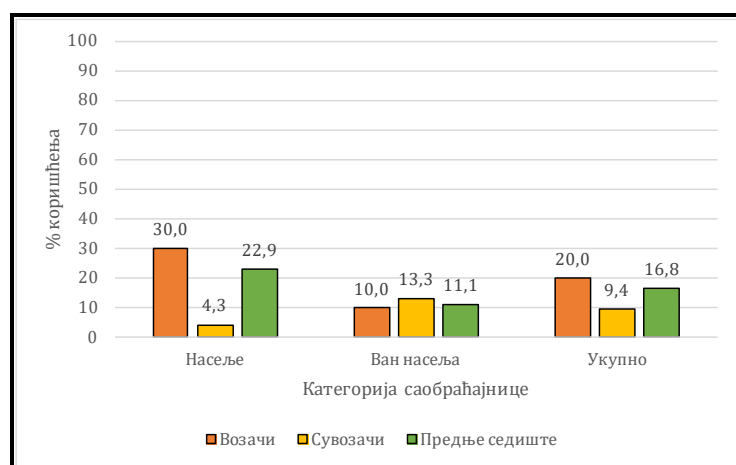
Коришћење сигурносног појаса у општини Бор нешто је веће код возача у односу на сувозаче. Код возача, ове вредности износе 81,8% у насељу и 89,2% ван насеља. Са друге стране, код сувозача, мања употреба сигурносног појаса бележи се ван насеља (75,0%), а већа у насељу (76,8%). Генерално, забележена је мања употреба сигурносног појаса на задњем седишту и износи 17,1%. Нешто већи ниво употребе сигурносног појаса на задњем седишту уочен је у насељу (20,8%) у односу на ван насеља (13,5%), Дијаграм бр. 11.2.



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

Употреба сигурносног појаса у теретним возилима у општини Бор износи 49,1% код возача и 58,5% код сувозача. Већи проценат употребе сигурносног појаса код возача теретних возила забележен је у насељу (50,0%), а код сувозача ван насеља (66,7%). Са друге стране, мањи ниво употребе сигурносног појаса уочен је код возача теретних возила ван насеља (48,4%), односно, код сувозача у насељу (36,4%), Дијаграм бр. 11.3.

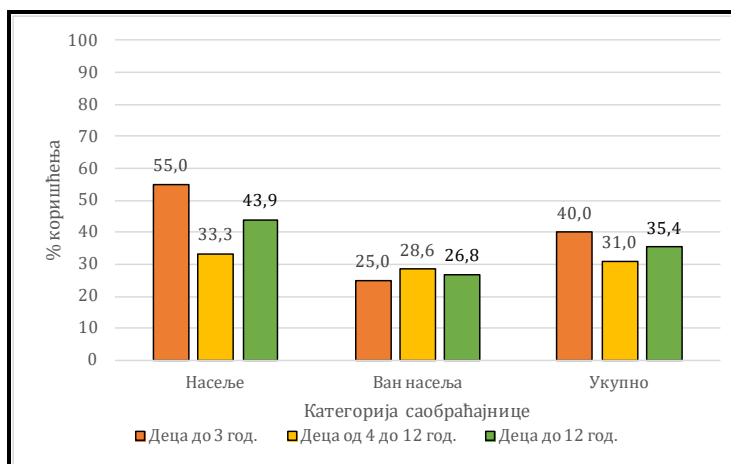
Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Бор нешто је већа код возача у односу на сувозаче. Код возача аутобуса овај проценат се креће од 30,0% у насељу до 10,0% ван насеља, а просечно износи 20,0%. Са друге стране, код сувозача аутобуса просечна употреба сигурносног појаса износи 9,4% (13,3% ван насеља и 4,3% у насељу), Дијаграм бр. 11.4.



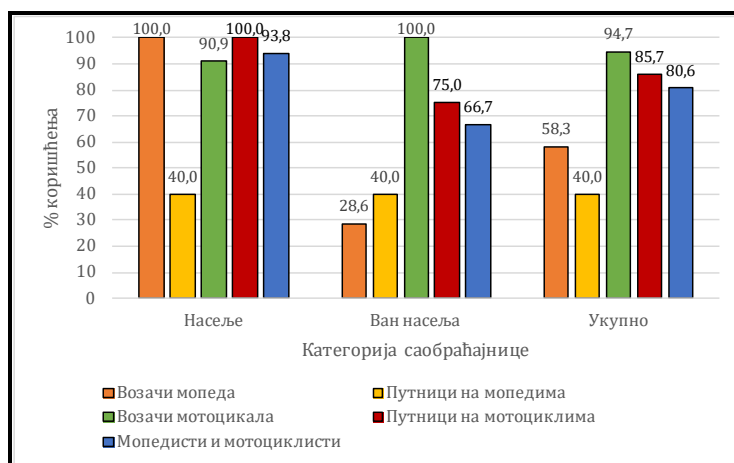
Дијаграм бр. 11.4. Употреба сигурносног појаса у аутобусима у општини Бор

Употреба заштитних система за децу у општини Бор износи 35,4%. Код деце до 3 године, употреба заштитних система за децу износи 40,0%, а код старије деце од 4 до 12 година 31,0%. Употреба заштитних система за децу до 3 године је мања ван насеља (25,0%) у односу на употребу у насељу (55,0%). Слично, употреба заштитних система за децу од 4 до 12 година је 33,3% у насељу, а 28,6% ван насеља, Дијаграм бр. 11.5.

Употреба заштитних кацига у општини Бор код свих двоточкаша износи 80,6%. Сви возачи мотоцикала су користили заштитну кацигу ван насеља, као и сви возачи мопеда и путници на мотоциклима у насељу. Са друге стране, путници на мопедима знатно мање су користили заштитне кациге. Нарочито треба нагласити употребу заштитних кацига у насељу код путника на мопедима (40,0%). Такође, треба истаћи и употребу заштитних кацига ван насеља код путника на мопедима (40,0%) и код возача мопеда (28,6%), Дијаграм бр. 11.6.

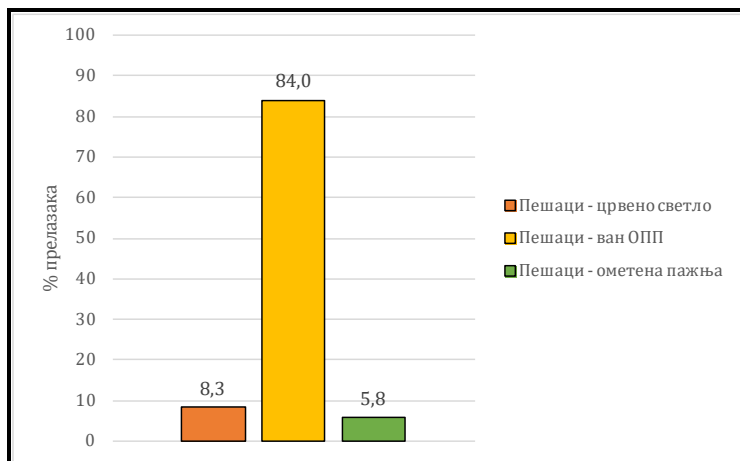


Дијаграм бр. 11.5. Употреба заштитних система за децу у општини Бор



Дијаграм бр. 11.6. Употреба заштитних кацига у општини Бор

Истраживања понашања пешака на подручју општине Бор показала су да 8,3% пешака прелази улицу када им је прелазак забрањен црвеним светлом. Значајно већи проценат пешака у посматраној општини прелази улицу ван обележеног пешачког прелаза, њих 84,0%. Такође, 5,8% пешака имало је ометену пажњу приликом преласка улице услед коришћења телекомуникационих уређаја, Дијаграм бр. 11.7.



Дијаграм бр. 11.7. Понашање пешака у општини Бор

Основни циљеви безбедности саобраћаја општине Бор 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.	3	21	0	2
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2019. год.	2	25	0	0
ЦИЉ	2020. год.	max 1	max 10	0	0

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

- Догодило се укупно 636 саобраћајних незгода, од којих је 314 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 13 лица, док је теже и лакше повређено 449 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Погинуло је 3 пешака, што чини 23% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуо је 1 бициклиста, што чини 8% укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуо је 1 моторизовани двоточкаш, што чини 8% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 7 возача и путника у ПА, што чини 54% од укупног броја погинулих лица у СН.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника био трактор, погинуло је 1 лице, што чини 8% од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника теретно возило, погинула су 3 лица, што чини 23% од укупног броја погинулих лица.
- У посматраном периоду повређено је 31 дете, док није било погинуле деце у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству пешака (58%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 3 младих. Млади чине 23% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника (46%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 6 лица старости 65 и више година, што чини 46% од укупног броја погинулих лица. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству путника и/или возача ПА (51%).
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода „СН са пешацима“.
- Највише настрадалих лица у саобраћајним незгодама било је у октобру.

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.**