

**О Д Л У К У**  
**о доношењу Стратегије безбедности саобраћаја на путевима**  
**на територији града Лознице за период од 2020. до 2025. године**  
**и годишњих планова безбедности саобраћаја за спровођење предметне Стратегије**

**Члан 1.**

Доноси се Стратегија безбедности саобраћаја на путевима на територији града Лознице за период од 2020. до 2025. године и годишњи планови безбедности саобраћаја за спровођење предметне Стратегије.

**Члан 2.**

Саставни део ове одлуке чини Стратегија безбедности саобраћаја на путевима на територији града Лознице за период од 2020. до 2025. године и годишњи планови безбедности саобраћаја за спровођење предметне Стратегије.

**Члан 3.**

Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном листу града Лознице”.



I ФАЗА



**ИЗРАДА СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ  
САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА НА  
ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЛОЗНИЦЕ ЗА  
ПЕРИОД ОД 2020. ДО 2025. ГОДИНЕ И  
ГОДИШЊИХ ПЛАНОВА БЕЗБЕДНОСТИ  
САОБРАЋАЈА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ  
ПРЕДМЕТНЕ СТРАТЕГИЈЕ**

Београд, 2019



Градска управа  
Града Лознице



Универзитет у Београду  
Саобраћајни факултет



АМСС – Центар за моторна  
возила

# ИЗРАДА СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЛОЗНИЦЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2020. ДО 2025. ГОДИНЕ И ГОДИШЊИХ ПЛАНОВА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПРЕДМЕТНЕ СТРАТЕГИЈЕ

## ПРВА ФАЗА СТУДИЈЕ: АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЛОЗНИЦЕ

### Руководиоци пројекта:

проф. др Борис Антић, дипл. инж. саобр.  
проф. др Далибор Пешић, дипл. инж. саобр.

### Истраживачи:

проф. др Крсто Липовац, дипл. инж. саобр.  
проф. др Борис Антић, дипл. инж. саобр.  
проф. др Далибор Пешић, дипл. инж. саобр.  
др Драгослав Кукић, дипл. инж. саобр.  
др Дејан Јованов, дипл. инж. саобр.  
др Јелица Давидовић, мастер инж. саобр.  
Ненад Марковић, дипл. инж. саобр.  
Емир Смаиловић, мастер инж. саобр.  
Дарко Петровић, дипл. инж. саобр.  
Петар Красић, мастер инж. саобр.  
Филип Филиповић, мастер инж. саобр.

Бојана Тодосијевић, мастер инж. саобр.  
Драгана Нојковић, мастер инж. саобр.  
Јелена Ранковић, мастер инж. саобр.  
Милена Симић, мастер инж. саобр.  
Миљан Лазаревић, мастер инж. саобр.  
Ђорђе Станисављевић, дипл. инж. саобр.  
Николина Тасић, дипл. инж. саобр.  
Милош Тучић, дипл. инж. саобр.  
Душан Граовац, дипл. инж. саобр.  
Милица Марковић, дипл. инж. саобр.

<p>1. <b>Наслов: ИЗРАДА СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЛОЗНИЦЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2020. ДО 2025. ГОДИНЕ И ГОДИШЊИХ ПЛАНОВА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПРЕДМЕТНЕ СТРАТЕГИЈЕ</b></p> <p><b>Прва фаза Студије: Анализа стања безбедности саобраћаја на територији града Лознице</b></p>																						
<p>2. Датум објављивања: октобар 2019. године</p>																						
<p>3. Руководилац пројекта: Проф. др Борис Антић, дипл. инж. саобр. Проф. др Далибор Пешић, дипл. инж. саобр.</p>																						
<p>4. Истраживачи:</p> <table border="0"> <tr> <td>проф. др Крсто Липовац, дипл. инж. саобр.</td> <td>Бојана Тодосијевић, мастер инж. саобр.</td> </tr> <tr> <td>проф. др Борис Антић, дипл. инж. саобр.</td> <td>Драгана Нојковић, мастер инж. саобр.</td> </tr> <tr> <td>проф. др Далибор Пешић, дипл. инж. саобр.</td> <td>Јелена Ранковић, мастер инж. саобр.</td> </tr> <tr> <td>др Драгослав Кукић, дипл. инж. саобр.</td> <td>Милена Симић, мастер инж. саобр.</td> </tr> <tr> <td>др Дејан Јованов, дипл. инж. саобр.</td> <td>Миљан Лазаревић, мастер инж. саобр.</td> </tr> <tr> <td>др Јелица Давидовић, мастер инж. саобр.</td> <td>Ђорђе Станисављевић, дипл. инж. саобр.</td> </tr> <tr> <td>Ненад Марковић, дипл. инж. саобр.</td> <td>Николина Тасић, дипл. инж. саобр.</td> </tr> <tr> <td>Емир Смаиловић, мастер инж. саобр.</td> <td>Милош Тучић, дипл. инж. саобр.</td> </tr> <tr> <td>Дарко Петровић, дипл. инж. саобр.</td> <td>Душан Граовац, дипл. инж. саобр.</td> </tr> <tr> <td>Филип Филиповић, мастер инж. саобр.</td> <td>Милица Марковић, дипл. инж. саобр.</td> </tr> </table>			проф. др Крсто Липовац, дипл. инж. саобр.	Бојана Тодосијевић, мастер инж. саобр.	проф. др Борис Антић, дипл. инж. саобр.	Драгана Нојковић, мастер инж. саобр.	проф. др Далибор Пешић, дипл. инж. саобр.	Јелена Ранковић, мастер инж. саобр.	др Драгослав Кукић, дипл. инж. саобр.	Милена Симић, мастер инж. саобр.	др Дејан Јованов, дипл. инж. саобр.	Миљан Лазаревић, мастер инж. саобр.	др Јелица Давидовић, мастер инж. саобр.	Ђорђе Станисављевић, дипл. инж. саобр.	Ненад Марковић, дипл. инж. саобр.	Николина Тасић, дипл. инж. саобр.	Емир Смаиловић, мастер инж. саобр.	Милош Тучић, дипл. инж. саобр.	Дарко Петровић, дипл. инж. саобр.	Душан Граовац, дипл. инж. саобр.	Филип Филиповић, мастер инж. саобр.	Милица Марковић, дипл. инж. саобр.
проф. др Крсто Липовац, дипл. инж. саобр.	Бојана Тодосијевић, мастер инж. саобр.																					
проф. др Борис Антић, дипл. инж. саобр.	Драгана Нојковић, мастер инж. саобр.																					
проф. др Далибор Пешић, дипл. инж. саобр.	Јелена Ранковић, мастер инж. саобр.																					
др Драгослав Кукић, дипл. инж. саобр.	Милена Симић, мастер инж. саобр.																					
др Дејан Јованов, дипл. инж. саобр.	Миљан Лазаревић, мастер инж. саобр.																					
др Јелица Давидовић, мастер инж. саобр.	Ђорђе Станисављевић, дипл. инж. саобр.																					
Ненад Марковић, дипл. инж. саобр.	Николина Тасић, дипл. инж. саобр.																					
Емир Смаиловић, мастер инж. саобр.	Милош Тучић, дипл. инж. саобр.																					
Дарко Петровић, дипл. инж. саобр.	Душан Граовац, дипл. инж. саобр.																					
Филип Филиповић, мастер инж. саобр.	Милица Марковић, дипл. инж. саобр.																					
<p>5. Извођач - носилац студије: <b>Универзитет у Београду – Саобраћајни факултет, ул. Војводе Степе 305, Београд</b> <b>АМСС – Центар за моторна возила д.о.о., Кнегиње Зорке 58, Београд</b></p>																						
<p>6. Наручилац студије: <b>Град Лозница – Градска управа, Карађорђева 2, Лозница</b></p>																						
<p>7. Врста публикације: <b>Студија</b></p>																						
<p>8. Резиме</p> <p><i>Безбедност саобраћаја је глобални проблем тако да се у последњих двадесетак година предузимају интензивне активности са циљем трансфера успешне праксе из најразвијенијих земаља ка земаљама у развоју. Оно што је заједничко најуспешнијим земаљама у безбедности саобраћаја је стратешки приступ који је заснован на научним истраживањима, која су подржана од стране политичке јавности.</i></p> <p><i>Тренд саобраћајних незгода на националном нивоу је релативно повољан, ако се посматра дужи временски период, јер је од почетка овог века број смртно страдалих у саобраћајним незгодама пао испод 1.000 лица, а у последњих неколико година је око 600. Усвајањем Стратегије безбедности саобраћаја на путевима, Република Србија је заузела јасан став да је потребно подићи ниво стања безбедности саобраћаја, па су већ спроведене сличне анализе у Београду, Краљеву, Пожаревцу, Нишу, Суботици, Зрењанину, Панчеву. Градска управа града Лознице је препознала значај успешног управљања стањем безбедности саобраћаја, односно значај безбедног учешића у саобраћају у циљу омогућавања квалитетног живота грађанима и посетиоцима Лознице, те је иницирала реализацију студије: „Израда Стратегије безбедности саобраћаја на територији града Лознице за период од 2020. до 2025. године и Годишњих планова безбедности саобраћаја за спровођење предметне стратегије“.</i></p> <p><i>Процес израде Стратегије безбедности саобраћаја за одређену територију представља свеобухватан и комплексан процес који обухвата детаљну анализу и сагледавање постојећег стања безбедности саобраћаја, усаглашавање и дефинисање параметара жељеног стања (кроз визије, дугорочне и краткорочне циљеве) и координирано планирање и спровођење оптималних управљачких мера којима ће се постојеће стање приближавати жељеном стању безбедности саобраћаја.</i></p> <p><i>Истраживања спроведена у оквиру прве фазе студије, односно анализе стања безбедности саобраћаја на територији града Лознице, обухватила су анализу саобраћајних незгода и њихових последица, анализу индикатора безбедности саобраћаја, анализу ставова учесника саобраћајног система о безбедности саобраћаја у периоду 2014 - 2018.</i></p>																						
<p>9. Кључне речи: <b>БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА, АНАЛИЗА СТАЊА, САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ, ИНДИКАТОРИ, СТАВОВИ, ГРАД ЛОЗНИЦА</b></p>																						
<p>10. Штампa и дистрибуција: <b>Универзитет у Београду – Саобраћајни факултет, ул. Војводе Степе 305, Београд</b></p>																						
11. Тип извештаја: <b>Интерни</b>	12. Број страна: <b>173</b>	14. Прилози: <b>Електронска верзија студије на CD-у</b>																				

# Садржај

<b>1. УВОД.....</b>	<b>1</b>
<b>2. АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА .....</b>	<b>3</b>
2.1. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И ЊИХОВИХ ПОСЛЕДИЦА.....	4
2.1.1. Анализа података о саобраћајним незгодама и њиховим последицама, за период од 2014. до 2018. године.....	4
2.1.2. Структура настрадалих лица према својству и категорији учесника у саобраћајним незгодама, у Лозници, за период од 2014. до 2018. године.....	15
2.1.3. Структура настрадалих лица према старости, за период од 2014. до 2018. год.....	17
2.1.4. Анализа ризика по насељеним местима у Лозници.....	21
2.1.5. Структура настрадалих лица према полу погинулих и повређених у саобраћајним незгодама у Лозници, за период од 2014. до 2018. године.....	24
2.1.6. Упоредна анализа заступљености категорија учесника у саобраћају у настрадалима у саобраћајним незгодама у Лозници у односу на Републику Србију, за период 2014-2018.....	26
2.1.7. Врсте (видови и типови) саобраћајних незгода које су се догодиле у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године.....	29
2.1.8. Утицајни фактори настанка саобраћајних незгода које су се догодиле у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године.....	31
2.1.9. Анализа временске расподеле саобраћајних незгода и погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године.....	35
2.1.10. Анализа просторне расподеле саобраћајних незгода у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године.....	39
2.1.11. Анализа страдања у саобраћају по категоријама учесника – Пешаци.....	47
2.1.12. Анализа страдања у саобраћају по категоријама учесника – Бициклисти...55	
2.1.13. Анализа страдања у саобраћају по категоријама учесника - Мотоциклисти и мопедисти.....	63
2.1.14. Анализа страдања у саобраћају по категоријама учесника - Путнички аутомобили.....	72

2.1.15.Анализа страдања у саобраћају по категоријама учесника – Теретна возила.....	80
2.1.16. Анализа страдања у саобраћају по категоријама учесника-Трактори.....	87
2.1.17. Анализа страдања у саобраћају по категоријама учесника-Деца.....	94
2.1.18. Анализа страдања у саобраћају по категоријама учесника-Млади.....	100
2.1.19. Анализа страдања у саобраћају по категоријама учесника-Старија лица.....	105
2.1.20. Закључна разматрања.....	111
<b>2.2. АНАЛИЗА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....</b>	<b>121</b>
2.2.1. Индикатори безбедности саобраћаја – заштитни системи.....	121
2.2.2. Индикатори безбедности саобраћаја – брзина.....	137
2.2.3. Индикатори безбедности саобраћаја – алкохол.....	151
2.2.4. Закључна разматрања.....	153
<b>2.3. АНАЛИЗА СТАВОВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ.....</b>	<b>155</b>
2.3.1. Узорак.....	155
2.3.2. Начин превоза.....	156
2.3.3. Ставови према безбедности саобраћаја.....	156
2.3.4. Лична прихватљивост у погледу понашања других возача у саобраћају.....	158
2.3.5. Перцепција ризика.....	159
2.3.6. Ставови о висини казне.....	160
2.3.7. Ставови испитаника у зависности од пола.....	161
2.3.8. Закључна разматрања.....	164
<b>3. SWOT АНАЛИЗА СИСТЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....</b>	<b>163</b>
<b>4. АНАЛИЗА ИНСТИТУЦИОНАЛНИХ КАПАЦИТЕТА.....</b>	<b>165</b>
4.1. Скупштина града Лознице.....	166
4.2. Градоначелник.....	166
4.3. Градско веће.....	166
4.4. Градска управа - Одељење за привреду и локални економски развој.....	167
4.5. Градска управа - Одељење за инспекцијске послове, комуналну полицију и ванредне ситуације.....	168

4.6. Градска управа - Одељење за друштвене делатности.....	168
4.7. Савет за безбедност саобраћаја на територији града Лознице.....	169
4.8. Полицијска управа Шабац – Саобраћајна полиција Лозница.....	169
4.9. МУП – Ватрогасна јединица Лозница.....	170
4.10. Дом здравља и болница.....	170
4.11. Јавно предузеће „Лозница развој“.....	171
4.12. Транспортне компаније.....	171
4.13. Ауто-школе.....	172
4.14. Невладине организације.....	172
4.15. Осигуравајуће компаније.....	172
4.16. Средства јавног информисања.....	172
4.17. Канцеларија за младе.....	173
4.18. Предшколске установе, основне и средње школе.....	173
4.19. Остале институције.....	173

**1.**

**УВОД**



Сваке године у свету преко 1,35 милиона људи смртно страда од последица саобраћајних незгода, а око 50 милиона задобије. Обим проблема безбедности саобраћаја препознат је широм света и предузимају се бројне мере за смањење проблема безбедности саобраћаја. Страдање у саобраћају је, пре свега, јавни здравствени проблем, а затим и социјални, етички, хумани и економски проблем заједнице.

У Републици Србији, сваке године погине око 600 лица, а један од најважнијих корака представља усвајање „Националне стратегије безбедности саобраћаја на путевима и акционог плана за Републику Србију, за период од 2015. до 2020. године“, којим је указано на конкретне проблеме којима је потребно посветити посебну пажњу.

Поред постојања Националне стратегије безбедности саобраћаја за унапређење безбедности саобраћаја веома је значајна и локална стратегија безбедности саобраћаја. Надлежни органи Лознице су препознали обим проблема безбедности саобраћаја и значај стратешког управљања безбедности саобраћаја и покренули процес израде локалне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима и Годишњих планова безбедности саобраћаја за период 2020.-2025. године.

Први корак у изради Стратегије представља анализа постојећег стања. С тим у вези, спроведена је детаљна анализа саобраћајних незгода и њихових последица, које су се догодиле на територији града Лознице у периоду 2014 – 2018. године. Анализирани су општи подаци о саобраћајним незгодама и њиховим последицама, затим спроведене су временска и просторна анализа саобраћајних незгода, као и анализа утицајних фактора при којима настају саобраћајне незгоде и њихове последице. Посебно су анализиране различите категорије учесника у саобраћају, и то: пешаци, бициклисти, моторизовани двоточкаши, возачи и путници у путничким аутомобилима, теретна возила и трактори. Значајна пажња је посвећена деци, младима и старијим лицима која учествују у саобраћају.

У складу са Пројектним задатком, спроведена је анализа индикатора безбедности саобраћаја, која обухвата анализу употребе заштитних система, прекорачење брзине и вожњу под утицајем алкохола. За потребе сагледавања постојећег стања, као и дефинисање успостављеног тренда извршена је анализа индикатора безбедности саобраћаја за период од 2014. године до 2018. године за територију Полицијске управе (у даљем тексту ПУ) Шабац, чији је град Лозница саставни део, као и индикатора безбедности саобраћаја за град Лозницу у 2019. години.

Да би се у потпуности сагледало постојеће стање на одређеном подручју у области безбедности саобраћаја, неопходно је извршити и анализу ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима безбедног учешћа у саобраћају.

Следећи корак у анализи постојећег стања је SWOT анализа која пружа могућност разумевања тренутног положаја и дефинисање стратегије коју је потребно применити како би се постигао жељени исход и остварили дефинисани циљеви. На крају, извршена је анализа најважнијих институционалних капацитета у процесу унапређења безбедности саобраћаја.

**2.**

**АНАЛИЗА  
ПОСТОЈЕЋЕГ  
СТАЊА  
БЕЗБЕДНОСТИ  
САОБРАЋАЈА**

## 2.1. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И ЊИХОВИХ ПОСЛЕДИЦА

Анализа саобраћајних незгода и њихових последица представља традиционалан метод који се користи за анализу стања безбедности саобраћаја на неком подручју. Праћење основних показатеља безбедности саобраћаја представља један од основних елемената стратешког управљања безбедности саобраћаја.

У овој анализи броја и структуре саобраћајних незгода за град Лозницу коришћени су подаци о саобраћајним незгодама преузети из „Базе података о обележјима безбедности саобраћаја“ са интернет странице Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије (<http://bazabs.abs.gov.rs/>). Поред базе података Агенције за безбедност саобраћаја, за потребе израде овог Извештаја коришћена је и база података о обележјима безбедности саобраћаја за територију града Лознице, која је припремљена од стране Извршиоца. Циљ ове анализе је да се на основу тзв. историјских података о саобраћајним незгодама и њиховим последицама што прецизније утврди КО, КАД, ГДЕ, ЗАШТО и КАКО страда у саобраћајним незгодама, у којем обиму су последице тих незгода и какви су успостављени трендови.

Закључци који произилазе из анализе саобраћајних незгода и њихових последица омогућавају дефинисање прецизних и јасних мера које требају да помогну у унапређењу безбедности саобраћаја на посматраном подручју.

С тим у вези, спроведена је детаљна анализа саобраћајних незгода и њихових последица, које су се догодиле на територији града Лознице у периоду 2014 – 2018. године. Анализирани су општи подаци о саобраћајним незгодама и њиховим последицама, затим спроведене су временска и просторна анализа саобраћајних незгода, као и анализа утицајних фактора при којима настају саобраћајне незгоде и њихове последице.

Посебно су анализиране различите категорије учесника у саобраћају, и то: пешаци, бициклисти, моторизовани двоточкаши, возачи и путници у путничким аутомобилима, теретна возила и трактори. Поред ових категорија, у анализи пажња је посвећена деци, младима и старијим лицима која учествују у саобраћају.

### 2.1.1. АНАЛИЗА ПОДАТАКА О САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА И ЊИХОВИМ ПОСЛЕДИЦАМА, ЗА ПЕРИОД ОД 2014. ДО 2018. ГОДИНЕ

Саобраћајне незгоде и њихове последице представљају коначне, директне показатеље стања безбедности саобраћаја. Подаци о саобраћајним незгодама и последицама саобраћајних незгода предмет су анализа и истраживања у сврху дефинисања и праћења стања безбедности саобраћаја на неком подручју. Резултати ових анализа пружају одговор на питање: Које су последице саобраћаја на неком подручју?

Скупови података који су прикупљени од стране припадника саобраћајне полиције, а који се односе на обележја безбедности саобраћаја (број и последице СН, утицајни фактори на настанак СН, локације и временска обележја СН итд) анализирају се за одређени временски период, како би се уочили успостављени трендови и проблеми који постоје у систему безбедности саобраћаја.

### 2.1.1.1. Општа анализа стања безбедности саобраћаја

У наставку Извештаја приказана је општа анализа стања безбедности саобраћаја у граду Лозници на основу података о саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији града Лознице, у периоду 2014-2018. године, са освртом на тренд кретања броја саобраћајних незгода и настрадалих лица (погинулих и повређених) у периоду 1997-2018. године.

### 2.1.1.2. Приказ броја саобраћајних незгода и настрадалих лица у Лозници, у периоду од 1997-2018. године

Табела 2.1.1. Основни показатељи безбедности саобраћаја у Лозници, у периоду од 1997-2018. године<sup>1</sup>

Година	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАС	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАС	%СННАС/ ук.бр.СН
1997	14	113	127	367	494	14	67	100	167	181	25,7%
1998	19	120	139	349	488	22	64	105	169	191	28,5%
1999	16	101	117	283	400	19	56	92	148	167	29,3%
2000	11	142	153	380	533	11	68	135	203	214	28,7%
2001	16	143	159	495	654	16	59	148	207	223	24,3%
2002	5	95	100	300	400	5	34	101	135	140	25,0%
2003	12	108	120	319	439	12	38	108	146	158	27,3%
2004	11	121	132	366	498	11	37	126	163	174	26,5%
2005	19	120	139	347	486	20	52	155	207	227	28,6%
2006	3	154	157	287	444	3	45	152	197	200	35,4%
2007	8	170	178	369	547	9	51	166	217	226	32,5%
2008	8	152	160	303	463	10	58	147	205	215	34,6%
Година	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАС	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАС	%СННАС/ ук.бр.СН
2009	6	121	127	341	468	6	38	120	158	164	27,1%
2010	6	105	111	143	254	6	29	109	138	144	43,7%
2011	8	101	109	105	214	10	25	111	136	146	50,9%
2012	6	108	114	82	196	6	36	129	165	171	58,2%
2013	4	102	106	95	201	5	29	96	125	130	52,7%
2014	10	96	106	134	240	11	32	104	136	147	44,2%
2015	9	83	92	130	222	10	32	85	117	127	41,4%
2016	6	122	128	121	249	10	40	143	183	193	51,4%
2017	6	100	106	115	221	8	30	121	151	159	48,0%
2018	3	118	121	102	223	3	44	132	176	179	54,3%
Укупно	206	2595	2801	5533	8334	227	964	2685	3649	3876	33,6%

<sup>1</sup> СН – саобраћајне незгоде

СН УК – укупно саобраћајних незгода

СН НАС – саобраћајне незгоде са настрадалим лицима

СН МШ – саобраћајне незгоде са материјалном штетом

СН ПОГ – саобраћајне незгоде са погинулим лицима

СН ПОВ – саобраћајне незгоде са повређеним лицима

ПОГ – погинула лица

ПОВ – повређена лица

ЛТП – лакше повређена лица

ТПП – тешко повређена лица

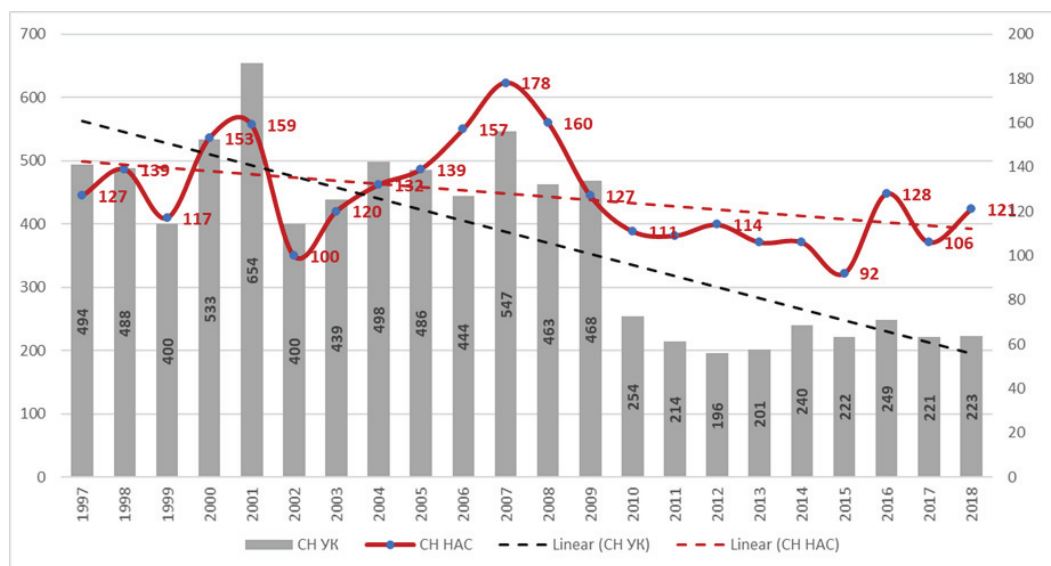
На територији града Лознице, у периоду од 1997-2018. године, догодило се укупно 8.334 саобраћајних незгода, које су регистроване од стране саобраћајне полиције. Од овог броја, 2.801 саобраћајних незгода је са настрадалим лицима, док је 5.533 саобраћајних незгода са материјалном штетом (Табела 2.1.1.). У поменутиим саобраћајним незгодама погинуло је 227 лица, тешке телесне повреде задобило је 964 лица, а лаке телесне повреде 2.685 лица.

Када је реч о саобраћајним незгодама са материјалном штетом, треба напоменути да постоји извештајан број саобраћајних незгода са мањом материјалном штетом (до 200.000 динара), које су обухваћене евиденцијом осигуравајућих друштава, а нису део евиденција полиције.

У посматраном временском периоду (1997-2018. год.) укупан број саобраћајних незгода (СН УК) и број саобраћајних незгода са настрадалим лицима (СН НАС) у Лозници бележе тренд смањења, с тим што је код укупног броја саобраћајних незгода присутан нешто израженији тренд (Дијаграм 2.1.1.).

Смањење укупног броја саобраћајних незгода је посебно приметно након 2009. године, што се може довести у везу са почетком примене новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Затим, након тог периода, успостављен је опадајући тренд броја саобраћајних незгода који је трајао све до 2013. године, када је у граду Лозници забележена 221 саобраћајна незгода.

Може се закључити да након 2009. године није успостављен континуални тренд смањења броја саобраћајних незгода. У периоду након 2009. године укупан број саобраћајних незгода блаже осцилира и креће се у опсегу од 196 до 254 незгоде годишње. Број саобраћајних незгода са погинулим лицима (СН ПОГ) има опадајући тренд који је успостављен након 2013. године. У 2014. години забележено је укупно 10 саобраћајних незгода са погинулим лицима, док су се у 2018. години догодиле укупно 3 саобраћајне незгоде са погинулим, што представља значајно смањење у броју ове врсте незгода.



Дијаграм 2.1.1. Кретање укупног броја саобраћајних незгода и броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима у Лозници, у периоду 1997-2018. године

Укупан број саобраћајних незгода достигао је свој максимум 2001. године, када су се на путевима на територији града Лознице догодиле 654 саобраћајне незгоде, од којих је 159 било са настрадалим лицима. Најмањи број саобраћајних незгода забележен је 2012. године (укупно 196 незгода), а са настрадалим лицима 2015. године (92 саобраћајне незгоде).

За разлику од укупног броја саобраћајних незгода које су се догодиле у граду Лозници у периоду од 1997. до 2018. године, број саобраћајних незгода са настрадалим лицима значајније осцилира током посматраног временског периода.

Посматрано према процентуалној заступљености саобраћајних незгода са настрадалим лицима у односу на укупан број саобраћајних незгода, тај проценат има тренд раста уз присутне мање осцилације у процентима, нарочито након 2015. године. У значајној мери то је резултат све мањег броја незгода са материјалном штетом, односно веће примене европског обрасца о саобраћајној незгоди. Подаци о броју саобраћајних незгода са материјалном штетом се још увек не достављају Министарству унутрашњих послова и Агенцији за безбедност саобраћаја од стране осигуравајућих друштава.

Недостатак ових података је утицао на привидно смањење броја саобраћајних незгода са материјалном штетом и укупног броја саобраћајних незгода.

Табела 2.1.2. Ланчани индекс основних показатеља стања безбедности саобраћаја у Лозници у периоду од 2011-2018. године

Година	СНПОГ	СНПОВ	СННАС	СНМШ	СНУК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2012	-25,0%	6,9%	4,6%	-21,9%	-8,4%	-40,0%	44,0%	16,2%	21,3%	17,1%
2013	-33,3%	-5,6%	-7,0%	15,9%	2,6%	-16,7%	-19,4%	-25,6%	-24,2%	-24,0%
2014	150,0%	-5,9%	0,0%	41,1%	19,4%	120,0%	10,3%	8,3%	8,8%	13,1%
2015	-10,0%	-13,5%	-13,2%	-3,0%	-7,5%	-9,1%	0,0%	-18,3%	-14,0%	-13,6%
2016	-33,3%	47,0%	39,1%	-6,9%	12,2%	0,0%	25,0%	68,2%	56,4%	52,0%
2017	0,0%	-18,0%	-17,2%	-5,0%	-11,2%	-20,0%	-25,0%	-15,4%	-17,5%	-17,6%
2018	-50,0%	18,0%	14,2%	-11,3%	0,9%	-62,5%	46,7%	9,1%	16,6%	12,6%

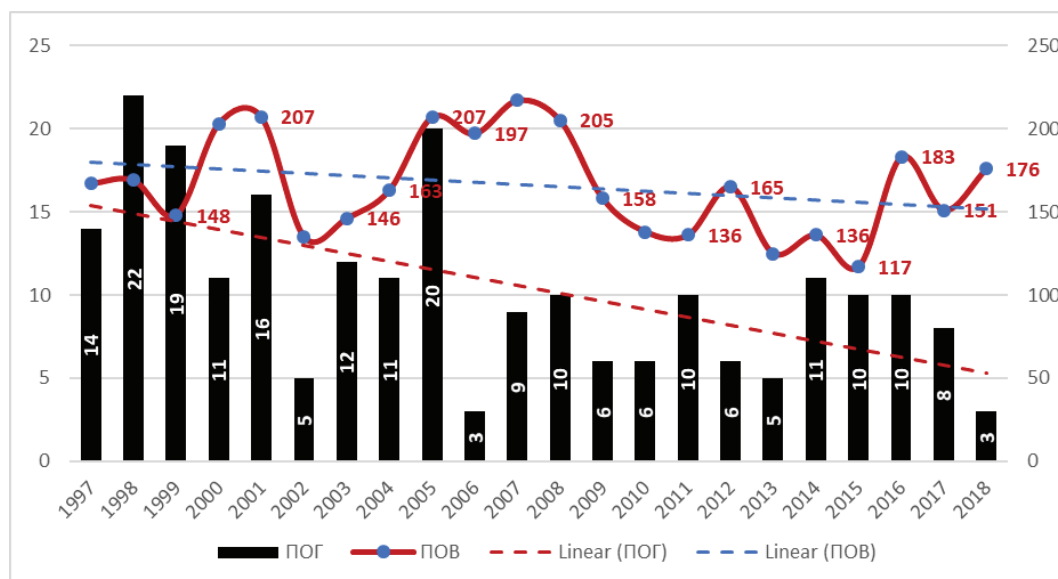
Ланчани индекс представља релативни однос између нивоа појаве у текућем временском периоду у односу на претходни временски период. У овој анализи он је израчунат стављањем у однос вредности показатеља у текућој години са вредношћу показатеља у претходној години. Израчунавањем ланчаног индекса за структуру саобраћајних незгода и последица саобраћајних незгода које су се догодиле у Лозници у периоду од 2011. до 2018. године, може се закључити да је број саобраћајних незгода са погинулим лицима забележио највећи пораст 2014. године (Табела 2.1.2.).

Табела 2.1.3. Базни индекс основних показатеља стања безбедности саобраћаја у Лозници у периоду од 2011-2018. године

Година	СНПОГ	СНПОВ	СННАС	СНМШ	СНУК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2012	-25,0%	6,9%	4,6%	-21,9%	-8,4%	-40,0%	44,0%	16,2%	21,3%	17,1%
2013	-50,0%	1,0%	-2,8%	-9,5%	-6,1%	-50,0%	16,0%	-13,5%	-8,1%	-11,0%
2014	25,0%	-5,0%	-2,8%	27,6%	12,1%	10,0%	28,0%	-6,3%	0,0%	0,7%
2015	12,5%	-17,8%	-15,6%	23,8%	3,7%	0,0%	28,0%	-23,4%	-14,0%	-13,0%
2016	-25,0%	20,8%	17,4%	15,2%	16,4%	0,0%	60,0%	28,8%	34,6%	32,2%
2017	-25,0%	-1,0%	-2,8%	9,5%	3,3%	-20,0%	20,0%	9,0%	11,0%	8,9%
2018	-62,5%	16,8%	11,0%	-2,9%	4,2%	-70,0%	76,0%	18,9%	29,4%	22,6%

Базни индекс се добија узимањем једног податка из серије података, или ван серије, и према њему се упоређују сви остали подаци. Тада се каже да је основа индекса стална или фиксна, а добијени индекси се називају базни индекси. Када се посматра базни индекс, у односу на базну 2011. годину, 2018. године је дошло до највећег скока у броју тешко повређених лица у саобраћајним незгодама у Лозници. У последње три године посматраног периода забележено је повећање броја тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама. Уколико се осматрају тешко повређена лица, њихов број је забележио повећање у свакој од година посматраног периода, у поређењу са 2011. годином (Табела 2.1.3.).

Константно повећање броја тешко повређених лица у саобраћајним незгодама у посматраном седмогодишњем периоду говори у прилог да је неопходно што пре деловати у систему безбедности саобраћаја у Лозници, на стратешки и институционално координисан начин, у циљу спречавања настанка саобраћајних незгода и последица ових незгода.



Дијаграм 2.1.2. Кретање броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду 1997–2018. Године

Када се посматра број погинулих (ПОГ) и повређених лица (ПОВ) у саобраћајним незгодама, у периоду од 1997. до 2017. године, може се уочити да није успостављен стабилан тренд смањења броја погинулих и повређених лица (Дијаграм 2.1.2.). Као и код саобраћајних незгода, могу се уочити осцилације како у броју погинулих, тако и у броју повређених лица.

У посматраном периоду, највише погинулих лица у саобраћају забележено је 1998. године (22 погинула лица), као и 2005. године (20 погинулих лица). Најзначајније смањење у броју погинулих лица догодило се након 2005. године, када је са 20 погинулих лица у 2005. години, тај број смањен на 3 лица (2016. година).

Уколико се посматра број повређених лица у саобраћајним незгодама, може се закључити да исти не прати тренд кретања броја погинулих.

У последњих 8 година присутне су значајније осцилације у броју повређених лица по годинама, а тренд смањења броја повређених није успостављен. Када се посматра период од 2001. до 2018. године, број погинулих лица у саобраћајним незгодама је са 16 смањен на 3.

Дакле, у Лозници је 5 пута мање лица погинуло 2018. године него 2001. године. Међутим, анализирајући повређена лица резултати су другачији, нпр. у 2016. години је дошло до значајног повећања броја повређених лица у односу на 2015. годину за 56,4%. Затим је у 2017. години уследило смањење броја повређених лица за 17,5% да би у 2018. години дошло до поновног повећања тог броја за 16,6% (Табела 2.1.2.).

Најмање повређених лица у саобраћају забележено је 2015. године (117 повређених), док је највећи број повређених лица забележен у 2007. години, када још није ступио на снагу и нису се могли остварити ефекти новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

Посматрајући тренд саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима, не можемо говорити о постојаним трендовима, већ су пре свега у питању нестабилне величине са значајним променама између година. Ово пре свега указује да град Лозница у посматраном периоду није имао успостављен систем безбедности саобраћаја који би обезбедио стабилан тренд смањења најзначајнијих показатеља у дужем временском периоду.

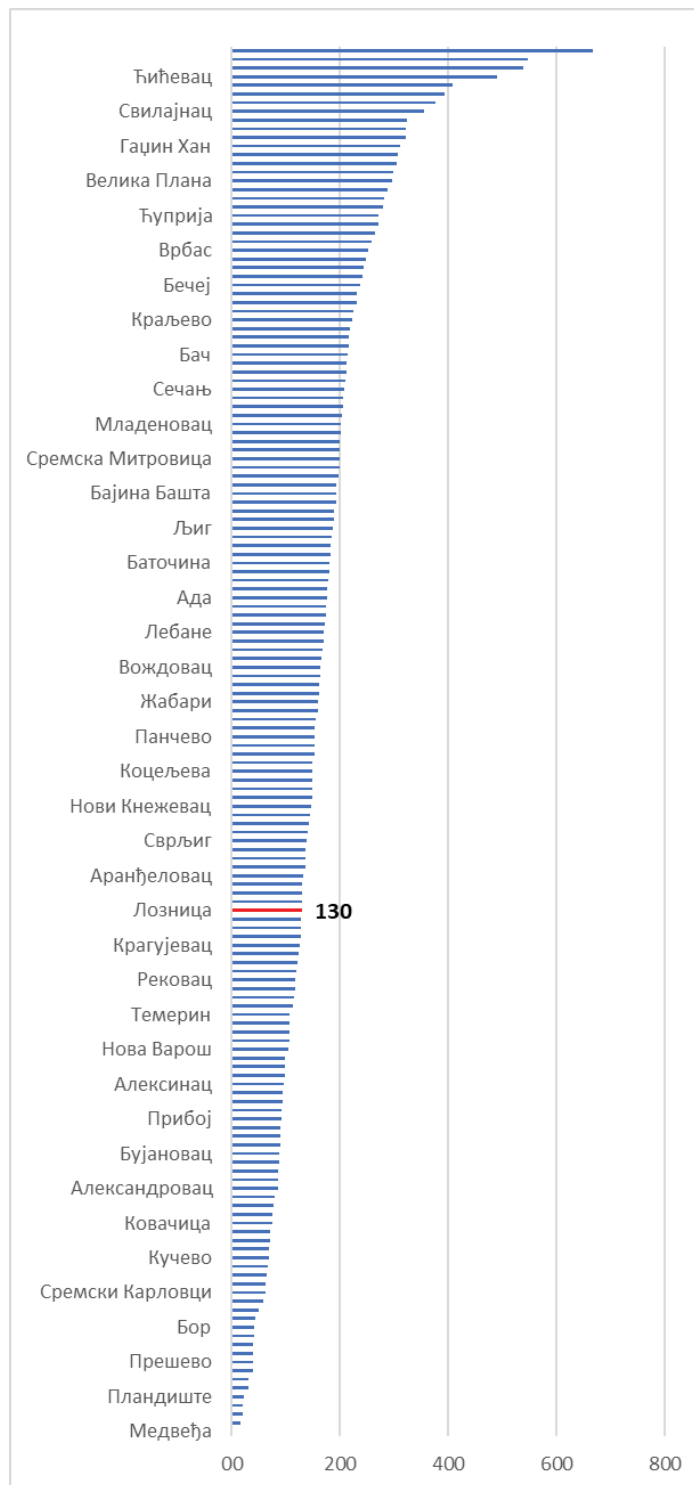
### **2.1.1.3. Град Лозница у односу на остале општине у Републици Србији**

У циљу сагледавања стања безбедности саобраћаја на територији града Лознице, извршено је поређење Лознице са другим локалним самоуправама. У Републици Србији постоји укупно 161 локална самоуправа. У овој анализи коришћен је јавни ризик страдања, као релативни показатељ стања безбедности саобраћаја. Јавни ризик представља смртност (годишњи број погинулих у саобраћајним незгодама) на 100.000 становника и мери ризик сваког становника да погине у саобраћајној незгоди (Липовац, 2008.). Код одређених категорија учесника у саобраћају, за рачунање ризика се може користити број настрадалих лица, или пондерисани број настрадалих лица, тзв. јавни пондерисани ризик (ЈПР).

За потребе израде овог Извештаја израчунат је јавни пондерисани ризик који у обзир узима погинула, тешко повређена и лако повређена лица, тако што користи пондере (99 за погинула лица, 13 за тешко повређена лица и 1 за лако повређена лица). У овој анализи је за сваку општину и град у Републици Србији израчунат ЈПР, на основу броја становника и броја погинулих и тешко и лако повређених лица у саобраћају у 2018. години. ЈПР је приказан у односу на 10.000 становника.

На основу анализе добијен је податак да је вредност ЈПР у Лозници за 2018. годину била 130. Према овом показатељу, Лозница заузима 61. место (Дијаграм 2.1.3.) међу градовима и општинама у Републици Србији.





Дијаграм 2.1.3. Јавни пондерисани ризик страдања у саобраћају по општинама и градовима у Републици Србији, за 2018. годину

#### 2.1.1.4. Анализа основних података о саобраћајним незгодама и последицама, за период од 2014. до 2018. године

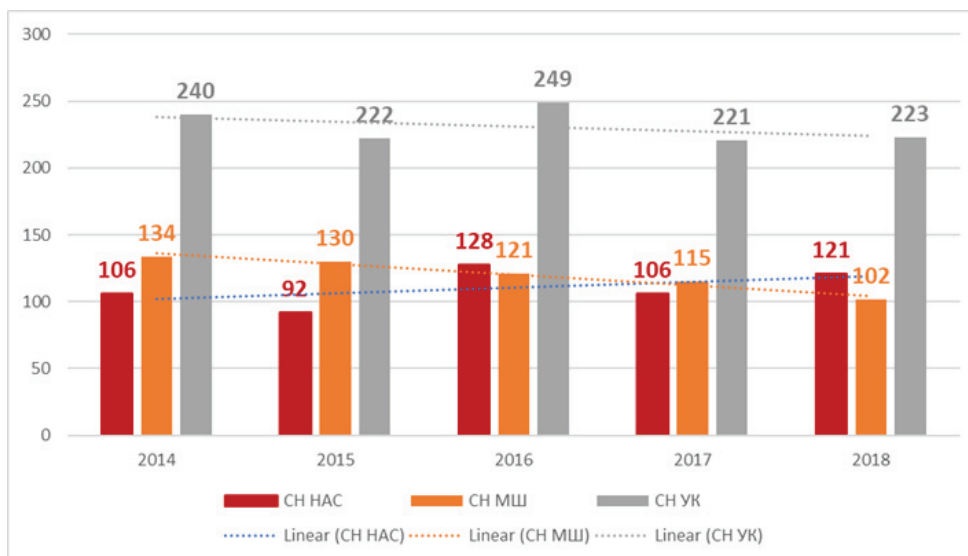
У периоду од 2014. до 2018. године на територији града Лознице догодило се укупно 1.155 саобраћајних незгода, од којих су 34 саобраћајне незгоде са погинулим лицима, 519 саобраћајних незгода са повређеним лицима, а 602 саобраћајне незгоде са материјалном штетом. У овим саобраћајним незгодама погинула су 42 лица, тешке телесне повреде задобило је 178 лица, а лаке телесне повреде 763 лица (Табела 2.1.4.). Укупно је у посматраном периоду настрадало 805 лица.

Табела 2.1.4. Основни показатељи безбедности саобраћаја у Лозници, у периоду 2014 – 2018. год.

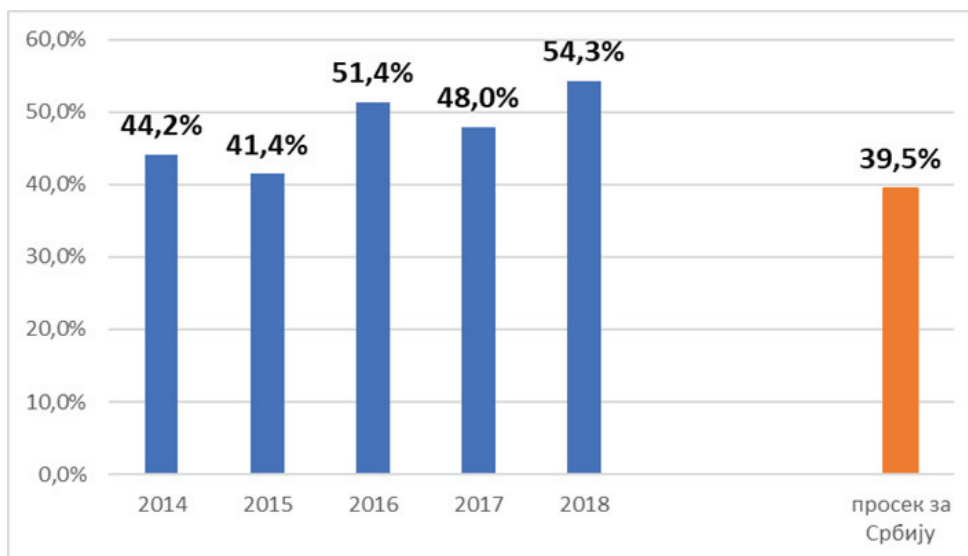
Година	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАС	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ	%СННАС/ук. бр.СН
2014	10	96	106	134	240	11	32	104	136	147	44,2%
2015	9	83	92	130	222	10	32	85	117	127	41,4%
2016	6	122	128	121	249	10	40	143	183	193	51,4%
2017	6	100	106	115	221	8	30	121	151	159	48,0%
2018	3	118	121	102	223	3	44	132	176	179	54,3%
Укупно	34	519	553	602	1155	42	178	585	763	805	47,9%

Дијаграм (Дијаграм 2.1.4.) приказује тренд укупног броја саобраћајних незгода, саобраћајних незгода са настрадалим лицима и саобраћајних незгода са материјалном штетом, које су се догодиле у периоду од 2014. до 2018. године у Лозници. Може се закључити да је трајно опадајући тренд успостављен искључиво код саобраћајних незгода са материјалном штетом, док саобраћајне незгоде са настрадалим лицима и укупан број саобраћајних незгода имају благо осцилујући тренд. Важно је истаћи да је у 2018. години забележено највеће смањење броја саобраћајних незгода са погинулим лицима у односу на претходну годину, које износи 50%, односно 3 саобраћајне незгоде са погинулим лицима у односу на 2017. годину. За разлику од саобраћајних незгода са погинулим лицима, уколико се као базна година узме 2014. год., у 2018. години саобраћајне незгоде са настрадалим лицима забележиле су повећање од 14%.

Процентуална заступљеност саобраћајних незгода са настрадалим лицима у укупном броју саобраћајних незгода по годинама посматраног периода приказана је на Дијаграм 2.1.4. Вредност процентуалне заступљености саобраћајних незгода са настрадалим лицима у укупном броју саобраћајних незгода осцилује током посматраног временског периода. У 2014. години овај проценат износио је 44,2%, затим је тај проценат у 2015. години смањен на 41,4%. У 2015. години дошло је до повећања овог процента од 10%, да би наредне године био смањен за око 3,4%. Максимална вредност овог процента забележена је у последњој години посматраног периода, односно у 2018. години (54,3%). Битно је истаћи да је ова вредност већа у односу на просек који важи за Републику Србију (39,5%). Имајући у виду да се може очекивати да се број попуњених образаца европског извештаја о саобраћајној незгоди повећавао у годинама након његовог увођења, број саобраћајних незгода са материјалном штетом пријављен полицији је у опадању (Дијаграм 2.1.5.).



Дијаграм 2.1.4. Расподела броја саобраћајних незгода, саобраћајних незгода са настрадалим лицима и саобраћајних незгода са материјалном штетом, у Лозници, у периоду 2014-2018. год.



Дијаграм 2.1.5. Учешће саобраћајних незгода са настрадалим лицима у укупном броју незгода у граду Лозници и просек за Србију, за период 2014-2018. године

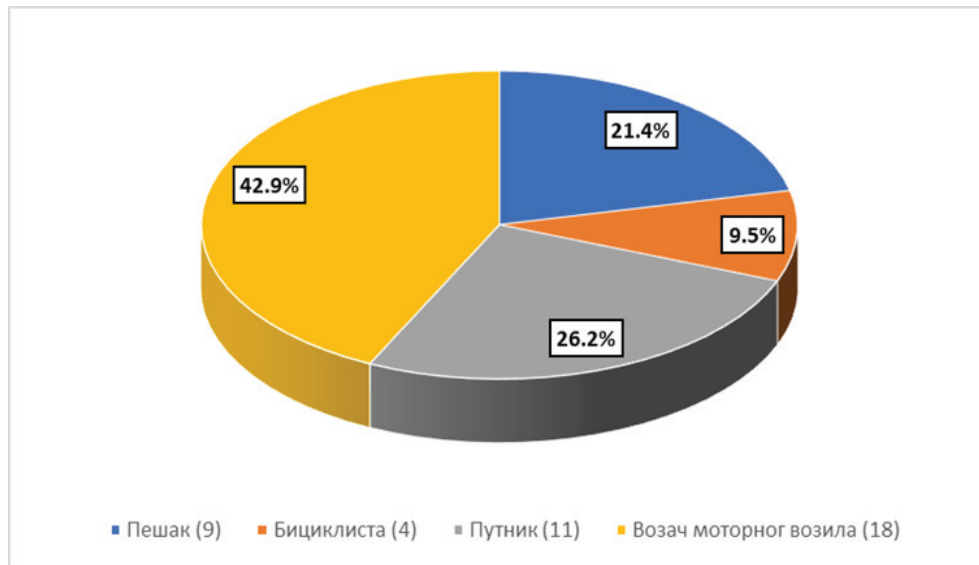
### 2.1.2. Структура настрадалих лица према својству и категорији учесника у саобраћајним незгодама, у Лозници, за период од 2014. до 2018. године

Табела 2.1.5. и на Дијаграм 2.1.6. - Дијаграм 2.1.7. приказују расподелу настрадалих лица у саобраћајним незгодама у граду Лозници, у периоду 2014-2018. године, према својству учешћа у саобраћају.

Највећи проценат смртно настрадалих лица у саобраћајним незгодама у Лозници страдао је у својству возача (42,9%). Затим следе путници у моторним возилима (26,2%), пешаци (21,4%) и бициклисти (9,5%).

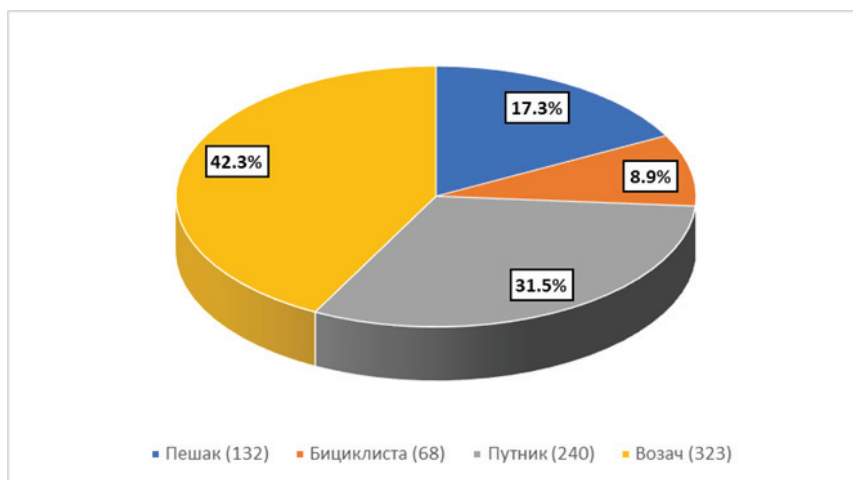
Табела 2.1.5. Структура настрадалих лица према својству и категорији учешћа у саобраћајним незгодама, за период од 2014. до 2018. године

Својство	ПОГ		ТПП		ЛТП		ПОВ		НАС	
	број	%	број	%	број	%	број	%	број	%
Пешак	9	21,4%	44	24,7%	88	15,0%	132	17,3%	141	17,52%
Бициклиста	4	9,5%	29	16,3%	39	6,7%	68	8,9%	72	8,94%
Путник	11	26,2%	42	23,6%	198	33,8%	240	31,5%	251	31,18%
Возач	18	42,9%	63	35,4%	260	44,4%	323	42,3%	341	42,36%
Укупно	42	100,0%	178	100,0%	585	100,0%	763	100,0%	805	100,0%



Дијаграм 2.1.6. Расподела погинулих лица у саобраћајним незгодама, према својству учешћа, у Лозници, у периоду 2014-2018. год.

Расподела повређених лица у саобраћајним незгодама, према својству учешћа, приказана је на Дијаграм 2.1.7. Може се закључити да је највише лица повређено у својству возача (323 лица, што чини 42,3% од укупног броја повређених). У својству путника у саобраћајним незгодама повређено је 240 лица (31,5% од укупног броја повређених лица), док су у својству пешака повређена 132 лица (17,3% од укупног броја повређених лица). Последњу категорију у овој расподели чине бициклисти, који у укупном броју повређених учествују са 8,9%.



Дијаграм 2.1.7. Распoдела повређених лица у саобраћајним незгодама, према својству учешћа, у Лозници, у периоду 2014-2018. год.

У Табела 2.1.6. је приказана распoдела настрадалих лица према категоријама учесника у саобраћајним незгодама, у складу са праксом која се примењује у IRTAD (енг. The International Road Traffic and Accident Database) међународној групи за анализу и базе података о саобраћајним незгодама која је формирана у оквиру OECD (енг. Organisation for Economic Co-operation and Development).

IRTAD база података садржи сетове података, који обухватају податке о категоријама учесника у саобраћајним незгодама: путничка возила (возачи и путници), пешаци, моторизовани двоточкаши (возачи и путници мотоцикала и мопеда), бициклисти, трактори (возачи и путници) и остале категорије учесника у саобраћају.

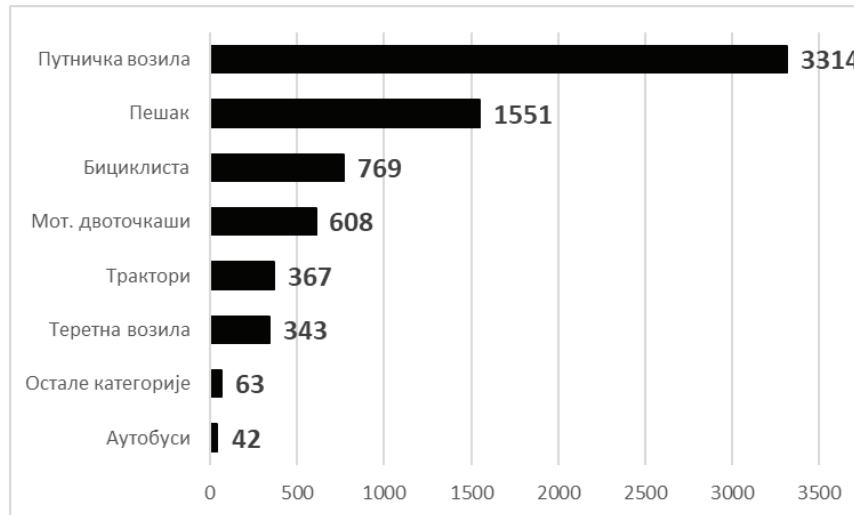
Из Табела 2.1.6. може се уочити да су у саобраћајним незгодама на територији града Лознице највише страдали возачи путничких аутомобила (59,6% свих настрадалих чине возачи путничких аутомобила). Заступљеност рањивих категорија учесника у саобраћају (пешака, бициклиста, мотоциклиста и мопедиста) већа је када се посматрају тешко повређена лица у саобраћају, него када су у питању погинула лица. У структури погинулих лица у саобраћајним незгодама рањиви учесници учествују са 40,4% (17 погинулих лица), док у структури тешко повређених лица учествују са 47,2% (84 тешко повређена лица).

Табела 2.1.6. Учесће настрадалих лица посматрано у односу на категорије учесника у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду од 2014-2018. године

Својство	ПОГ		ТПП		ЛТП		ПОВ		НАС	
	број	%	број	%	број	%	број	%	број	%
Пешак	9	21,4%	44	24,7%	88	15,0%	132	17,3%	141	17,5%
Бициклиста	4	9,5%	26	14,6%	35	6,0%	61	8,0%	65	8,1%
Мот. двоточкаши	4	9,5%	14	7,9%	30	5,1%	44	5,8%	48	6,0%
Путничка возила	19	45,2%	81	45,5%	380	65,0%	461	60,4%	480	59,6%
Аутобуси	0	0,0%	2	1,1%	16	2,7%	18	2,4%	18	2,2%
Теретна возила	3	7,1%	2	1,1%	20	3,4%	22	2,9%	25	3,1%
Трактори	3	7,1%	5	2,8%	5	0,9%	10	1,3%	13	1,6%
Остале категорије	0	0,0%	4	2,2%	11	1,9%	15	2,0%	15	1,9%
<b>Укупно</b>	<b>42</b>	<b>100,0%</b>	<b>178</b>	<b>100,0%</b>	<b>585</b>	<b>100,0%</b>	<b>763</b>	<b>100,0%</b>	<b>805</b>	<b>100,0%</b>

У циљу поређења величина страдања појединих категорија учесника у саобраћају, могуће је користити пондерисан број настрадалих лица. За пондере се, као и код рачунања ризика у саобраћају, користе вредности од 99 за погинуло лице, затим 13 за тешко телесно повређено и 1 за лако телесно повређено. Расподела пондерисаног броја настрадалих лица према категоријама учесника приказана је на наредном графику (Дијаграм 2.1.8.).

Анализом поменуте расподеле може се уочити да се као угрожене категорије учесника у саобраћају на територији Лознице издвајају возачи и путници у путничким аутомобилима. Затим, према овом показатељу, следе рањиве категорије учесника у саобраћају: пешаци, бициклисти и моторизовани двоточкаши (мотоциклисти и мопедисти).



Дијаграм 2.1.8. Расподела пондерисаног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (ПОГх99+ТППх13+ЛТПх1), према категоријама учесника, у Лозници, у периоду 2014-2018. год.

### 2.1.3. Структура настрадалих лица према старости, за период од 2014. до 2018. год.

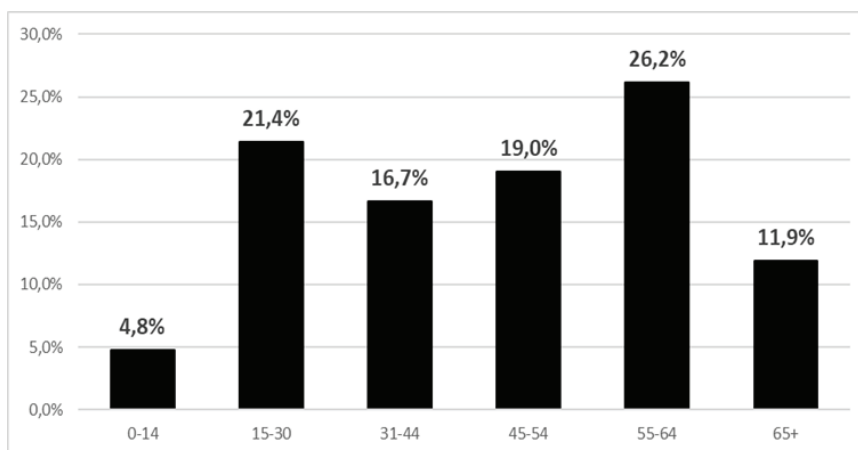
Расподела погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама према старосним групама, за период од 2014-2018. године, приказана је у Табела 2.1.7.

У структури настрадалих лица у саобраћајним незгодама, највећи проценат био је старосне доби 15-30 година (33,2%), односно најзаступљенију категорију учесника у саобраћају чине млади. Следећа категорија учесника у саобраћају, према броју настрадалих лица јесте од 31 до 44 године (19,1%), што представља радно способно становништво.

Табела 2.1.7. Старосна расподела погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду 2014-2018. год.

Узраст	ПОГ		ТТП		ЛТП		ПОВ		НАСТ	
	број	%	број	%	број	%	број	%	број	%
0-14	2	4,8%	9	5,1%	53	9,1%	62	8,1%	64	8,0%
15-30	9	21,4%	47	26,4%	211	36,1%	258	33,8%	267	33,2%
31-44	7	16,7%	25	14,0%	122	20,9%	147	19,3%	154	19,1%
45-54	8	19,0%	26	14,6%	74	12,6%	100	13,1%	108	13,4%
55-64	11	26,2%	38	21,3%	75	12,8%	113	14,8%	124	15,4%
65+	5	11,9%	33	18,5%	50	8,5%	83	10,9%	88	10,9%
Укупно	42	100,0%	178	100,0%	585	100,0%	763	100,0%	805	100,0%

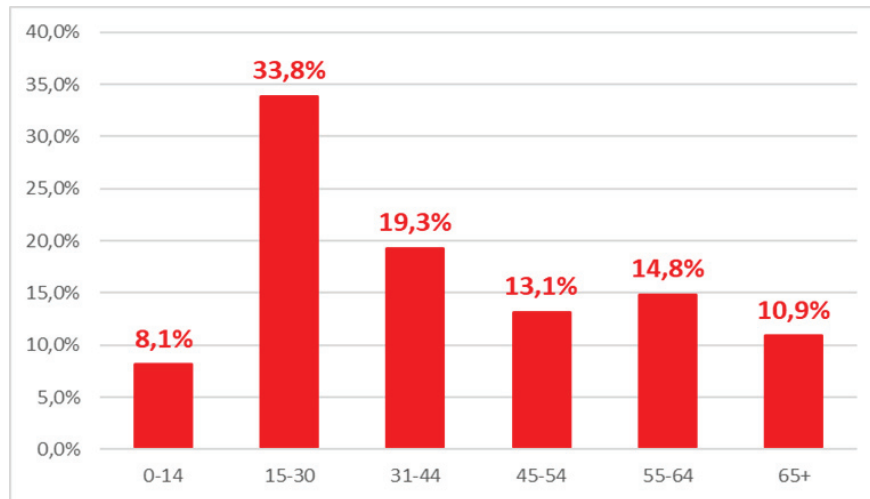
За разлику од настрадалих лица, у структури погинулих лица на територији града Лознице у периоду од 2014. до 2018. год., највећи проценат погинулих припадао је старосној категорији од 55-64. године (26,2%). Након ове старосне категорије, највише погинулих лица припадало је старосној категорији од 15-30 година (21,4%), односно у питању су млади учесници у саобраћају. Значајно је напоменути да су у саобраћајним незгодама погинула и два детета, што чини 4,8% од укупно погинулих лица у саобраћају (Дијаграм 2.1.9).



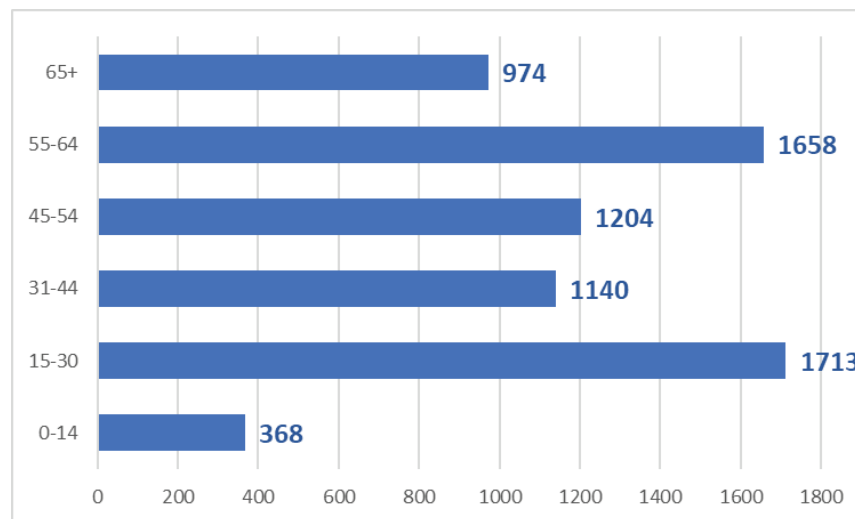
Дијаграм 2.1.9. Старосна расподела погинулих лица у саобраћајним незгодама у Лозници, за период 2014-2018. год.

Уколико се посматрају повређена лица у саобраћајним незгодама на територији Лознице, у периоду од 2014-2018. године, највећи број припадао је старосној категорији од 15. до 30. године старости (Дијаграм 2.1.9.). Деца представљају категорију која су најмање заступљена међу повређенима у саобраћајним незгодама (8,1%).

Расподела пондерисаног броја настрадалих лица према старосним категоријама приказана је графички. Према овој расподели, може се закључити да се као угрожене категорије учесника у саобраћају издвајају млади (15-30 год.), као и лица старости 55-64 године.



Дијаграм 2.1.10. Старосна расподела повређених лица у саобраћајним незгодама у Лозници, за период 2014-2018. год.

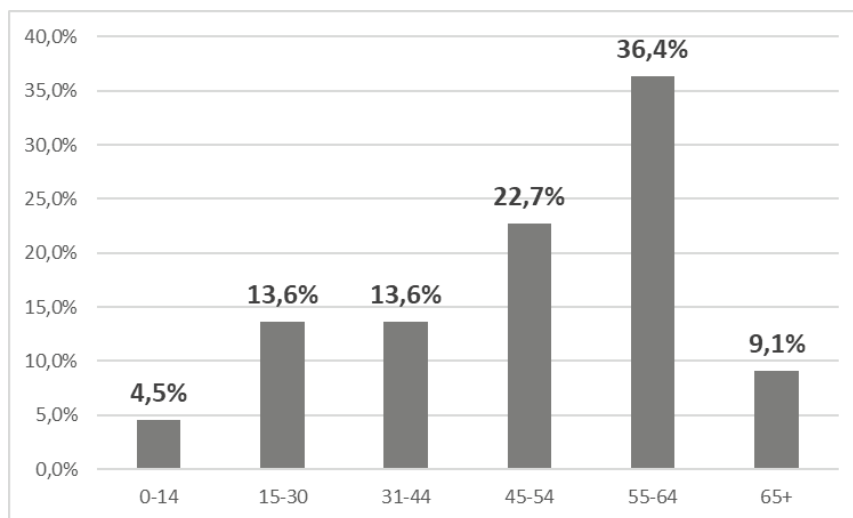


Дијаграм 2.1.11. Старосна расподела пондерисаног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду 2014-2018. год.

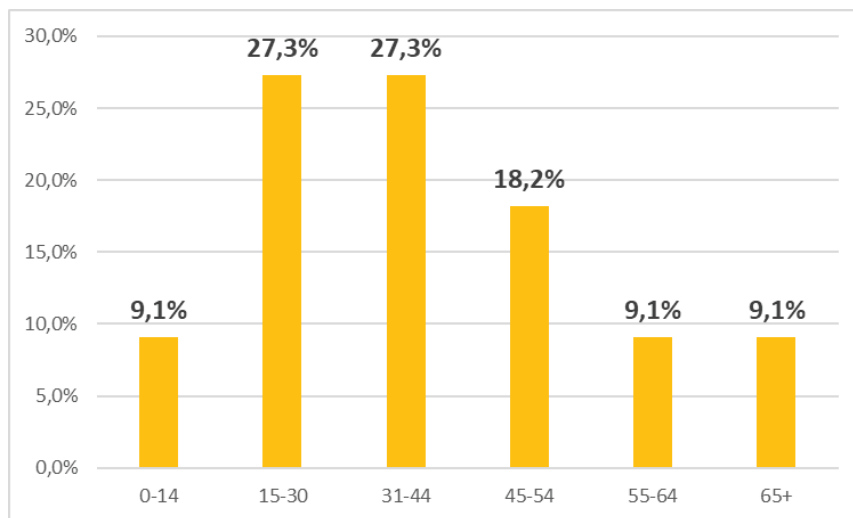
Анализом погинулих возача према старосним категоријама, уочава се да је највећи проценат возача припадао старосној категорији од 55-64 године (36,4%), а затим следе старосна категорија од 45-54 године (22,7%), и категорије од 15-30 и 31-44 године (по 13,6%).

Анализом старосне расподеле погинулих путника, може се закључити да највећи број погинулих припада старосним категоријама 15-30 и 31-44 година (по 27,3%). Следећа старосна категорија по заступљености у броју погинулих путника је од 45-54 године (18,2%).





Дијаграм 2.1.12. Старосна структура погинулих возача у саобраћајним незгодама у Лозници, за период 2014-2018. год.

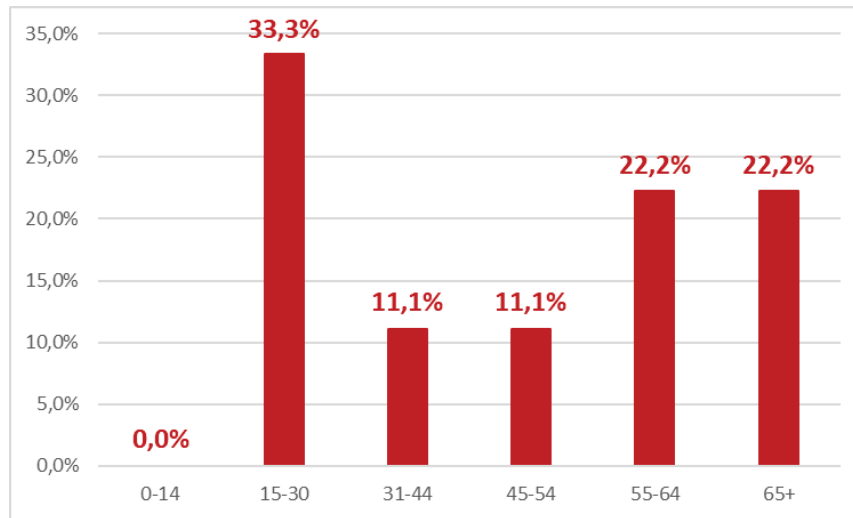


Дијаграм 2.1.13. Старосна расподела погинулих путника у саобраћајним незгодама у Лозници, за период 2014-2018. год.

Узимајући у обзир расподелу настрадалих учесника у саобраћајним незгодама према својству учешћа и чињеницу да су пешаци на другом месту по угрожености у Лозници, важно је утврдити које старосне категорије пешака најчешће страдају у саобраћајним незгодама.

На Дијаграм 2.1.12. приказана је старосна структура погинулих пешака у саобраћајним незгодама у Лозници, за период од 2014-2018. год. Може се уочити да је највише погинулих пешака у саобраћајним незгодама у Лозници припадао старосној категорији од 15-30 година. Дакле, када је реч о погинулим пешацима, највећи проценат погинулих био је младе доби.

По броју погинулих пешака следе старосне категорије од 55-64 год. и лица старија од 65 година, што може проистећи из мање употребе моторних возила од стране ових старосних категорија учесника у саобраћају, односно веће заступљености пешачења као вида кретања.



Дијаграм 2.1.14. Старосна структура погинулих пешака у саобраћајним незгодама у Лозници, за период 2014-2018. год.

#### 2.1.4. Анализа ризика по насељеним местима у Лозници

Ризици страдања у саобраћају су показатељи безбедности саобраћаја. Служе за мерење и утврђивање оцене стања и нивоа безбедности саобраћаја на дефинисаним јединицама посматрања.

Јавни ризик је релативни (коначни) показатељ безбедности саобраћаја. Представља број погинулих лица у саобраћајним незгодама, најчешће у односу на 100.000 становника на посматраном подручју (могу се јавити и варијације у зависности од величине посматране територије). Пондерисан број настрадалих лица је број добијен додељивањем одговарајућих тежинских коефицијената одређеним степенима повређивања у саобраћајним незгодама.

Тежински коефицијенти за пондерисан број настрадалих лица се најчешће добијају на основу укупних друштвених трошкова које носе поједине врсте страдања. Једначина која је коришћена за рачунање јавног пондерисаног броја настрадалих гласи:

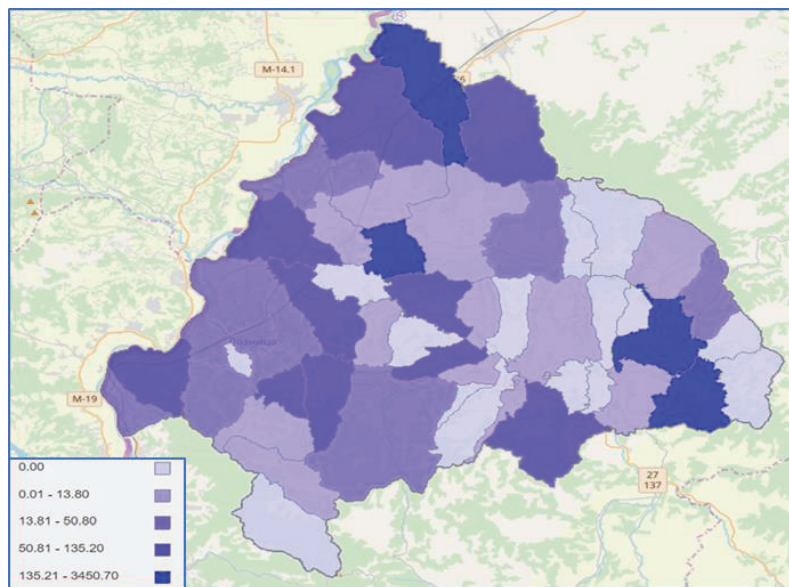
$$\text{ЈПБН} = \frac{1 * \text{ЛТП} + 13 * \text{ТТП} + 99 * \text{ПОГ}}{\text{Бр. становника у насељеном месту}} * 1000$$

Означавањем ЈПБН сваког од ризика приказана су обојена поља која одређују јавни пондерисани број настрадалих у сваком насељеном месту на територији града Лознице. Поред јавног пондерисаног броја настрадалих лица, постоји и колективни пондерисани број настрадалих (КПБН). Колективни ризик је релативни (коначни) показатељ безбедности саобраћаја који се најчешће користи за израчунавање и анализу ризика на путевима и деоницама путева. Добија се стављањем у однос излазних показатеља са дужином посматране деонице, пута или дужином путне мреже на посматраној територији. КПБН се добија следећом формулом:

$$\text{КПБН} = \frac{1 * \text{ЛТП} + 13 * \text{ТТП} + 99 * \text{ПОГ}}{\text{Бр. километара путне мреже у насељеном месту}} * 100$$

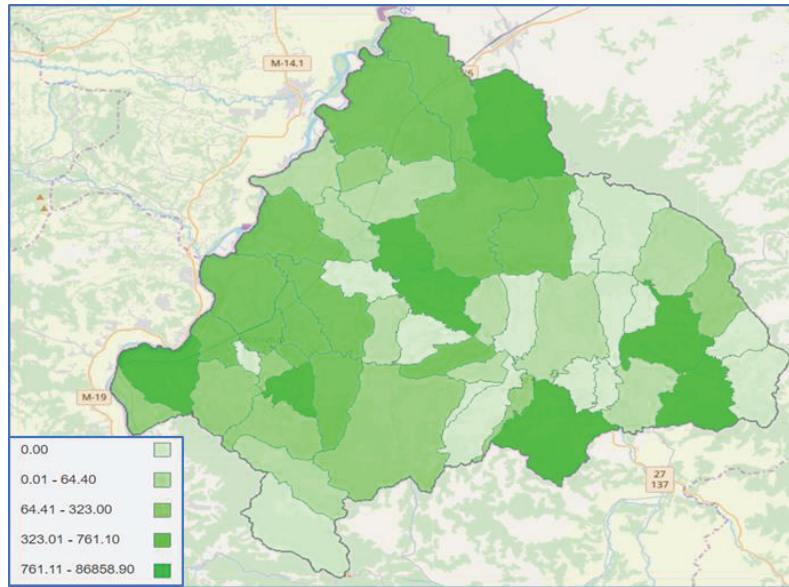
На слици испод дат је приказ вредности ЈПБН по насељеним местима у граду Лозници, за период 2015-2018. година (Фотографија 2.1.4.1.).

Поједина насељена места у Лозници имају већу вредност ЈПБН, а разлог за то може лежати у величини насељеног места и броју становника на подручју, као и услед проласка, кроз ту територију, одређених путних праваца од ширег саобраћајног значаја. Пример за овакву саобраћајницу на територији града Лознице су државни путеви IБ реда број 26: Београд - Обреновац - Шабац - Лозница - државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Мали Зворник) и број 27: државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Трбушница) - Лозница - Осечина - Ваљево - Лајковац - Ђелије - Лазаревац - Аранђеловац - Крчевац - Топола - Рача – Свилајнац.



Фотографија 2.1.4.1. Приказ вредности ЈПБН по насељеним местима у граду Лозници, период 2015-2018. година

Када је реч о колективном ризику, за период од 2015-2018. године израчунате су вредности КПБН за насељена места у Лозници (Фотографија 2.1.4.2).



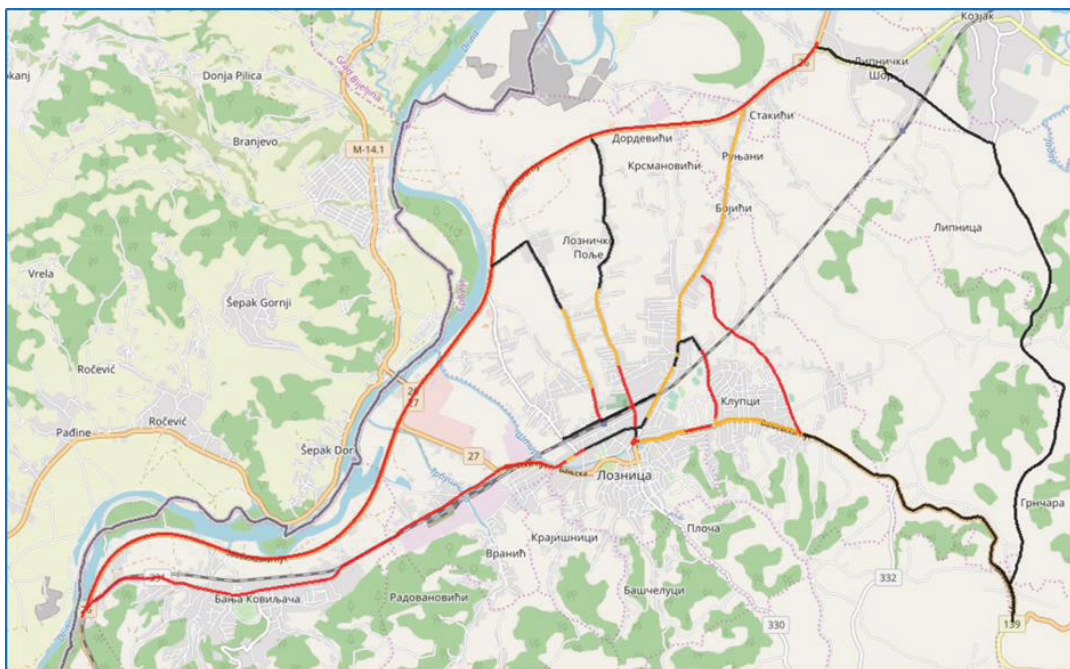
Фотографија 2.1.4.2. Приказ вредности КПБН по насељеним местима у граду Лозници, период 2015-2018. година

Забележена већа вредност колективног ризика у појединим насељеним местима може указати на потребу спровођења одређених контрамера за унапређење безбедности саобраћаја, приоритетно, у тим насељеним местима. Тиме би се остварио утицај у погледу спречавања догађања већег броја саобраћајних незгода, у односу на усмеравање активности и контрамера на целокупном подручју неке локалне самоуправе.

У 2016. години у Лозници извршено је снимање путне и уличне мреже специјализованим возилом према методологији Међународног програма за оцену путева системом звездица (енг. the International Road Assessment Programme – iRAP) и резултати истог су приказани на слици испод. Резултати реализованог снимања параметара безбедности пута имају за циљ да укажу на најпроблематичније локације на мрежи, на које треба приоритетно деловати.

Такође, ови резултати треба да буду подстрек и додатни мотив локалном управљачу пута да унапреди безбедност путне мреже у својој надлежности, али и да послужи као додатни аргумент локалне самоуправе при иницирању унапређења безбедности државних путева, који се налазе на њеној територији. Мапе на којима су приказане снимљене деонице путева са категоријама ризика могу бити значајна информација и корисницима пута, као смерница за процену ризика и кориговање свог понашања у саобраћају.

Према реализованом истраживању следећи путни правци, односно улице у насељу или делови истих, оцењени су најлошијом оценом (црна боја на мапи/ једна звездица): Бања Ковиљача-Шабачки пут, Марка Радуловића-Крст., Железничка, Анте Богићевића, Луке Стевића, Крст-Липнички Шор (Фотографија 2.1.4.3).



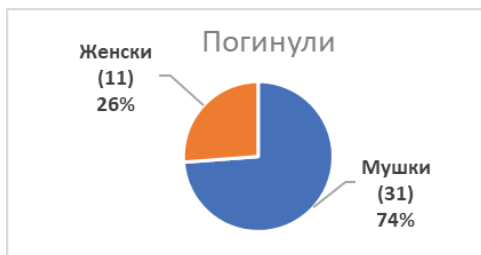
Фотографија 2.1.4.3. Оцена путева системом звездица – методологија iRAP

### 2.1.5. Структура настрадалих лица према полу погинулих и повређених у саобраћајним незгодама у Лозници, за период од 2014. до 2018. године

У Табела 2.1.8. и на Дијаграм 2.1.15. приказана је расподела укупног броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду 2014-2018. године, према полу. Може се уочити да су мушкарци у већој мери заступљени међу погинулим (74%), као и међу повређеним лицима (66%).

Табела 2.1.8. Расподела погинулих и повређених лица у саобраћајним незгода у Лозници, према полу, у периоду 2013-2017. година

Пол	ПОГ	%ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	%ПОВ	НАС
Мушки	31	73,8%	120	384	504	66,1%	535
Женски	11	26,2%	58	201	259	33,9%	270
Укупно	42	100,0%	178	585	763	100,0%	805



Дијаграм 2.1.15. Расподела погинулих и повређених у саобраћајним незгодама у Лозници, према полу, за период 2014-2018. године

Међу погинулим возачима у саобраћају у Лозници, преовлађују мушкарци, који чине 91% свих погинулих, док жене чине 9% од броја погинулих. Када су повређени возачи у питању, мушкарци чине 84% броја повређених лица (Дијаграм 2.1.16).



Дијаграм 2.1.16. Распореда погинулих и повређених возача у саобраћајним незгодама у Лозници, према полу, за период 2014-2018. године

За разлику од возача, у структури погинулих путника у возилу у Лозници, доминантно је страдање особа женског пола (64%). Када су путници у питању, оба пола су подједнако повређивана у саобраћају у Лозници (Дијаграм 2.1.16.).



Дијаграм 2.1.17. Распореда погинулих и повређених путника у саобраћајним незгодама у Лозници, према полу, за период 2014-2018. године

Доминантно страдање мушкараца у саобраћају у Лозници, у односу на жене, изражено је и када су пешаци у питању. Мушкарци чине 78% погинулих пешака, док жене чине 22%. У структури повређених пешака жене су страдале у већем проценту у односу на мушкарце. Жене чине 60%, а мушкарци 40% повређених пешака.



Дијаграми 2.1.18. Распореда погинулих и повређених пешака у саобраћајним незгодама у Лозници, према полу, за период 2014-2018. године

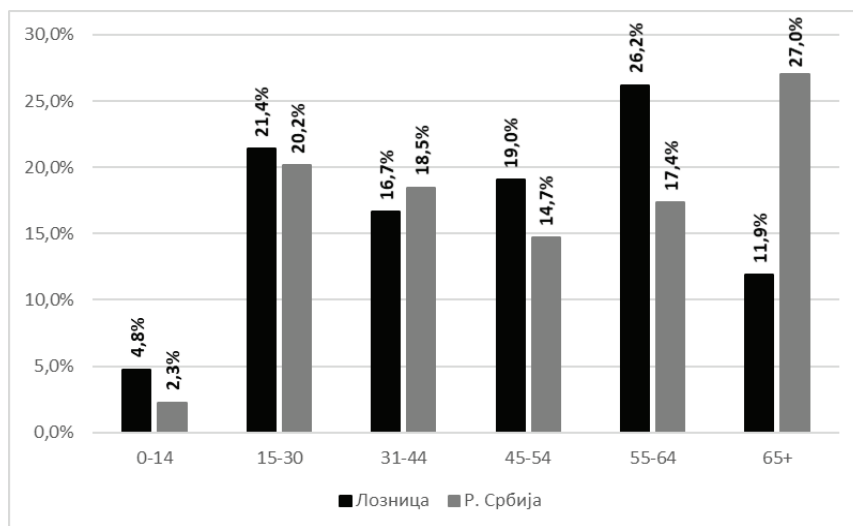
### 2.1.6. Упоредна анализа заступљености категорија учесника у саобраћају у настрадалима у саобраћајним незгодама у Лозници у односу на Републику Србију, за период 2014-2018

Упоредна анализа заступљености старосних категорија у укупном броју погинулих и повређених лица у Лозници и Србији, приказана је у Табела 2.1.9. и на Табела 2.1.9. и Табела 2.1.10.

Може се закључити да су међу погинулим лицима у Лозници, више заступљени деца, млади (15-30 год. старости) и старосне групе од 45-54 и 55-64 год, у односу на Србију. Лица старости 31-44 године и старија лица (65+) су у Лозници мање заступљена међу погинулим лицима, него што је то случај за територију Србије.

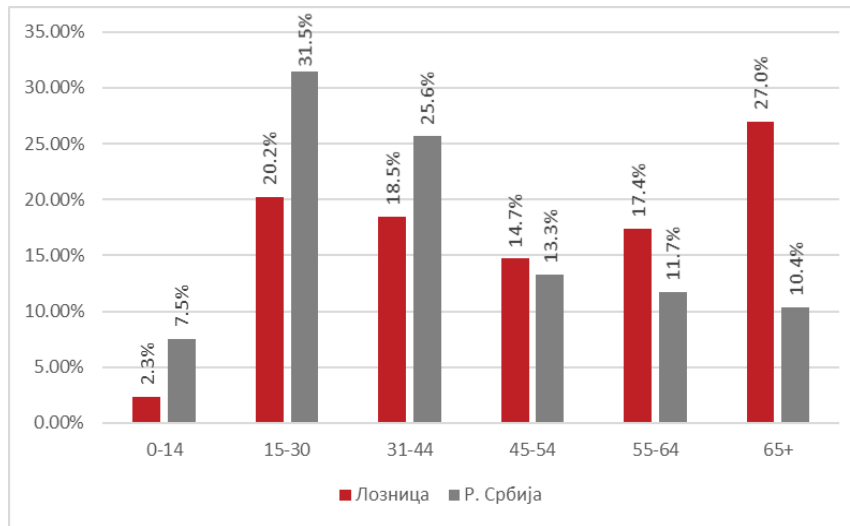
Табела 2.1.9. Упоредна анализа заступљености старосних категорија у укупном броју погинулих и повређених лица у Лозници и Србији, за период 2014-2018. година

Старост учесника	ПОГИНУЛИ		ПОВРЕЂЕНИ	
	Лозница	Р. Србија	Лозница	Р. Србија
0-14	4,8%	2,3%	2,3%	7,54%
15-30	21,4%	20,2%	20,2%	31,45%
31-44	16,7%	18,5%	18,5%	25,64%
45-54	19,0%	14,7%	14,7%	13,32%
55-64	26,2%	17,4%	17,4%	11,70%
65+	11,9%	27,0%	27,0%	10,35%



Дијаграм 2.1.19. Упоредна анализа заступљености старосних категорија у укупном броју погинулих лица у Лозници и Србији, за период 2014-2018. године

Када је реч о повређеним лицима, старосне категорије 45-54, 55-64 и старија лица (65+) више су заступљене међу повређеним лицима, него што је то случај за територију Србије (Дијаграм 2.1.19.).



Дијаграм 2.1.20. Упоредна анализа заступљености старосних категорија у укупном броју повређених лица у Лозници и Србији, за период 2014-2018. године

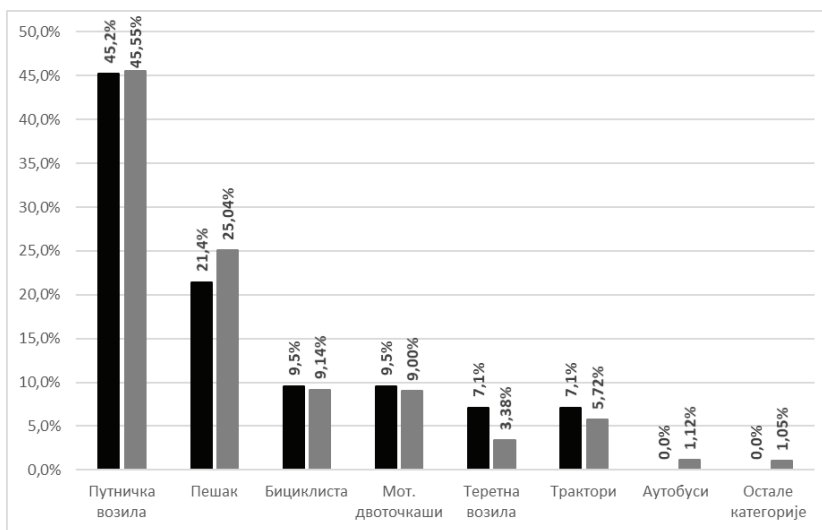
Упоредна анализа заступљености различитих категорија учесника у саобраћајним незгодама у укупном броју погинулих и повређених лица у Лозници и Србији, дата је у Табела 2.1.10 и на Дијаграм 2.1.21 и Дијаграм 2.1.22.

У структури погинулих лица у Лозници, према категоријама учесника у саобраћају, највише су заступљени возачи и путници у путничким аутомобилима (45,2% од свих погинулих). У броју погинулих лица, бициклисти, возачи и путници моторизованих двоточкаша, теретних возила и аутобуса у Лозници имају веће учешће него у Србији.

Табела 2.1.10. Упоредна анализа заступљености категорија учесника у СН у укупном броју погинулих и повређених лица у Лозници и Србији, за период 2014-2018. година

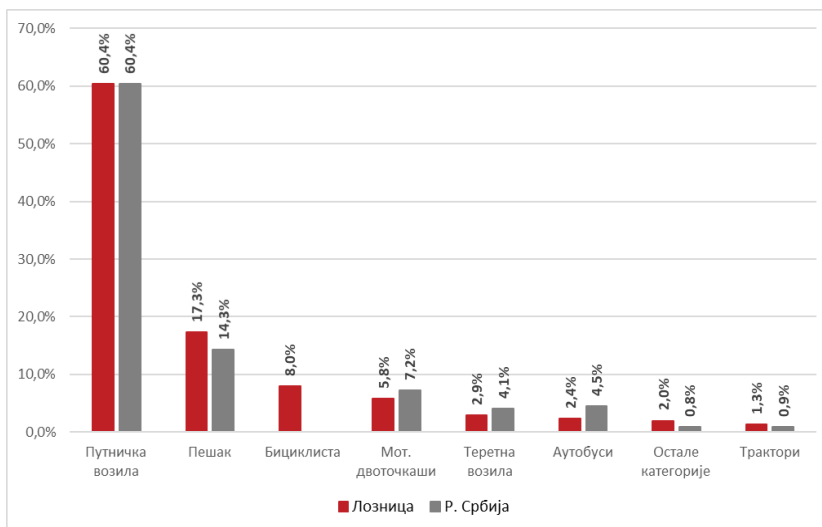
Категорија учесника	ПОГИНУЛИ		ПОВРЕЂЕНИ	
	Лозница	Р. Србија	Лозница	Р. Србија
Путничка возила	45,2%	45,6%	60,4%	60,4%
Пешак	21,4%	25,0%	17,3%	14,3%
Бициклисти	9,5%	9,1%	8,0%	0,0%
Мотор. двоточкаши	9,5%	9,0%	5,8%	7,2%
Теретна возила	7,1%	3,4%	2,9%	4,1%
Аутобуси	7,1%	5,7%	2,4%	4,5%
Трактори	0,0%	1,1%	2,0%	0,8%
Остале категорије	0,0%	1,0%	1,3%	0,9%





Дијаграм 2.1.21. Упоредна анализа заступљености категорија возила СН у укупном броју погинулих лица у Лозници и Србији за период 2014-2018. године

Пешаци, бициклисти, возачи и путници у тракторима и осталим категоријама моторних возила су у већој мери заступљени међу повређеним лицима, него што је то случај за Србију. Карактеристично је да су у односу на Србију, у Лозници бициклисти више заступљени међу погинулим и повређеним лицима (Дијаграм 2.1.21, Дијаграм 2.1.22).



Дијаграм 2.1.22. Упоредна анализа заступљености категорија учесника СН у укупном броју повређених лица у Лозници и Србији за период 2014-2018. год.

### 2.1.7. Врсте (видови и типови) саобраћајних незгода које су се догодиле у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године

Подаци о типовима саобраћајних незгода према CADaS (Common Accident Data Set) протоколу у Србији прикупљају од 2016. године. Пре увођења CADaS протокола, типизација саобраћајних незгода се могла вршити на основу 14 видова (врста) саобраћајних незгода. Основна идеја увођења типова саобраћајних незгода је да омогуће детаљније описивање ситуација које претходе настанку саобраћајне незгоде.

У складу са наведеним, подаци о врстама саобраћајних незгода које су се догодиле у Лозници, у периоду од 2013. до 2018 године, анализирани су посебно за податке од 2013. до 2015. године (према видовима саобраћајних незгода), а посебно за податке о саобраћајним незгодама које су се догодиле у временском периоду од 2016. до 2018. године (према типовима саобраћајних незгода).

Подаци о најчешћим видовима саобраћајних незгода које су се догодиле у периоду од 2013. до 2015. године, у односу на последице саобраћајних незгода, приказани су табеларно (Табела 2.1.11.). Уколико се посматрају саобраћајне незгоде са погинулим лицима, најчешће је евидентиран вид „Обарање или гажење пешака“ (39,1% од броја СН ПОГ), а затим видови „Удар у друго заустављено возило или објект на путу“ (17,4% од броја СН ПОГ) и „Бочни судари“ (13% од броја СН ПОГ). Када су у питању саобраћајне незгоде са повређеним лицима, најчешће је евидентиран вид „Обарање или гажење пешака“, док је код саобраћајних незгода са материјалном штетом најчешће евидентиран вид „Бочни судари“.

Табела 2.1.11. Најчешћи видови саобраћајних незгода у односу на последице за период 2013-2015. године у Лозници

Вид СН	СН ПОГ		СН ПОВ		СН НАС		СН МШ	
	број	%	број	%	број	%	број	%
Бочни судари	3	13,0	48	17,1	51	16,8	89	24,8
Судари при вожњи у истом смеру (тзв. "сустизања")	2	8,7	29	10,3	31	10,2	70	19,5
Судари из супротних смерова	2	8,7	41	14,6	43	14,1	51	14,2
Обарање или гажење пешака	9	39,1	68	24,2	77	25,3	0	0,0
Слетања возила са пута	0	0,0	7	2,5	7	2,3	58	16,2
Удар у друго заустављено возило или објект на путу	4	17,4	27	9,6	31	10,2	12	3,3
Остало	3	13,0	61	21,7	64	21,1	79	22,0
Укупно	23	100,0	281	100,0	304	100,0	359	100,0

Типови саобраћајних незгода, према CADaS протоколу, систематизовани су у оквиру пет група саобраћајних незгода:

1. саобраћајне незгоде са пешацима,
2. саобраћајне незгоде са паркираним возилима,
3. саобраћајне незгоде са једним возилом,
4. саобраћајне незгоде са најмање два возила – без скретања,
5. саобраћајне незгоде са најмање два возила – скретање или прелазак.

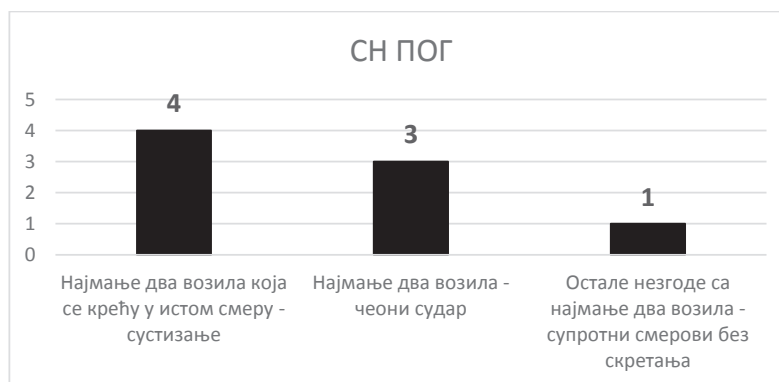
Према САДАS-у, за сваку саобраћајну незгоду може бити евидентирана по једна вредност за сваку од пет променљивих које се односе на групу типа саобраћајне незгоде.

У Табела 2.1.12. приказана је расподела група типова саобраћајних незгода, у односу на последице саобраћајних незгода, евидентираних у периоду од 2016. до 2018. године у Лозници. У структури саобраћајних незгода са погинулим лицима и са материјалном штетом, најчешће је евидентирана група типова „СН са најмање два возила – без скретања“. Саобраћајних незгода са повређеним, највише је опредељивана група типа „СН са најмање два возила – скретање / прелазак“ (28,0%).

Табела 2.1.12. Расподела опредељених група типова саобраћајних незгода у периоду од 2016-2018. године, у Лозници

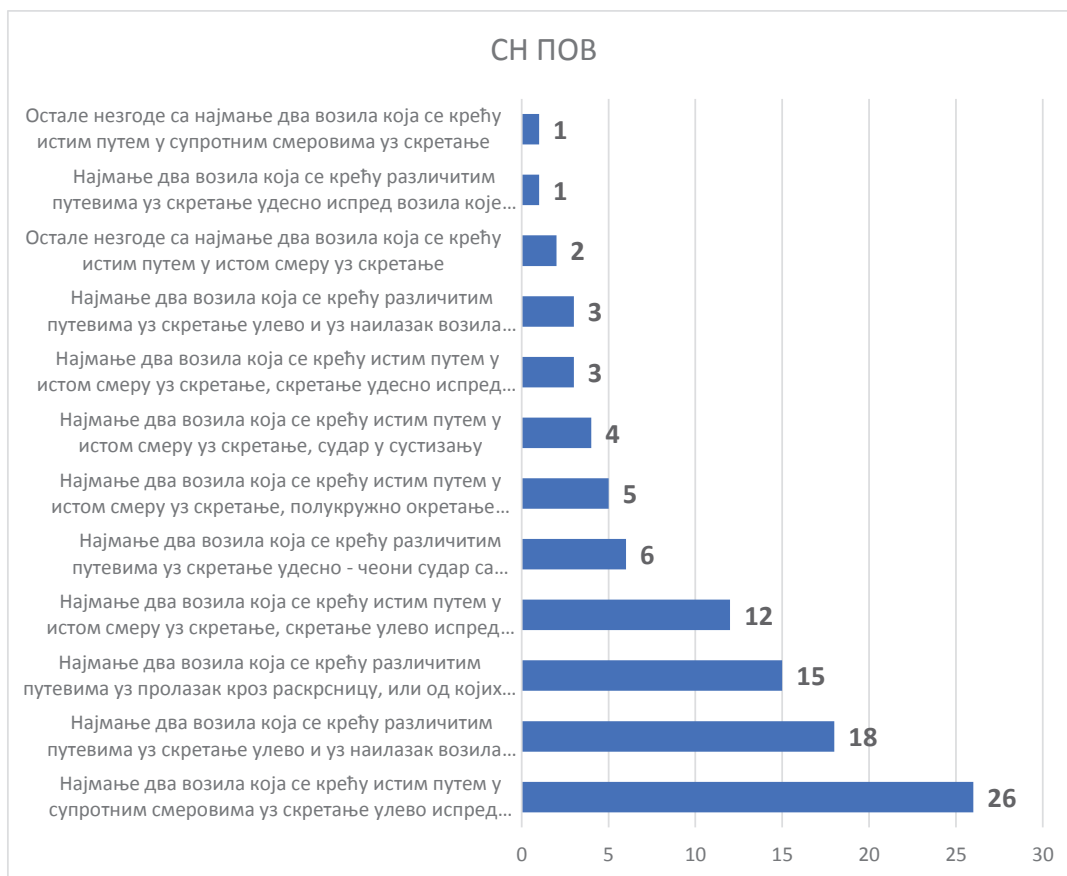
Групе типова СН	СНПОГ		СНПОВ		СННАС		СНМШ		СНУК	
	п	%	п	%	п	%	п	%	п	%
СН са најмање два возила – без скретања	8	53,3	84	24,5	92	25,7	128	37,3	220	31,4
СН са најмање два возила – скретање / прелазак	1	6,7	96	28,0	97	27,1	97	28,3	194	27,7
СН са једним возилом	4	26,7	78	22,7	82	22,9	63	18,4	145	20,7
СН са пешацима	2	13,3	76	22,2	78	21,8	0	0,0	78	11,1
СН са паркираним возилима	0	0,0	9	2,6	9	2,5	55	16,0	64	9,1
Укупно	15	100,0	343	100,0	358	100,0	343	100,0	701	100,0

У оквиру групе типова саобраћајних незгода „СН са најмање два возила – без скретања“ најчешће евидентиран тип незгоде је „Најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање“ (Дијаграм 2.1.23).



Дијаграм 2.1.23. Најчешће евидентиран тип СН ПОГ у групи типова „СН са најмање два возила – без скретања“

Најчешће евидентиран тип СН ПОВ у групи типова „СН са најмање два возила – скретање / прелазак“ је „Најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз скретање улево испред другог возила“ (Дијаграм 2.1.24.).



Дијаграм 2.1.24.Најчешће евидентиран тип СН ПОВ у групи типова „СН са најмање два возила – скретање / прелазак“

### 2.1.8. Утицајни фактори настанка саобраћајних незгода које су се догодиле у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године

Утицајним факторима сматрају се сви они фактори који су допринели настанку саобраћајне незгоде и које полицијски службеник може да определи на основу:

- утврђених „доказа“ за време увиђаја (на основу података о путу, путној инфраструктури, временским приликама, траговима насталим у саобраћајној незгоди, изјава сведока и/или учесника саобраћајне незгоде);
- или након увиђаја (на основу података о исправности возила са техничког прегледа, података о повредама лица из медицинских установа, изјава сведока и/или учесника саобраћајне незгоде);

Полицијски службеници саобраћајне полиције који врше увиђаје саобраћајних незгода од јануара 2016. године евидентирају и утицајне факторе који су допринели настанку саобраћајних незгода.

Сваки службеник саобраћајне полиције који врши евидентирање саобраћајних незгода, дужан је да евидентира како групе утицајних фактора, тако и појединачне утицајне факторе који су према његовом мишљењу имали допринос на настанак саобраћајне незгоде.

Табела 2.1.13. Расподела опредељених група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода у периоду од 2016. до 2018. године, у Лозници

Групе утицајних фактора настанка СН	СНПОГ		СНПОВ		СННАС		СНМШ		СНУК	
	број	%	број	%	број	%	број	%	број	%
Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача	4	13,8	156	26,6	160	26,0	165	30,7	325	28,2
Предузимање непромишљених радњи од стране возача	12	41,4	262	44,7	274	44,6	234	43,5	508	44,1
Пропусти пешака	1	3,4	30	5,1	31	5,0	0	0,0	31	2,7
Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности	4	13,8	62	10,6	66	10,7	46	8,6	112	9,7
Пропусти возача због неадекватне видљивости, прегледности, односно комплетног доживљаја виђења пута и саобраћаја	0	0,0	20	3,4	20	3,3	18	3,3	38	3,3
Пропусти возача због неискуства, односно неприменог и непрописног понашања	2	6,9	32	5,5	34	5,5	20	3,7	54	4,7
Специјални случајеви	1	3,4	2	0,3	3	0,5	6	1,1	9	0,8
Утицај неисправности возила	2	6,9	8	1,4	10	1,6	11	2,0	21	1,8
Утицај пута и путне околине	3	10,3	14	2,4	17	2,8	38	7,1	55	4,8
Укупно	29	100,0	586	100,0	615	100,0	538	100,0	1153	100,0

Расподела најчешће опредељених група утицајних фактора који су допринели настанку саобраћајних незгода у Лозници, у периоду од 2016. до 2018. године, према тежини последица незгода, приказана је у Табела 2.1.13. У укупном броју саобраћајних незгода, најзаступљенија група утицајних фактора је „Предузимање непромишљених радњи од стране возача“ (44,1%).

На другом месту је група „Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача“ (28,2%). Када је реч о саобраћајним незгодама са погинулим лицима, најзаступљенија група утицајних фактора је „Предузимање непромишљених радњи од стране возача“ (41,4%), док је на другом месту група „Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности“ (13,8%) (Табела 2.1.13).

У оквиру најчешће евидентираних групе утицајних фактора у СН ПОГ и СН ПОВ, „Предузимање непромишљених радњи од стране возача“, најчешћи евидентиран утицајни фактор је „Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“.

Код СН ПОГ следе утицајни фактори „Неуступање првенстава пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја“, „Небезбедно одстојање или растојање између возила“ и „Прелазак преко неиспрекидане разделне линије на коловозу“.

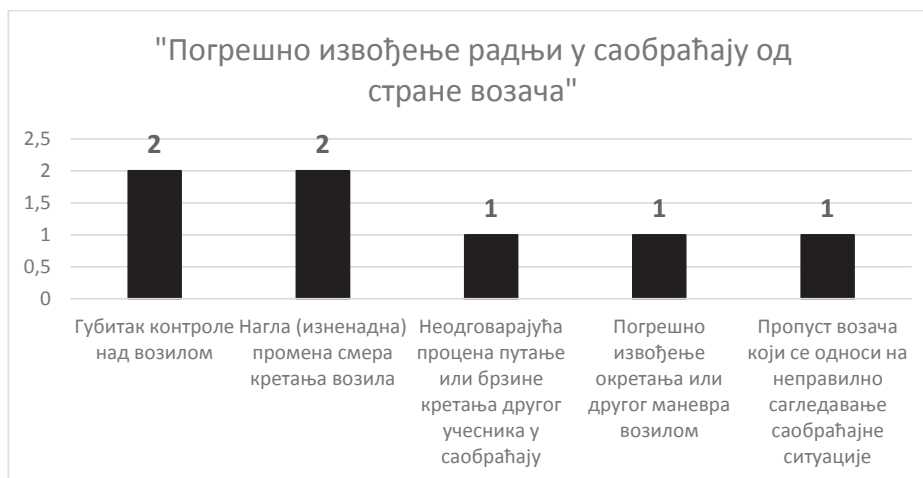
Најчешће евидентирани утицајни фактори код СН ПОГ у групи утицајних фактора "Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача" су „Губитак контроле над возилом“ и „Нагла промена смера кретања возила“.



Дијаграм 2.1.25. Најчешће евидентирани утицајни фактори код СН ПОГ у групи утицајних фактора "Предузимање непромишљених радњи од стране возача", за период 2016-2018. год.



Дијаграм 2.1.26. Најчешће евидентирани утицајни фактори код СН ПОВ у групи утицајних фактора „Предузимање непромишљених радњи од стране возача“, за период 2016-2018. год.

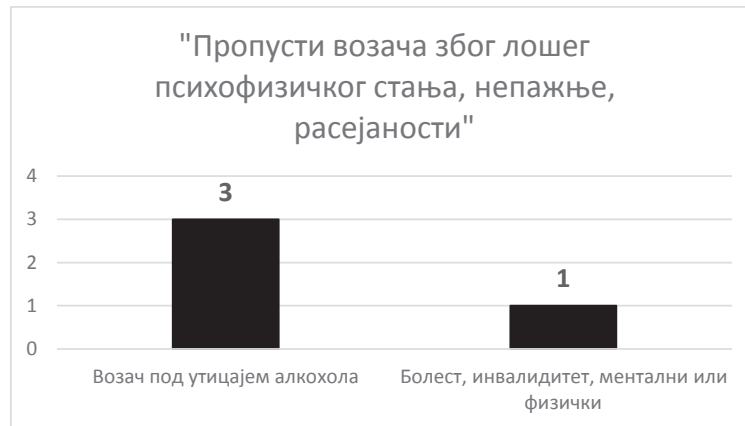


Дијаграм 2.1.27. Најчешће евидентирани утицајни фактори код СН ПОГ у групи утицајних фактора "Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача", за период 2016-2018.



Дијаграм 2.1.28. Најчешће евидентирани утицајни фактори код СН ПОВ у групи утицајних фактора "Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача", за период 2016-2018.

Најчешће евидентирани утицајни фактори код СН ПОВ у групи утицајних фактора „Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача“ су „Пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације“ и „Неодговарајућа процена путање или брзине кретања другог учесника у саобраћају“. Најчешће евидентирани утицајни фактори настанка СН ПОГ и СН ПОГ у групи „Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности“ је утицајни фактор који се односи на вожњу под дејством алкохола. У посматраном временском периоду овај утицајни фактор у СН ПОГ евидентиран је 3 пута (Дијаграм 2.1.29.). Имајући у виду да се у периоду од 2016. до 2018. године у Лозници догодило 15 саобраћајних незгода са погинулим лицима, то би алкохол био један од утицајних фактора настанка 20% незгода са погинулим лицима.



Дијаграм 2.1.29. Најчешће евидентирани утицајни фактори код СН ПОГ у групи утицајних фактора "Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности", за период 2016-2018. год.



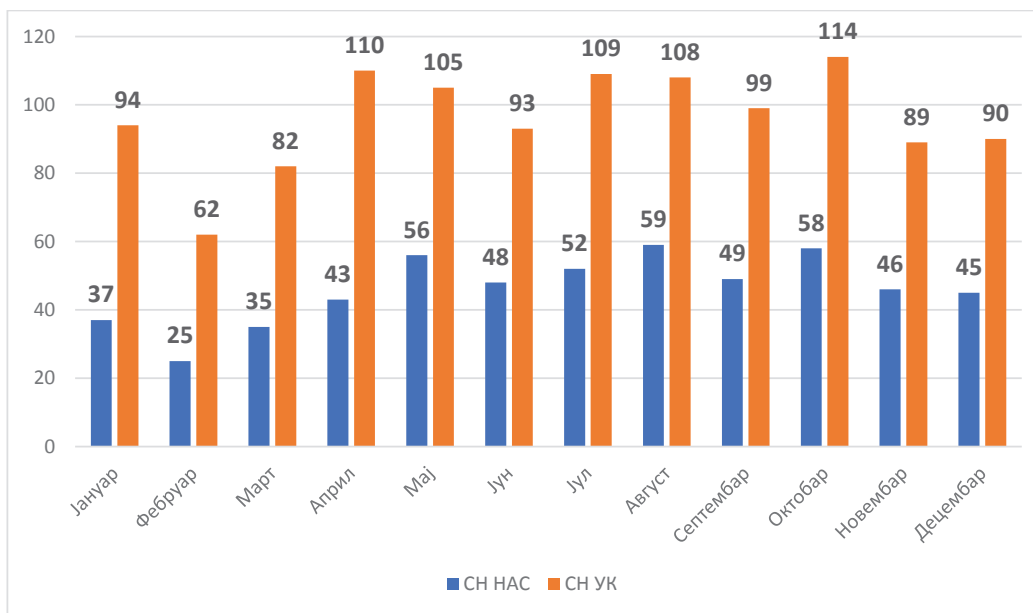
Дијаграм 2.1.30. Најчешће евидентирани утицајни фактори код СН ПОВ у групи утицајних фактора "Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности", за период 2016-2018. год.

Утицајни фактор који се односи на алкохол, такође је најчешће евидентиран утицајни фактор у групи „Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности“ код СН ПОВ (Дијаграм 2.1.30.). Исти је евидентиран у 57 саобраћајних незгода са повређеним лицима, што представља удео од 16,8%.

### 2.1.9. Анализа временске расподеле саобраћајних незгода и погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године

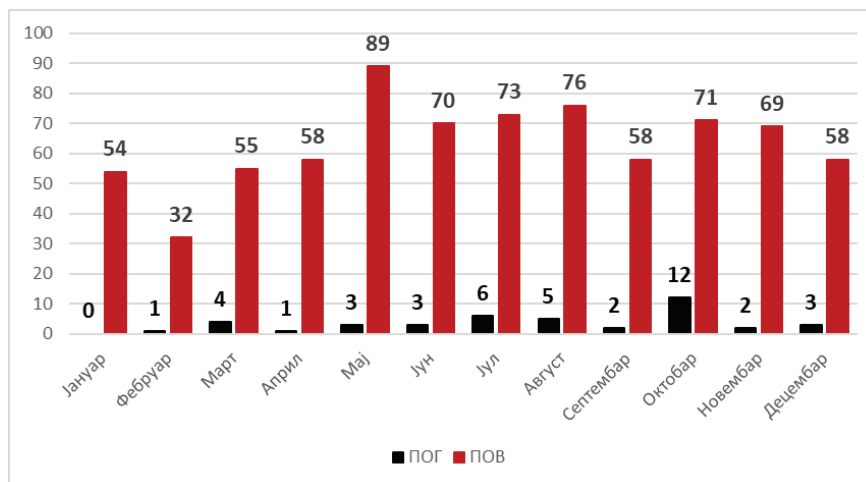
Расподела укупног броја саобраћајних незгода које су се догодиле у Лозници у периоду од 2014. до 2018. године, као и расподела незгода са настрадалим лицима, по месецима у току године приказана је на Дијаграм 2.1.31.





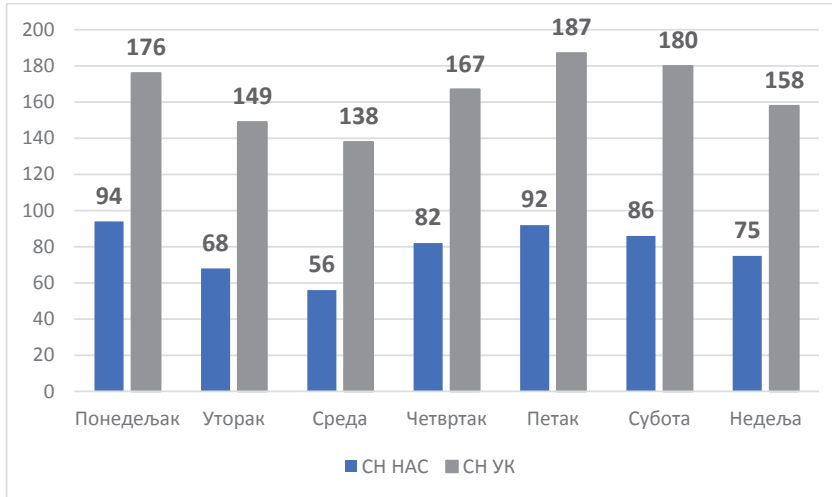
Дијаграм 2.1.31. Месечна расподела укупног броја саобраћајних незгода и незгода са настрадалим лицима, у Лозници, у периоду 2014-2018.

Временска анализа саобраћајних незгода са настрадалим лицима по месецима указује на то да се у другој половини године догађа већи број саобраћајних незгода. Фебруар се истиче као месец са најмањим бројем саобраћајних незгода са настрадалим лицима (25 СН HAC), а август као месец у ком се догодило највише СН HAC (Дијаграм 2.1.31). Анализирајући последице саобраћајних незгода по месецима у току године, може се уочити да се месец октобар истиче као месец са највећим бројем погинулих лица, док у јануару на територији града Лознице није погинуло ниједно лице (Дијаграм 2.1.32). Међутим, када је реч о повређеним лицима, издваја се месец мај као месец у ком је повређено највише лица (11,7%), док је у фебруару било најмање повређених лица у саобраћају у Лозници (4,2%).



Дијаграм 2.1.32. Месечна расподела укупног броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду 2014-2018. год.

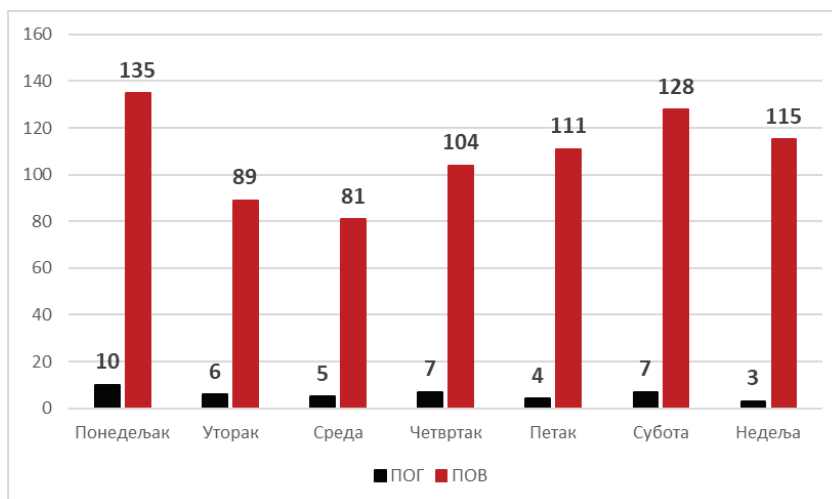
Анализирајући укупан број саобраћајних незгода по данима у току недеље, долази се до закључка да је највећи број незгода забележен петком и суботом (16,2% и 15,6%). Уколико се посматрају саобраћајне незгоде са настрадалим лицима, издвајају се понедељак и петак као дани када се догодио највећи број незгода ове врсте (Дијаграм 2.1.33).



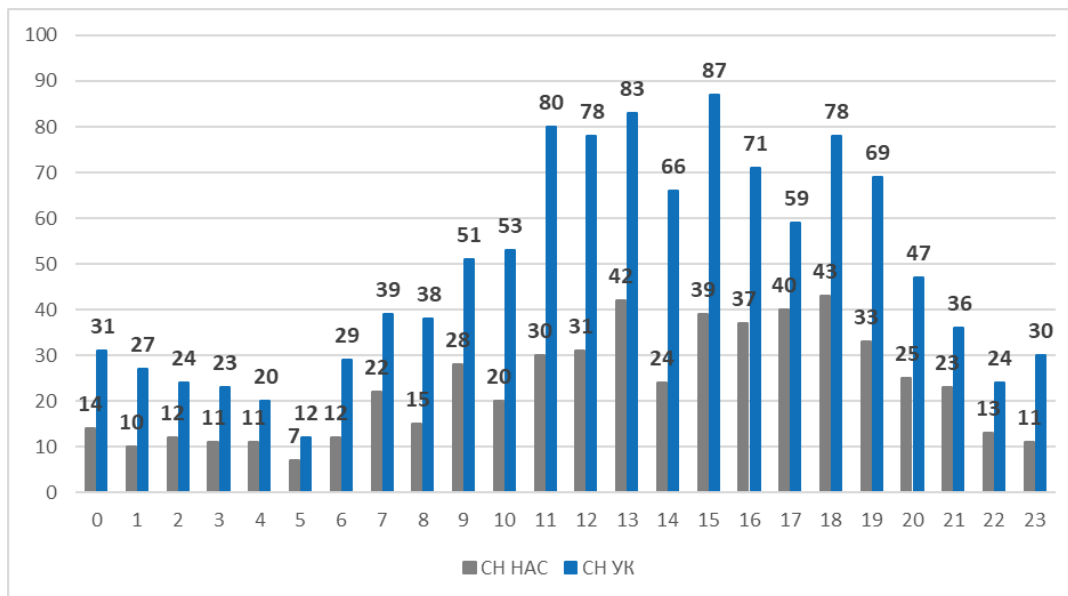
Дијаграм 2.1.33. Расподела укупног броја саобраћајних незгода и саобраћајних незгода са настрадалим лицима по данима у недељи, у Лозници, у периоду 2014-2018.

Расподела укупног броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама по данима у недељи, у Лозници, у периоду 2014-2018. дата је на Дијаграм 2.1.33.

У Лозници је највише лица смртно страдало и било повређено у саобраћају понедељком. На другом месту по броју погинулих лица у саобраћајним незгодама издвајају се четвртак и субота, а по броју повређених субота (Дијаграм 2.1.34).



Дијаграм 2.1.34. Расподела укупног броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама по данима у недељи, у Лозници, у периоду 2014-2018.

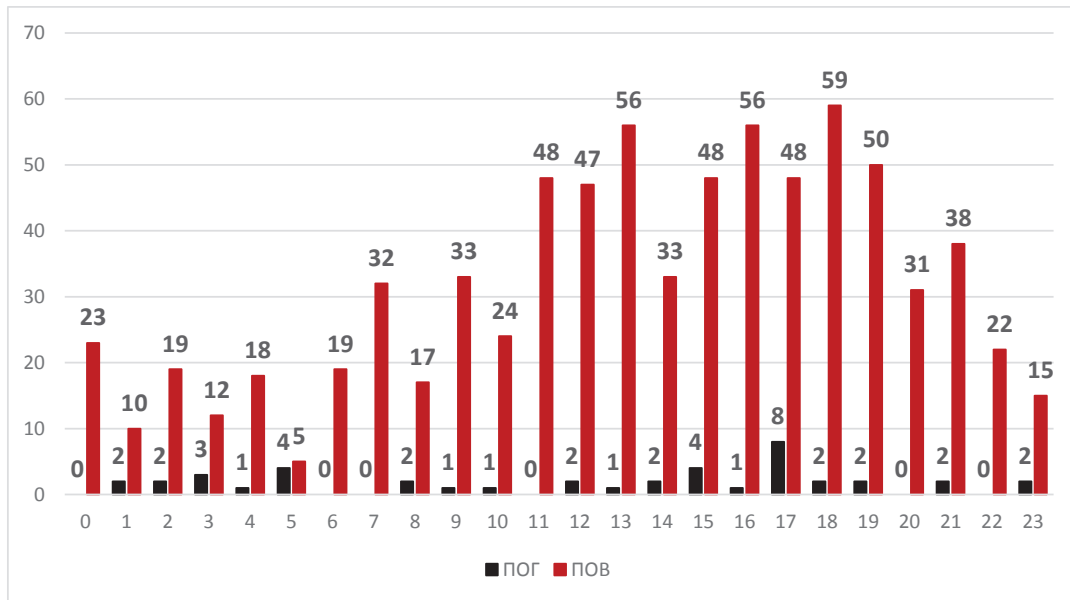


Дијаграм 2.1.35. Расподела укупног броја саобраћајних незгода и саобраћајних незгода са настрадалим лицима по часовима у току дана, у Лозници, у периоду 2014-2018. год.

Часовна расподела је веома важна зато што показује број незгода и величину страдања по деловима дана, а посебно важни закључци се могу добити часовном анализом страдања различитих категорија учесника у саобраћају и различитих својстава учесника у саобраћају. На наредном графику (Дијаграм 2.1.35) приказана је расподела укупног броја саобраћајних незгода и саобраћајних незгода са настрадалим лицима, по часовима у току дана, у периоду од 2014. до 2018. године.

На основу анализе броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима по часовима у току дана, на територији града Лознице, може се уочити да се већи број саобраћајних незгода догађа у периоду од 11:00 до 19:00 часова.

Највећи број саобраћајних незгода забележен је у периоду од 12:00 до 13:00 часова (83 незгоде) и од 14:00 до 15:00 часова (87 незгода).



Дијаграм 2.1.36. Распореда укупног броја погинулих и повређених лица по часовима у току дана, у Лозници, у периоду 2014-2018. год.

На основу расподеле укупног броја погинулих лица по часовима у току дана, у Лозници, у периоду 2014-2018. год, може се закључити да највећи број лица смртно страдао у периоду од 16:00 до 17:00 часова (8 лица). Кад је реч о повређеним лицима у саобраћају у Лозници, највећи број их је био повређен у периоду од 17:00 до 18:00 часова (Дијаграм 2.1.36.).

### 2.1.10. Анализа просторне расподеле саобраћајних незгода у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године

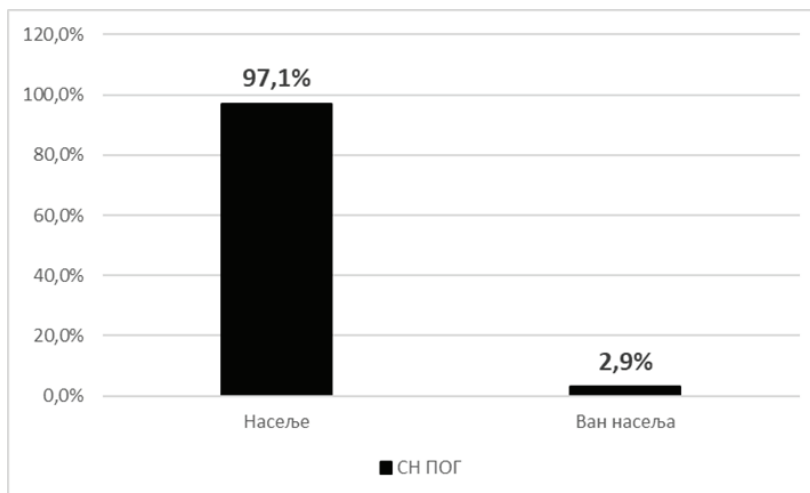
Просторна анализа саобраћајних незгода за територију града Лознице урађена је за петогодишњи период, од 2014. до 2018. године. Анализирана је расподела саобраћајних незгода према тежини последица у зависности од тога да ли се незгода догодила у насељу или ван насеља, у односу на категорију пута и путне правце. Када је у питању просторна анализа саобраћајних незгода према категоријама пута и путним правцима, иста је извршена за период од 2015. до 2018. године, имајући у виду чињеницу да је саобраћајна полиција у Србији почела да прикупља податке о локацијама незгода од јануара 2015. године. Код анализе просторне дистрибуције по категорији пута и путним правцима у обзир су узети само подаци о незгодама за које је овај податак евидентиран, и у складу са бројем незгода за које су били познати ови подаци су рачунате расподеле саобраћајних незгода по категорији путева и путним правцима.

У Табела 2.1.14. приказана је расподела саобраћајних незгода у Лозници, у зависности да ли су се незгоде догодиле у насељу или ван насеља, за период 2014-2018. године.

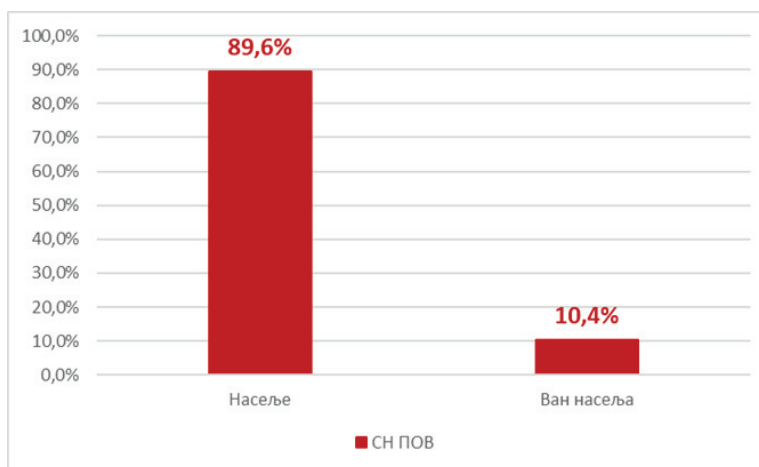
Највећи број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима у Лозници, у периоду од 2014-2018. год. догодио се у насељу (Дијаграм 2.1.37.).

Табела 2.1.14. Расподела саобраћајних незгода у Лозници, у зависности да ли су се догодиле у насељу или ван насеља, за период 2014-2018. година

Локација	СНПОГ		СНПОВ		СНМШ		СНУК	
	број	%	број	%	број	%	број	%
Ван насеља	33	97,1%	465	89,6%	544	90,4%	1042	90,2%
Насеље	1	2,9%	54	10,4%	58	9,6%	113	9,8%
Укупно	34	100,0%	519	100,0%	602	100,0%	1155	100,0%



Дијаграм 2.1.37. Расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима, у насељу/ван насеља, у Лозници, за период 2014-2018.



Дијаграм 2.1.38. Расподела саобраћајних незгода са повређеним лицима, у насељу/ван насеља, у Лозници, за период 2014-2018. год.

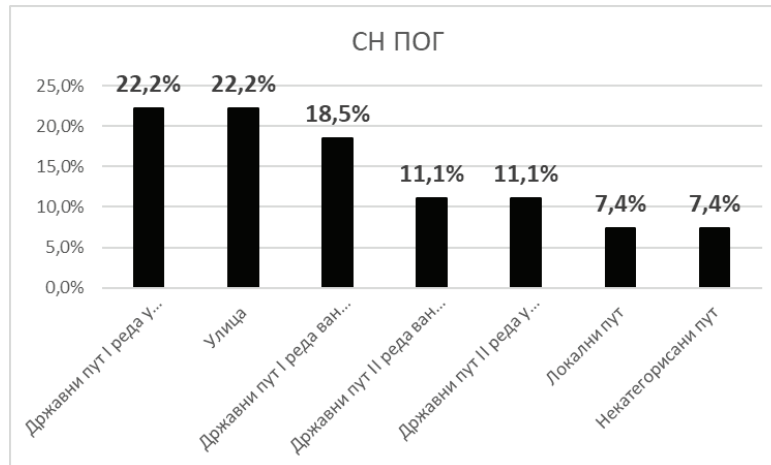
Расподела саобраћајних незгода у Лозници, према тежини последица, у односу на категорију пута, за период 2014-2018. године приказана је у Табела 2.1.15. Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима догодио се подједнако на државном путу I реда у насељу и на улицама (по 22,2%).

Имајући у виду географски положај града Лознице и величину транзитног саобраћаја, државни пут I реда у насељу представља саобраћајницу на којој се укршта локални са транзитним саобраћајем и то може бити један од разлога за догађање већег броја незгода.

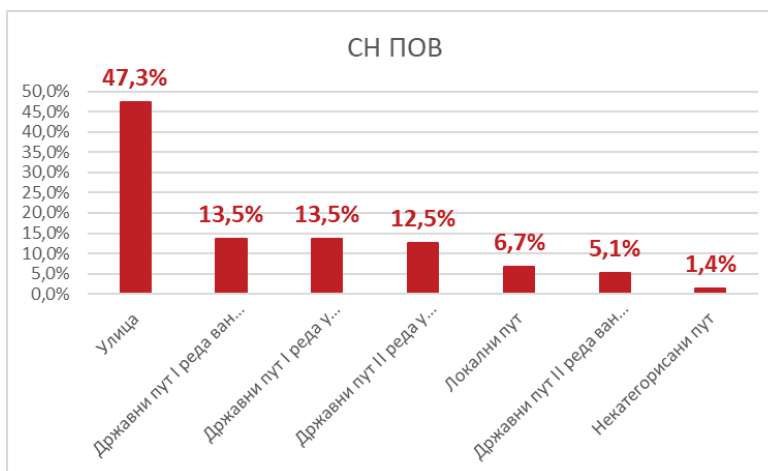
У структури саобраћајних незгода са повређеним лицима, нешто већи број незгода се догодио на улицама (47,3%), у односу на државне путеве на територији града Лознице (44,7%).

Табела 2.1.15. Расподела саобраћајних незгода у Лозници, у односу на категорију пута, за период 2014-2018.

Категорија пута	СНПОГ		СНПОВ		СНМШ		СНУК	
	број	%	број	%	број	%	број	%
Државни пут I реда ван насеља	5	18,5%	69	13,5%	89	16,1%	163	14,9%
Државни пут I реда у насељу	6	22,2%	69	13,5%	3	13,2%	148	13,6%
Државни пут II реда ван насеља	3	11,1%	26	5,1%	25	4,5%	54	4,9%
Државни пут II реда у насељу	3	11,1%	64	12,5%	56	10,1%	123	11,3%
Улица	6	22,2%	241	47,3%	280	50,5%	527	48,3%
Локални пут	2	7,4%	34	6,7%	28	5,1%	64	5,9%
Некатегорисани пут	2	7,4%	7	1,4%	3	0,5%	12	1,1%
укупно	27	100,0%	510	100,0%	554	100,0%	1091	100,0%



Дијаграм 2.1.39. Расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима према категорији пута у Лозници, за период 2015-2018. год.



Дијаграм 2.1.40. Расподела саобраћајних незгода са повређеним лицима према категорији пута у Лозници, за период 2015-2018. год.

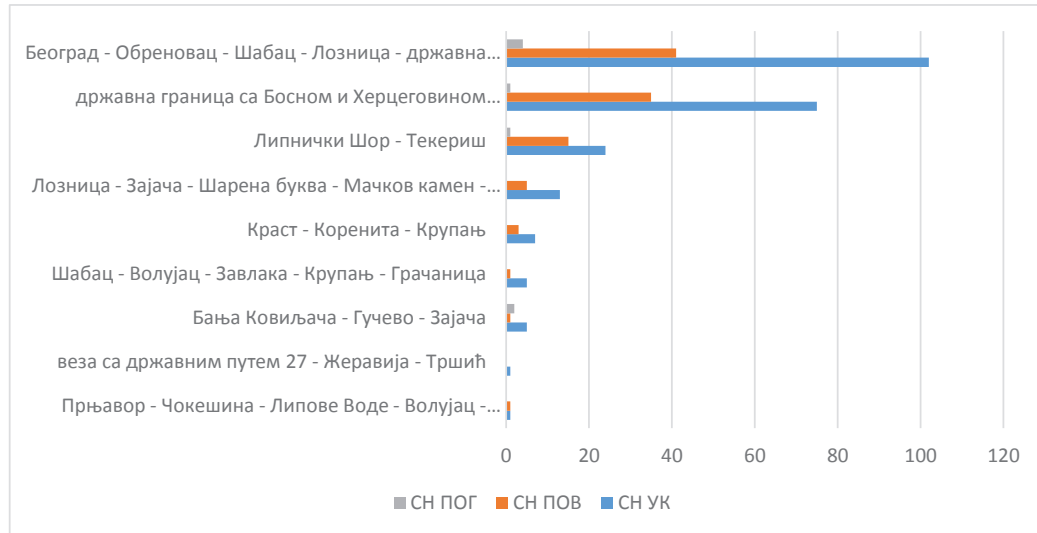
Табела 2.1.16. Расподела саобраћајних незгода према путним правцима за период 2015-2018. год.

Путни правац	СН ПОГ	СН ПОВ	СН УК
Бања Ковиљача - Гучево - Зајача	2	1	5
Београд - Обреновац - Шабац - Лозница - државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Мали Зворник)	4	41	102
државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Трбушница) - Лозница - Осечина - Ваљево - Лајковац - Ђелије - Лазаревац - Аранђеловац - Крчевац - Топола - Рача - Свилајнац	1	35	75
Краст - Коренита - Крупањ	0	3	7
Липнички Шор - Текериш	1	15	24
Лозница - Зајача - Шарена буква - Мачков камен - веза са државним путем 137	0	5	13
Прњавор - Чокешина - Липове Воде - Волујац - Синошевић - Накучани - Матијевац - веза са државним путем 21	0	1	1
Шабац - Волујац - Завлака - Крупањ - Грачаница	0	1	5
веза са државним путем 27 - Жеравија - Тршић	0	0	1
<b>Укупно</b>	<b>8</b>	<b>102</b>	<b>233</b>

У Табела 2.1.16. и на Дијаграм 2.1.41 су дати подаци о саобраћајним незгодама које су се догодиле у периоду од 2015. до 2018. године на територији Лознице и њихова дистрибуција по путним правцима државних путева.

Из табеле се може уочити да се највећи број саобраћајних незгода са смртним исходом (4), као и са повређеним (41) догодио на државном путу Београд - Обреновац - Шабац - Лозница - државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Мали Зворник).

Следећи путни правац по броју саобраћајних незгода са погинулим јесте: Бања Ковиљача - Гучево – Зајача (2 СН ПОГ), док је по броју СН ПОВ то путни правац: државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Трбушница) - Лозница - Осечина - Ваљево - Лајковац - Ћелије - Лазаревац - Аранђеловац - Крчевац - Топола - Рача – Свилајнац (35 СН ПОГ).



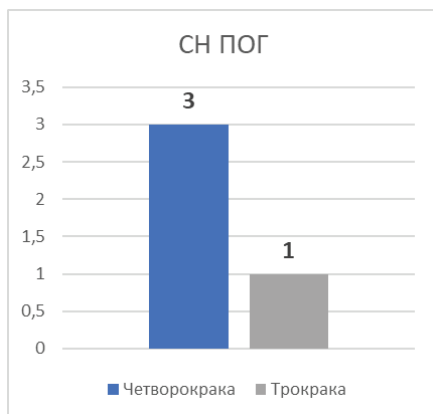
Дијаграм 2.1.41. Расподела саобраћајних незгода према путним правцима у Лозници, за период 2015-2018. год.

Када се посматра структура саобраћајних незгода према врсти незгоде, које су се догодиле у Лозници у периоду 2014-2018. године на раскрсницама, може се закључити да се највећи број незгода са погинулим лицима догодио на четворокраким раскрсницама, док се на раскрсницама са кружним током саобраћаја није догодила ни једна саобраћајна незгода са погинулим лицем (Табела 2.1.17. и Дијаграм 2.1.42). На трокраким раскрсницама се догодио највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима (96 СН ПОВ), док се најмањи број догодио на раскрсницама са кружним током саобраћаја (2 СН ПОВ).

Табела 2.1.17. Расподела броја саобраћајних незгода према типовима раскрсница у Лозници, у периоду 2014-2018.

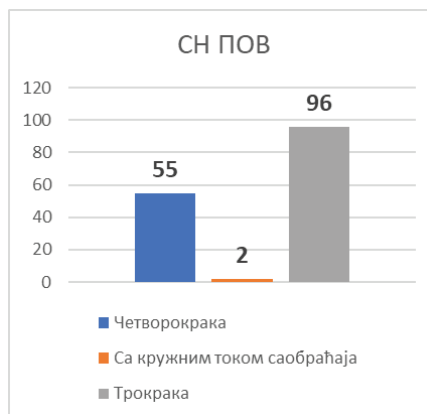
Тип раскрснице	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАС	СН МШ	СН УК
Четворокрака	3	55	58	59	117
Са кружним током саобраћаја	0	2	2	9	11
Трокрака	1	96	97	92	189
Укупно	4	153	157	160	317





Дијаграм 2.1.42.

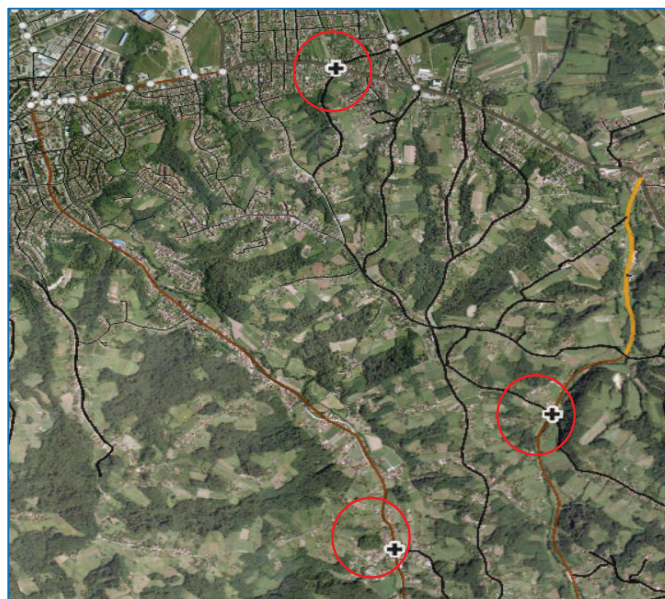
Расподела броја саобраћајних незгода са погинулим, према типу раскрснице, у Лозници, за период 2014-2018. година



Дијаграм 2.1.43.

Расподела броја саобраћајних незгода са погинулим, према типу раскрснице, у Лозници, за период 2014-2018. година

На слици испод дат је приказ локација саобраћајних незгода са погинулим лицима које су се догодиле на четворокраким раскрсницама у Лозници, у периоду 2015-2018. године.

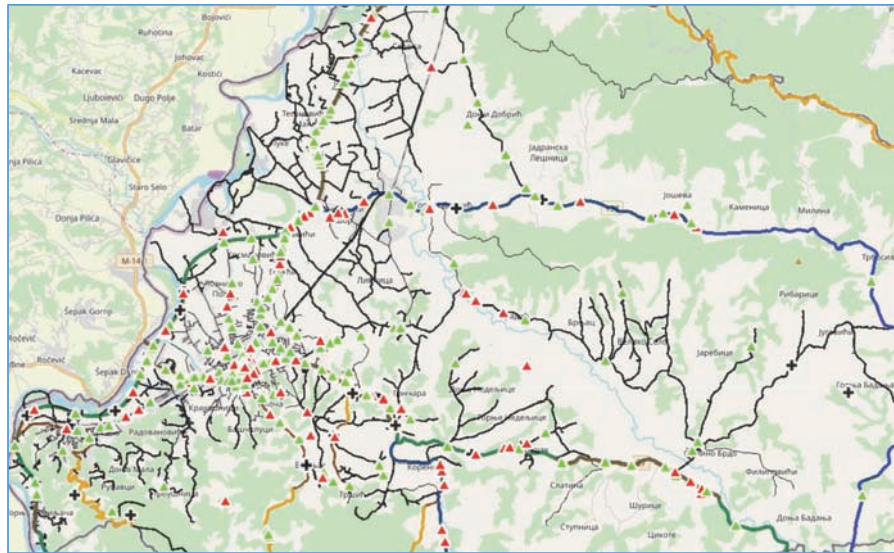


НАЗИВ: Локације саобраћајних незгода са погинулим лицима које су се догодиле на четворокраким раскрсницама у периоду 2015-2018. год.

ЛЕГЕНДА:

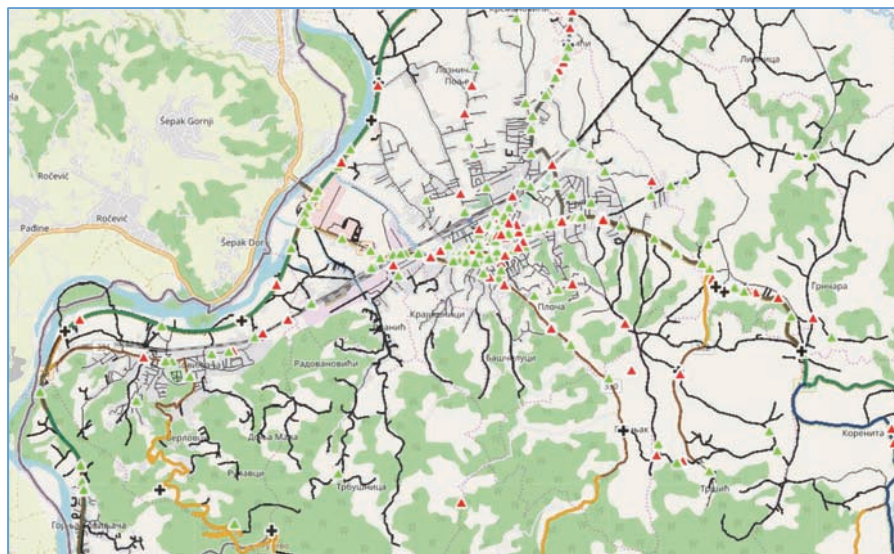
⊕- СН са ПОГ

:



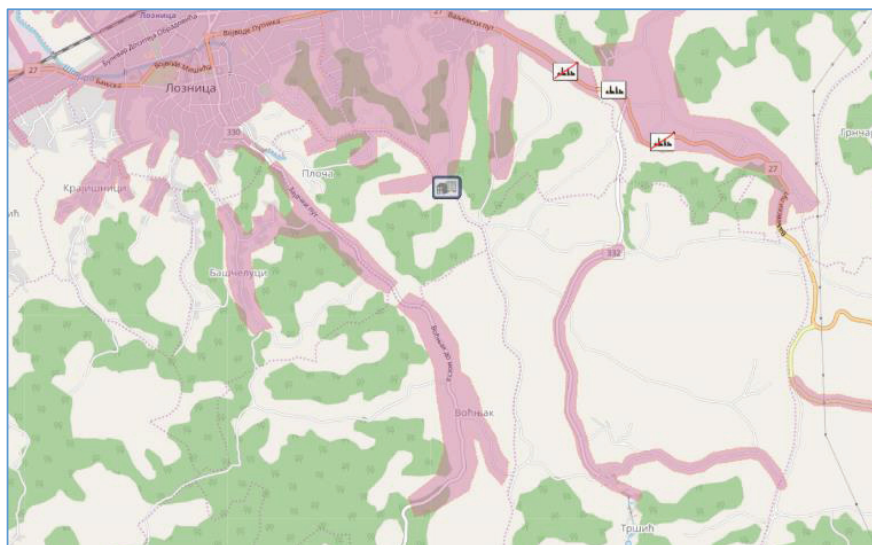
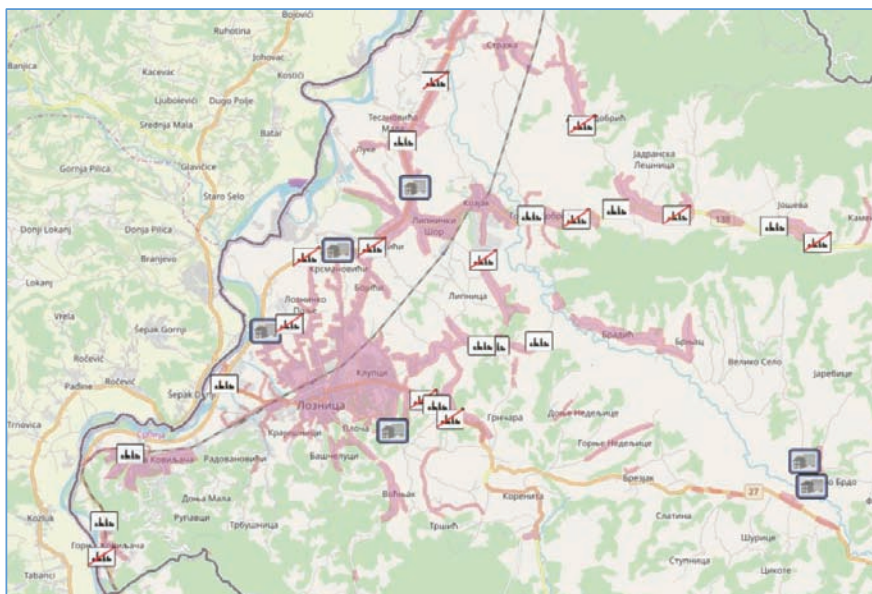
НАЗИВ:  
Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима на територији  
Лознице у периоду 2015-2018. – шири изглед

ЛЕГЕНДА  
+ - CH са ПОГ  
▲ - CH са ТТП  
▲ - CH са ЛТП



НАЗИВ:  
Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима на територији  
Лознице у периоду 2015-2018. – ближи изглед

ЛЕГЕНДА  
+ - CH са ПОГ  
▲ - CH са ТТП  
▲ - CH са ЛТП



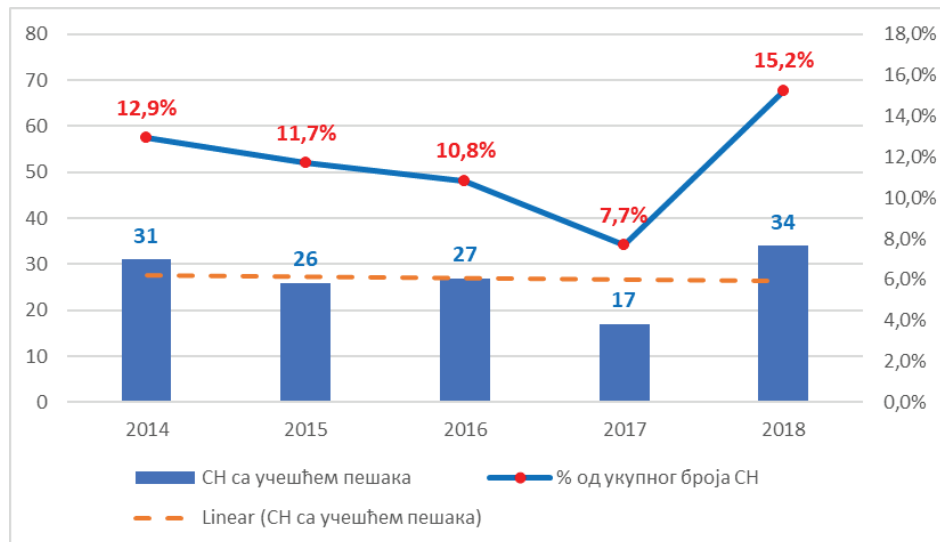
Фотографија 2.1.10.1. Приказ граница урбане зоне и зоне насеља и позиција саобраћајног знака „насеље“, 2016. година

Ефикасно управљање брзинама у неком насељеном подручју подразумева јасну и недвосмислену класификацију деоница путева у погледу припадности насељу, односно класификацији деонице као „ван насеља“. Према Закону о безбедности саобраћаја на путевима насеље представља изграђен, функционално обједињен простор, који је намењен за живот и рад становника и чије су границе обележене одговарајућим саобраћајним знаком. Важно је да између функционално обједињеног простора намењеног животу и раду становника и постављеног саобраћајног знака „насеље“ (III-24) не постоје одступања, како би се постигло одговарајуће управљање брзинама на путевима.

Такође, оно подразумева поверење учесника у саобраћају у постављену саобраћајну сигнализацију, што се не може очекивати уколико саобраћајни знакови нису усклађени са потребама за постављањем тих знакова. Због тога је извршен преглед постављених саобраћајних знакова за насеље, односно престанак насеља, и граница урбаних зона – „зона насеља“ у 2016. години. Према овој анализи, у 2016. години, град Лозница није имала јасно одређене границе насеља у појединим деловима своје територије, што је могло имати негативан утицај на стање безбедности саобраћаја. Позиције саобраћајних знакова у односу на границе урбане зоне приказане су на слици испод. Зона насеља на слици обележена је ружичастом бојом (Фотографија 2.1.10.1).

### 2.1.11. АНАЛИЗА СТРАДАЊА У САОБРАЋАЈУ ПО КАТЕГОРИЈАМА УЧЕСНИКА - ПЕШАЦИ

У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници је регистровано 135 саобраћајних незгода са учешћем пешака. У просеку се годишње у Лозници региструје 27 саобраћајних незгода са учешћем пешака, тако да су пешаци учесници у око 12% свих саобраћајних незгода. На Дијаграм 2.1.44 се може уочити да у Лозници није успостављен стабилан тренд смањења броја саобраћајних незгода са учешћем пешака, већ да тај број осцилује по годинама посматраног периода. Највећи број саобраћајних незгода са учешћем пешака забележен је у 2018. години (34 СН са учешћем пешака).

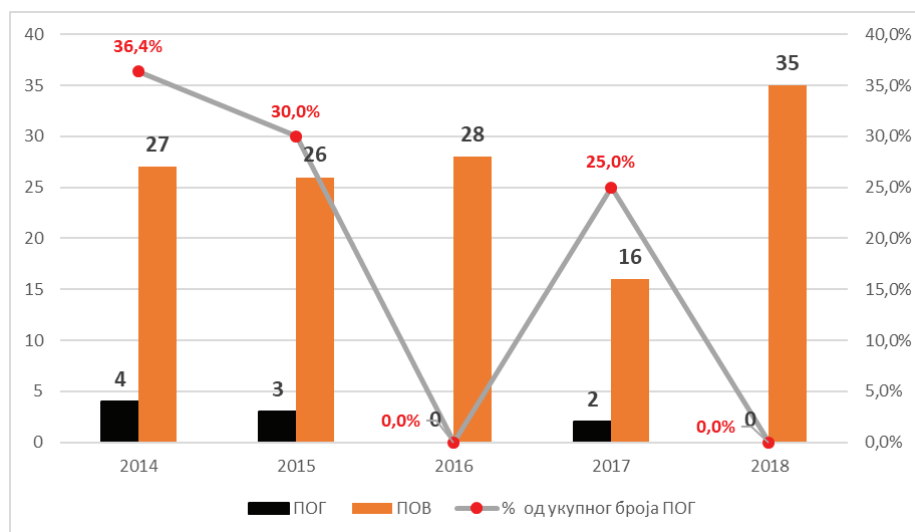


Дијаграм 2.1.44. Број саобраћајних незгода у којима су учествовали пешаци и заступљеност ових незгода у укупном броју саобраћајних незгода у Лозници, за период 2014-2018.

У посматраном временском периоду (2014-2018. год.), у Лозници је у саобраћајним незгодама погинуло 9 пешака, док су повређена 132 пешака (Дијаграм 2.1.45). Погинули пешаци чине око 18% свих погинулих лица у Лозници, што је мање од просека за Србију, где пешаци чине 25% погинулих у саобраћајним незгодама. Међутим, у 2014. и 2015. години су ови проценти износили 36,4% и 30,0%, респективно. Када је реч о повређеним пешацима, они чине око 17% свих повређених лица у саобраћајним незгодама у Лозници.

Ова вредност је већа у односу на просек који важи у Србији, с обзиром да у Србији пешаци чине око 14% повређених у саобраћајним незгодама. Са Дијаграм 2.1.45. се може уочити да у посматраном временском периоду није успостављен стабилан тренд смањења броја повређених пешака.

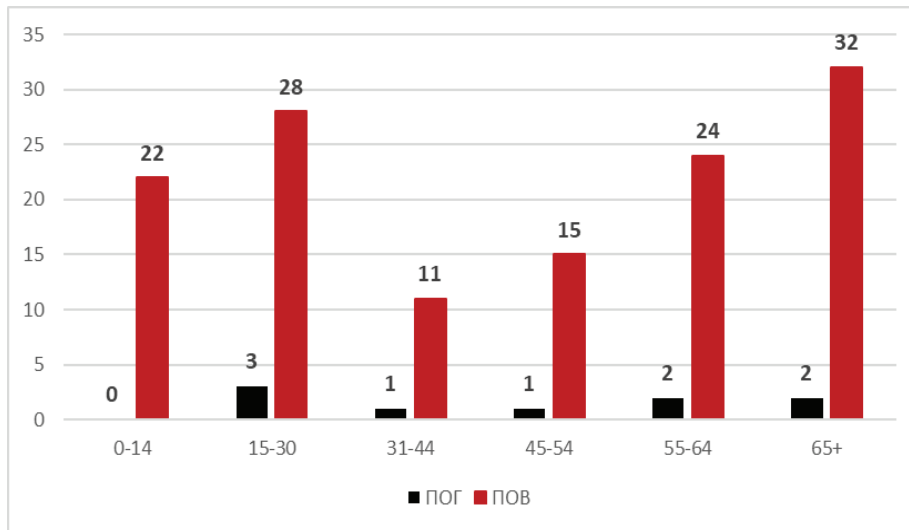
У односу на посматрани петогодишњи период, у 2018. години је забележен највећи број (35) повређених пешака у саобраћајним незгодама у Лозници.



Дијаграм 2.1.45. Број погинулих и повређених пешака у саобраћајним незгодама и заступљеност погинулих пешака у укупном броју погинулих у СН у Лозници, за период 2013-2017.

### 2.1.11.1. Структура настрадалих пешака

На Дијаграм 2.1.46. приказана је старосна расподела погинулих и повређених пешака у Лозници за период 2014-2018. год. Са дијаграма се може уочити да је највише погинулих пешака из старосне категорије од 15 до 30 година, док је највише повређених пешака међу популацијом становништва од 65 и више година. Важно је напоменути да су у саобраћајним незгодама у Лозници, у посматраном временском периоду, у својству пешака повређена 22 детета.

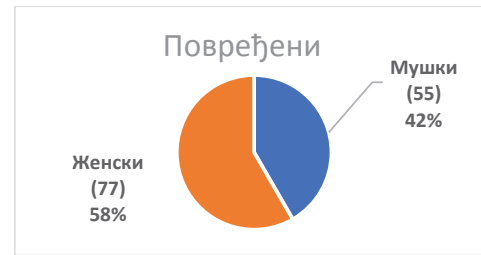


Дијаграм 2.1.46. Старосна расподела погинулих и повређених пешака у Лозници, за период 2014-2018. год.

Када се посматра структура погинулих пешака према полу, може се уочити да више страдају пешаци мушког пола (78%), док су особе женског пола у овој структури слабије заступљене (22%) (Дијаграм 2.1.47). Пешаци женског пола више задобијају повреде у саобраћајним незгодама од пешака мушког пола (Дијаграм 2.1.48).



Дијаграм 2.1.47. Структура ПОГИНУЛИХ пешака према полу, у Лозници, за период 2014-2018. година



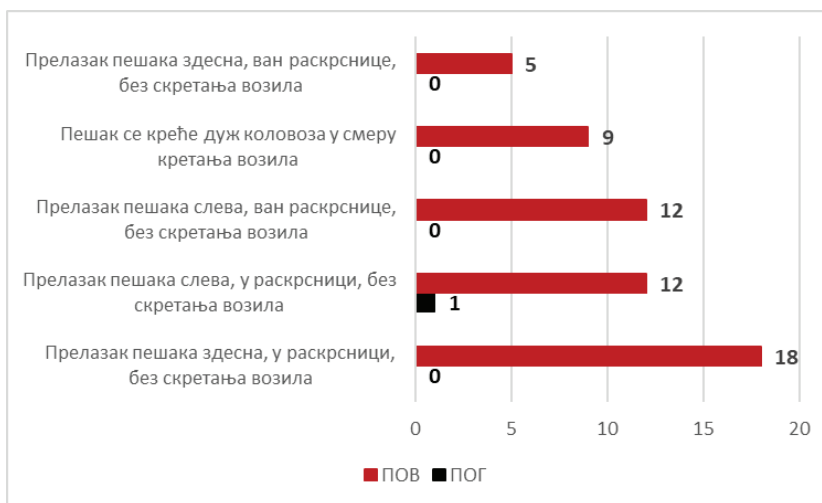
Дијаграм 2.1.48. Структура ПОВРЕЂЕНИХ пешака према полу, у Лозници, за период 2014-2018. година

Табела 2.1.18. Расподела погинулих и повређених пешака, према полу и старости, у Лозници, за период 2014-2018. год

Старост	ПОГИНУЛИ					ПОВРЕЂЕНИ				
	Мушки (број)	Мушки (%)	Женски (број)	Женски (%)	%	Мушки (број)	Мушки (%)	Женски (број)	Женски (%)	%
0-14	0	0,0%	0	0,0%	0,0%	14	25,5%	8	10,4%	37,9%
15-30	2	28,6%	1	50,0%	33,3%	7	12,7%	21	27,3%	
31-44	1	14,3%	0	0,0%	11,1%	4	7,3%	7	9,1%	8,3%
45-54	1	14,3%	0	0,0%	11,1%	8	14,5%	7	9,1%	11,4%
55-64	1	14,3%	1	50,0%	44,4%	12	21,8%	12	15,6%	42,4%
65+	2	28,6%	0	0,0%		10	18,2%	22	28,6%	
укупно	7	100,0%	2	100,0%	100,0%	55	100,0%	77	100,0%	100,0%

### 2.1.11.2. Како страдају пешаци

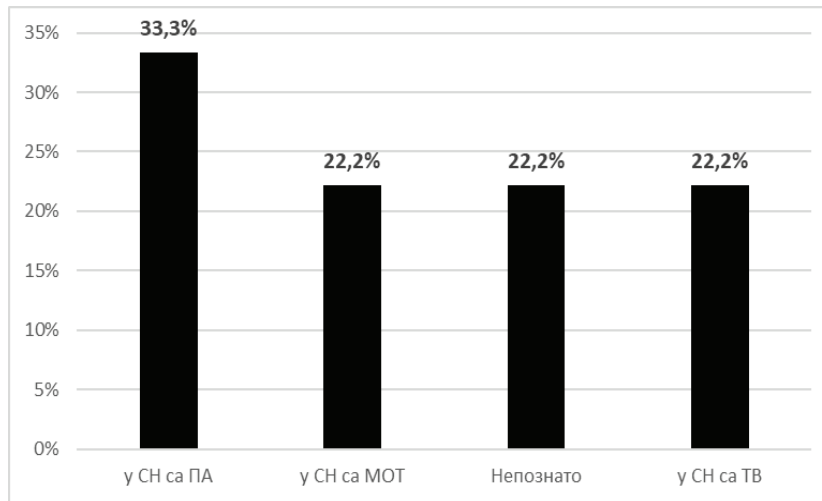
У циљу утврђивања начина страдања пешака у саобраћајним незгодама, извршена је анализа и приказана расподела најчешћих типова саобраћајних незгода са погинулим и повређеним пешацима у Лозници. С обзиром да је евидентирање типова саобраћајних незгода у Србији отпочело у јануару 2016. године, анализа је извршена обухватајући податке за период од 2016-2018. год. Најчешће евидентиран тип незгоде са погинулим пешацима је када пешак прелази коловоз, долазећи возилу са леве стране, и то у раскрсници. У структури повређених пешака, најчешће евидентиран тип незгоде је прелазак пешака преко коловоза, долазећи возилу са десне стране, у раскрсници, и то без скретања возила.



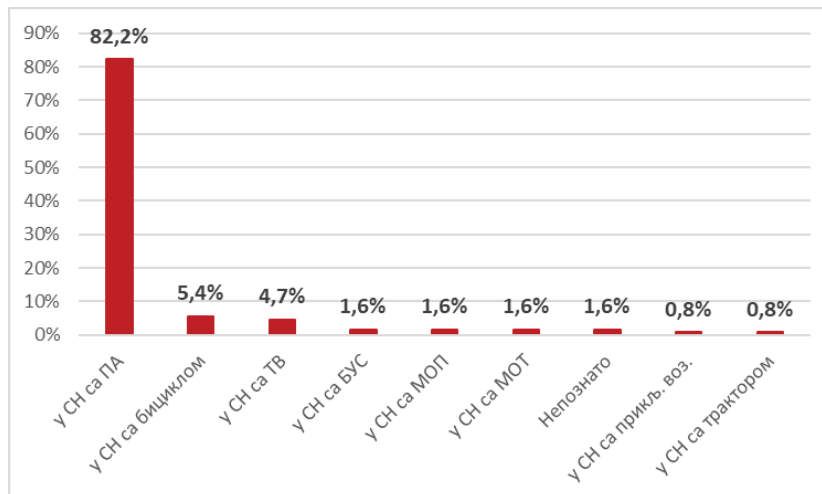
Дијаграм 2.1.49. Расподела НАЈЧЕШЋИХ ТИПОВА саобраћајних незгода са погинулим и повређеним пешацима у Лозници, у периоду од 2016. до 2018. године



Дијаграм 2.1.50. Расподела НАЈЧЕШЋИХ УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА на настанак саобраћајних незгода са погинулим и повређеним пешацима у Лозници, у периоду од 2016. до 2018. год.



Дијаграм 2.1.51. Приказ ко је био други учесник незгода са ПОГИНУЛИМ пешацима, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018.



Дијаграм 2.1.52. Приказ ко је био други учесник незгода са ПОВРЕЂЕНИМ пешацима, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018.

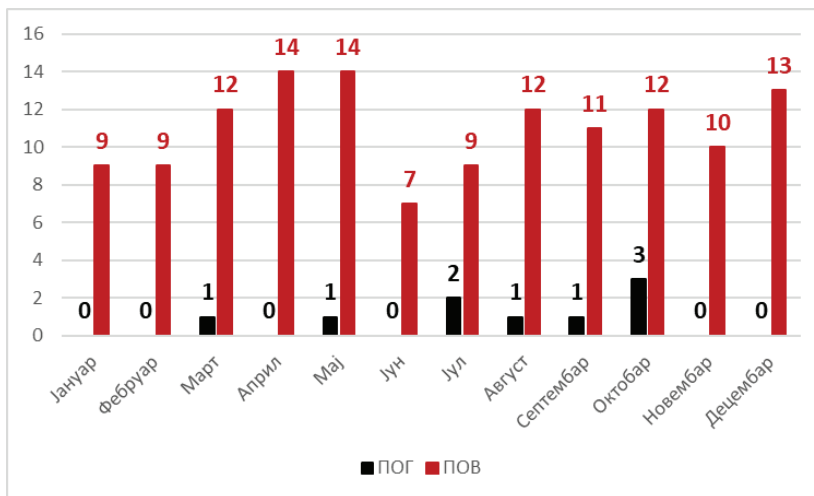
Утицајни фактори на настанак саобраћајних незгода са пешацима који се издвајају јесу „Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“ и „Незаустављање возила испред обележеног пешачког прелаза“ (Дијаграм 2.1.50).

Пешаци су у Лозници највише страдали у саобраћајним незгодама са учешћем путничких аутомобила (33% СН ПОГ и 82% СН ПОВ) (Дијаграм 2.1.51, Дијаграм 2.1.52).



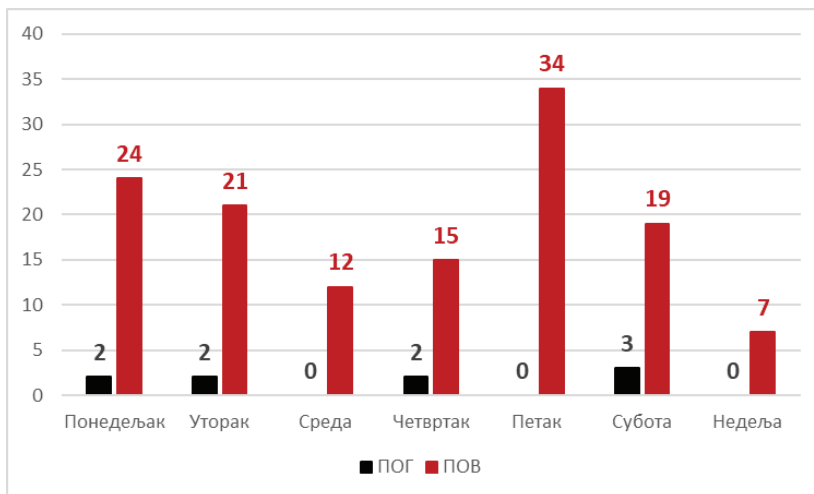
### 2.1.11.3. Када страдају пешаци у саобраћајним незгодама

Временска расподела погинулих и повређених пешака у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године, по месецима у току године, приказана је на Дијаграм 2.1.53. Може се уочити да је највише погинулих пешака било у октобру месецу (3), док је највише повређених било у априлу и мају (по 14 лица).



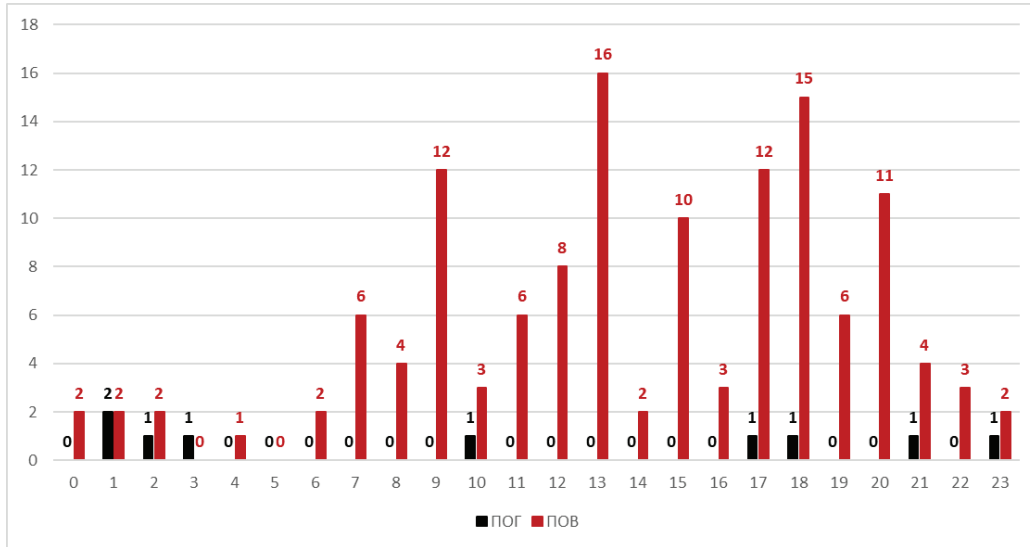
Дијаграм 2.1.53. Месечна расподела погинулих и повређених пешака у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године

Када се посматрају дани у недељи, пешаци су у Лозници највише смртно страдали суботом, док је петак дан када је у саобраћају повређено највише пешака (Дијаграм 2.1.54).



Дијаграм 2.1.54. Расподела погинулих и повређених пешака у Лозници по данима у недељи, у периоду од 2014. до 2018. године

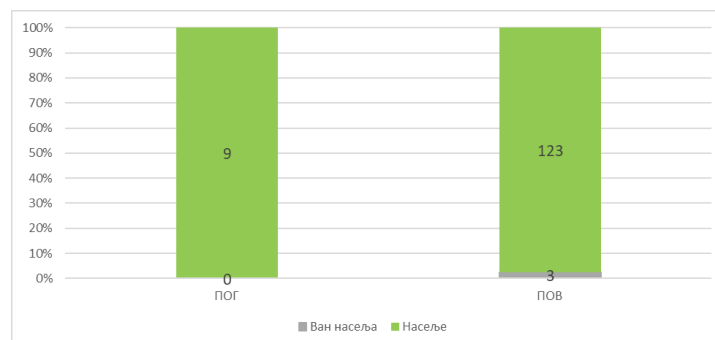
Према часовној расподели погинулих и повређених пешака, која је дата на Дијаграм 2.1.55, може се уочити да пешаци највише гину у раним јутарњим и касним поподневним сатима, односно када у саобраћају владају услови смањене видљивости (сумрак и ноћ). Када је реч о повређеним пешацима, највећи број их је био у периоду од 12:00 до 13:00 часова, као и од 17:00 до 18:00 часова.



Дијаграм 2.1.55 Часовна расподела погинулих и повређених пешака у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.

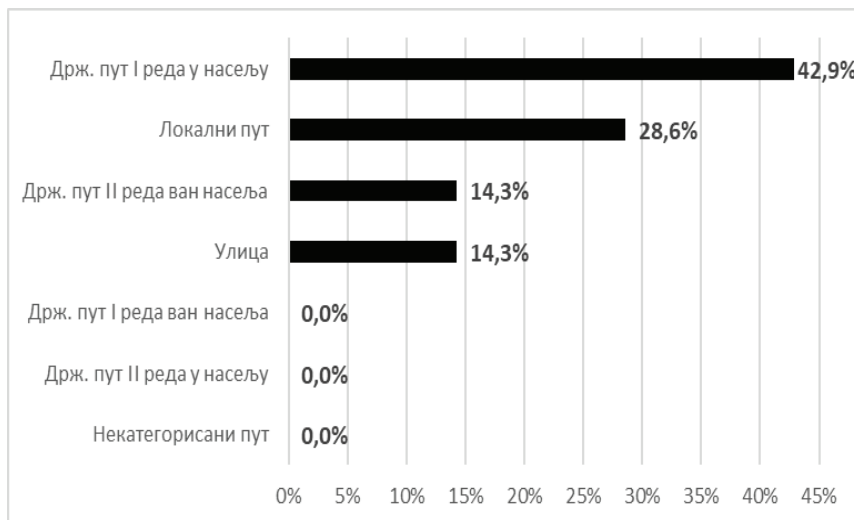
#### 2.1.11.4. Где страдају пешаци у саобраћајним незгодама

Просторна расподела саобраћајних незгода са пешацима извршена је према тежини последица, у зависности од тога да ли се незгода догодила у насељу или ван насеља, у односу на категорију пута и путне правце. На основу просторне анализе локација страдања погинулих и повређених пешака, може се уочити да пешаци у Лозници у највећој мери страдају у насељу (сви погинули пешаци и 95% повређених пешака).

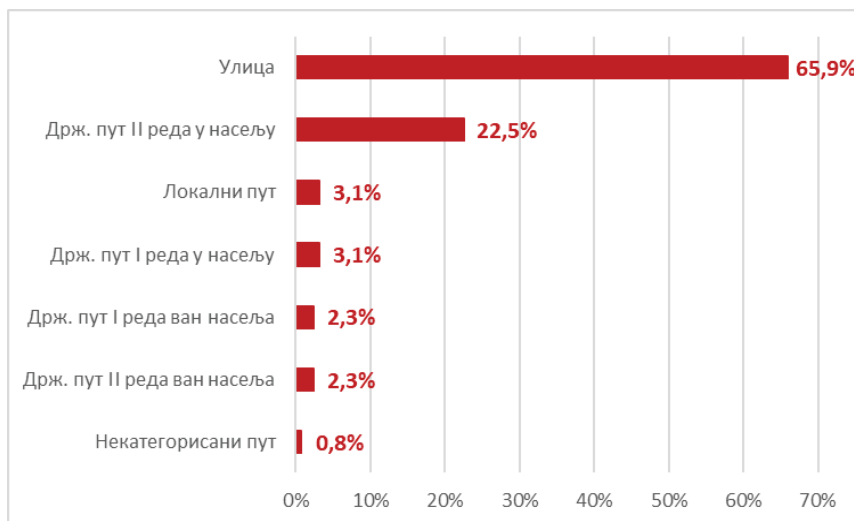


Дијаграм 2.1.56. Расподела локација страдања погинулих и повређених пешака у односу на податак у насељу/ван насеља, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године

Просторна расподела локација страдања погинулих пешака у односу на категорију пута у Лозници, у периоду од 2015. до 2018. год. приказана је на слици испод. Пешаци су у највећој мери смртно страдали на државном путу I реда у насељу (43%), а затим на локалном путу (29%).

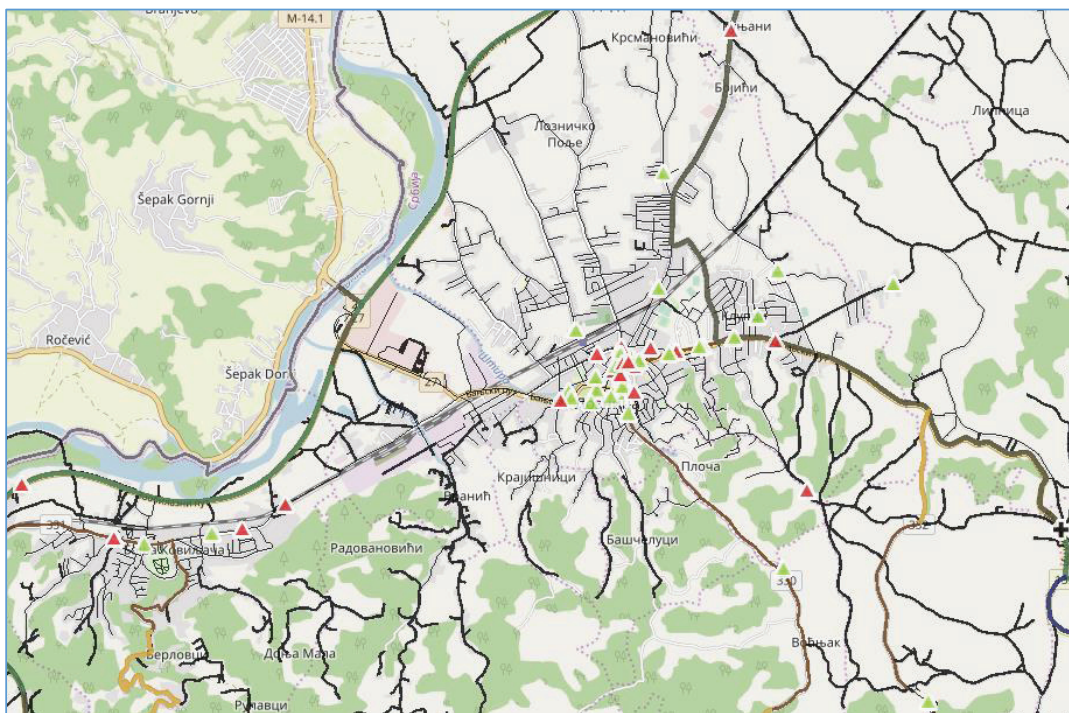


Дијаграм 2.1.57. Расподела локација страдања погинулих пешака у односу категорију пута, у Лозници, у периоду од 2015. до 2018. год.



Дијаграм 2.1.58. Расподела локација страдања повређених пешака у односу категорију пута, у Лозници, у периоду од 2015. до 2018. год.

Саобраћајне незгоде са повређеним пешацима најчешће су се догађале на улицама у насељу (66%), а затим и на државним путевима II реда у насељу (Дијаграм 2.1.58.).

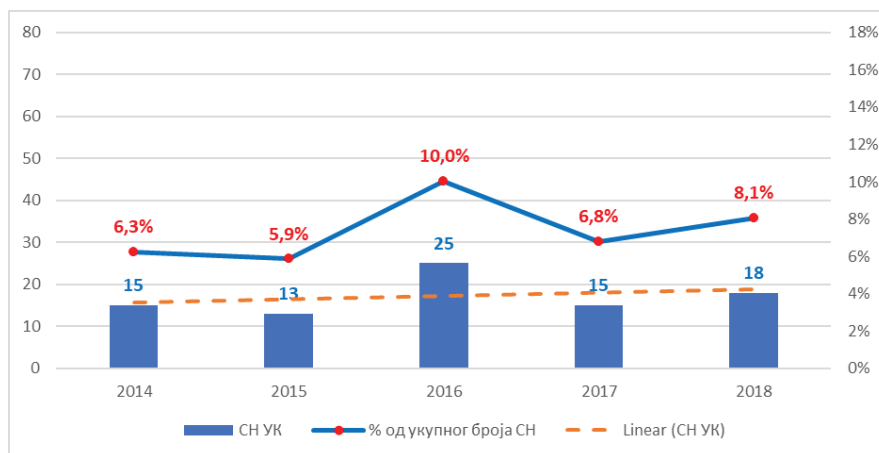


НАЗИВ:  
Локације повређених и погинулих пешака на територији Лознице у периоду 2016-2018.

ЛЕГЕНДА  
+ - ПОГ  
▲ - ТТП  
▲ - ЛТП

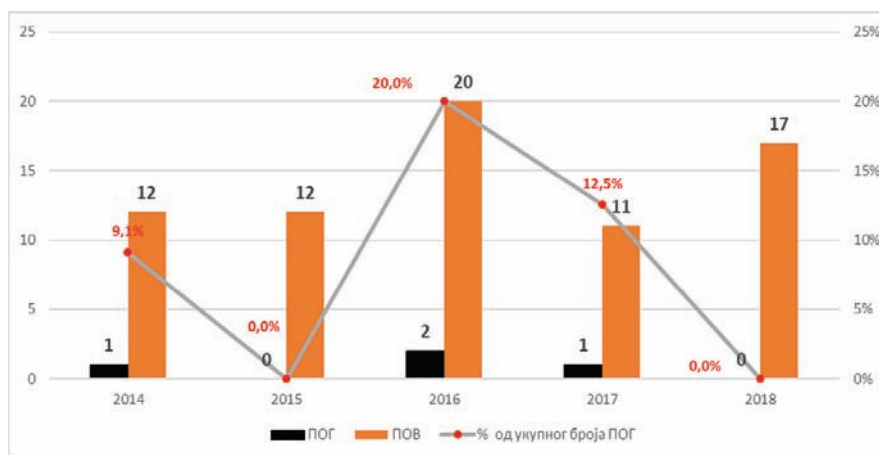
### 2.1.12. АНАЛИЗА СТРАДАЊА У САОБРАЋАЈУ ПО КАТЕГОРИЈАМА УЧЕСНИКА - БИЦИКЛИСТИ

У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници је регистровано 86 саобраћајних незгода у којима су учествовали бициклисти. У просеку се годишње у Лозници региструје 17 саобраћајних незгода са учешћем бициклиста, тако да су бициклисти учесници у око 7,5% свих саобраћајних незгода. У посматраном временском периоду у Лозници постоји тренд повећања броја саобраћајних незгода са учешћем бициклиста, међутим уз присутне осцилације у броју незгода. Такође, и заступљеност саобраћајних незгода са учешћем бициклиста у укупном броју саобраћајних незгода прати овај тренд.



Дијаграм 2.1.59. Број саобраћајних незгода у којима су учествовали бициклисти и заступљеност ових незгода у укупном броју саобраћајних незгода у Лозници, за период 2014-2018.

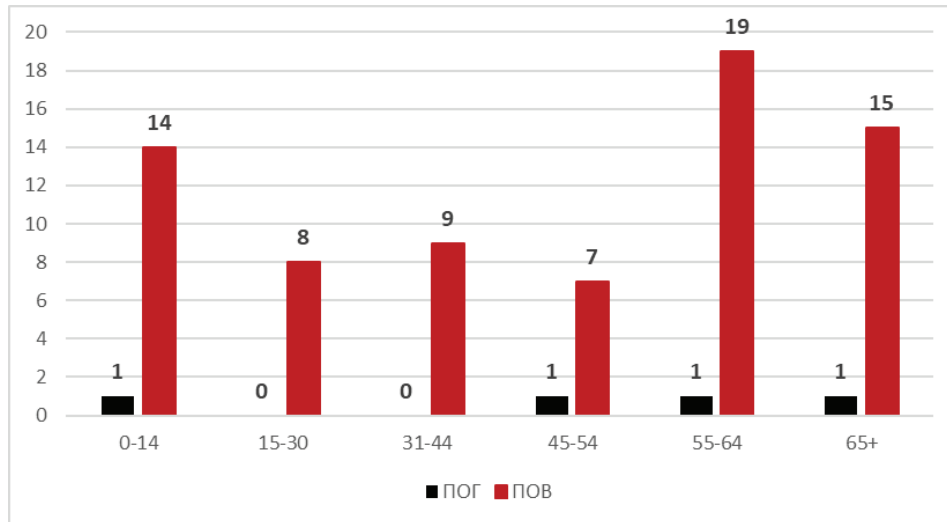
У посматраном временском периоду у Лозници су погинула 4 возача бицикла, док су 72 лица у својству возача или путника на бициклу задобила повреде. Погинули бициклисти чине око 9,5% свих погинулих, што је нешто више од просека за Србију, где бициклисти чине 9,2% погинулих. У посматраном временском периоду, заступљеност броја погинулих бициклиста у укупном броју погинулих кретао се од 0 до 20%. Када су у питању повређени бициклисти, они чине око 9,4% свих повређених лица у саобраћају у Лозници, што је изнад нивоа који је заступљен у Србији (8%). Анализом података са Дијаграм 2.1.60. може се уочити да је успостављен тренд смањења броја погинулих бициклиста, међутим не и повређених бициклиста.



Дијаграм 2.1.60. Број погинулих и повређених бициклиста у саобраћајним незгодама и заступљеност погинулих бициклиста у укупном броју погинулих у СН у Лозници, за период 2014-2018.

### 2.1.12.1. Структура настрадалих бициклиста

Старосна структура настрадалих бициклиста приказана је на Дијаграм 2.1.61. Са дијаграма се може уочити да је највише погинулих бициклиста међу популацијом изнад 45 година старости. Важно је напоменути да је у Лозници у саобраћају погинуло једно дете, у својству бициклисте. Када је реч о повређеним бициклистима, највећи број припадао је старосној категорији од 55-64 год, а затим категорији 65+ (старија лица) и 0-14 год (деца).



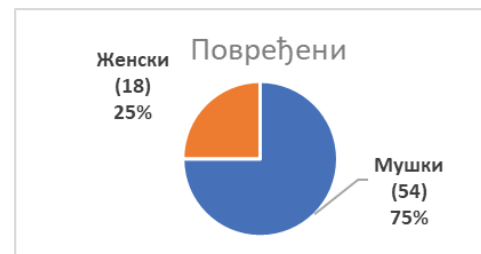
Дијаграм 2.1.61. Старосна расподела погинулих и повређених бициклиста у Лозници, за период 2014-2018.

Када се посматра структура настрадалих бициклиста према полу, може се уочити да више страдају бициклисти мушког пола (Дијаграм 2.1.62, Дијаграм 2.1.63). Мушкарци чине 75% свих погинулих и повређених бициклиста у Лозници.



Дијаграм 2.1.62.

Структура ПОГИНУЛИХ бициклиста према полу, у Лозници, за период 2014-2018. година



Дијаграм 2.1.63.

Структура ПОВРЕЂЕНИХ бициклиста према полу, у Лозници, за период 2014-2018. година

На територији Лознице, у посматраном временском периоду, у својству бициклисте погинуле су три особе мушког, и једна особа женског пола (Дијаграм 2.1.62).

Највише повређених бициклиста мушког пола припадало је старосним групама 55-64 год. и 65+ (старија лица), док су код особа женског пола најзаступљеније категорије 31-44 год. и 55-64 год (Дијаграм 2.1.63).

Табела 2.1.19. Расподела погинулих и повређених бициклиста, према полу и старости, у Лозници, за период 2014-2018. год.

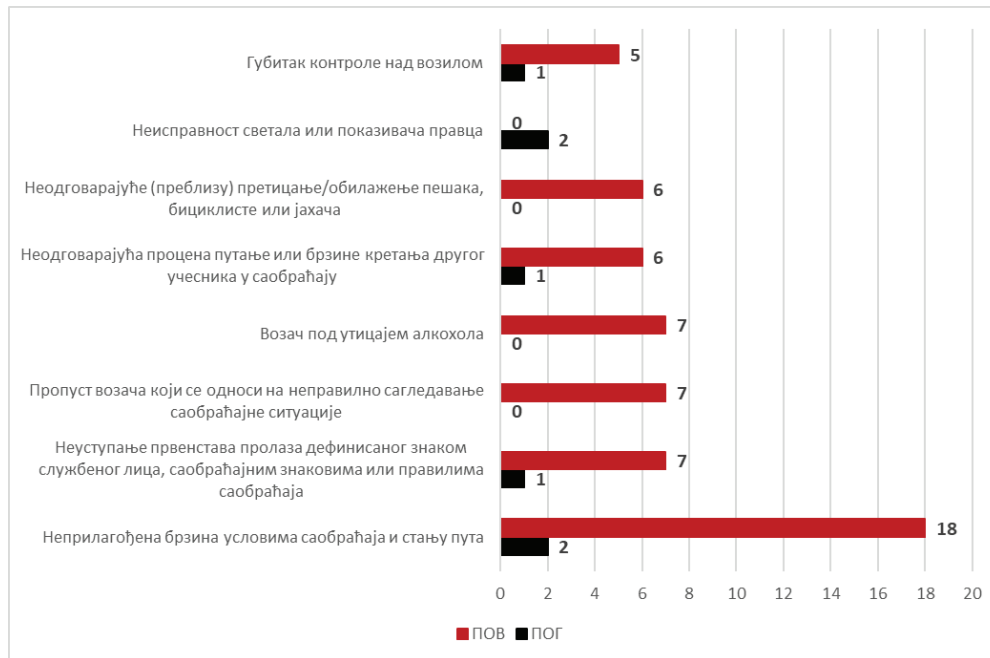
9- * Старос т	ПОГИНУЛИ					ПОВРЕЂЕНИ				
	Мушки (број)	Мушки (%)	Женски (број)	Женски (%)	%	Мушки (број)	Мушки (%)	Женски (број)	Женски (%)	%
0-14	1	33,3	0	0,0	25,0	11	20,4	3	16,7	19,4
15-30	0	0,0	0	0,0	0,0	7	13,0	1	5,6	11,1
31-44	0	0,0	0	0,0	0,0	4	7,4	5	27,8	12,5
45-54	1	33,3	0	0,0	25,0	4	7,4	3	16,7	9,7
55-64	0	0,0	1	100,0	25,0	14	25,9	5	27,8	26,4
65+	1	33,3	0	0,0	25,0	14	25,9	1	5,6	20,8
укупно	3	100,0	1	100,0	100,0	54	100,0	18	100,0	100,0

### 2.1.12.2. Како страдају бициклисти

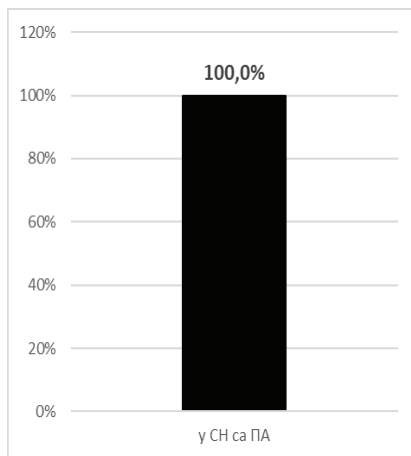
Најчешће евидентирани тип незгоде са погинулим бициклистима јесу судари у сустизању, а када су повређени бициклисти у питању, најчешћи тип незгоде представљају судари најмање два возила која се крећу у истом смеру уз претицање (Дијаграм 2.1.64). Од утицајних фактора најчешће су евидентирани фактори неприлагођена брзина условима и стању пута и неуступање првенства пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја.



Дијаграм 2.1.64. Расподела НАЈЧЕШЋИХ ТИПОВА саобраћајних незгода са погинулим и повређеним бициклистима у Лозници у периоду од 2016. до 2018. године

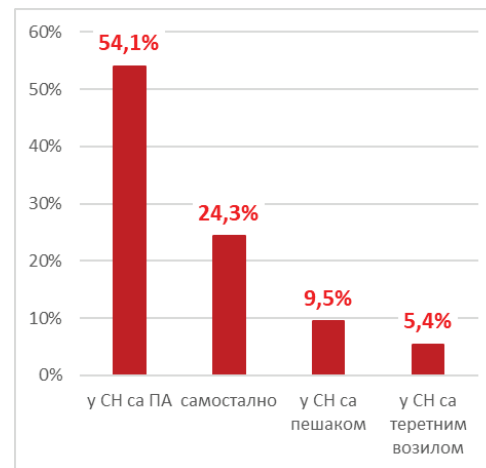


Дијаграм 2.1.65. Расподела НАЈЧЕШЋИХ УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА на настанак саобраћајних незгода са погинулим и повређеним бициклистима у Лозници, у периоду од 2016. до 2018. год.



Дијаграм 2.1.66.

Приказ ко је био други учесник незгода са погинулим БИЦИКЛИСТИМА, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године



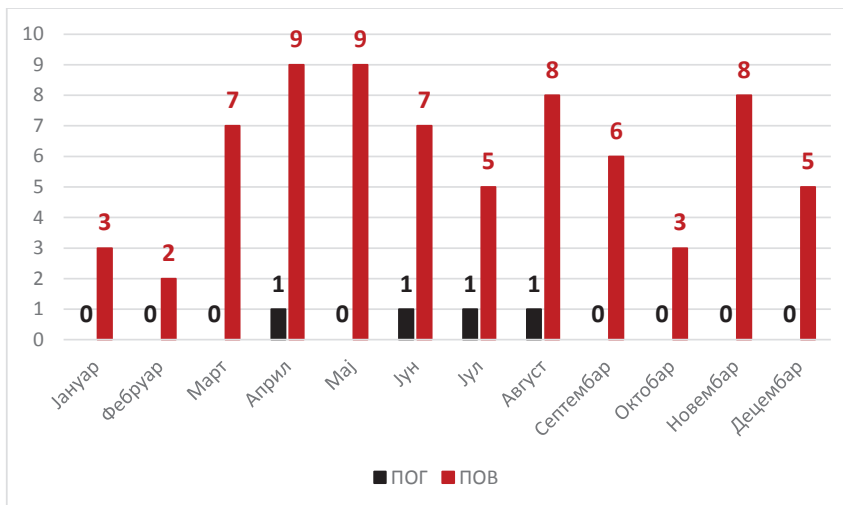
Дијаграм 2.1.67.

Приказ ко је био други учесник незгода са повређеним БИЦИКЛИСТИМА, у Лозници, од 2014. до 2018. године



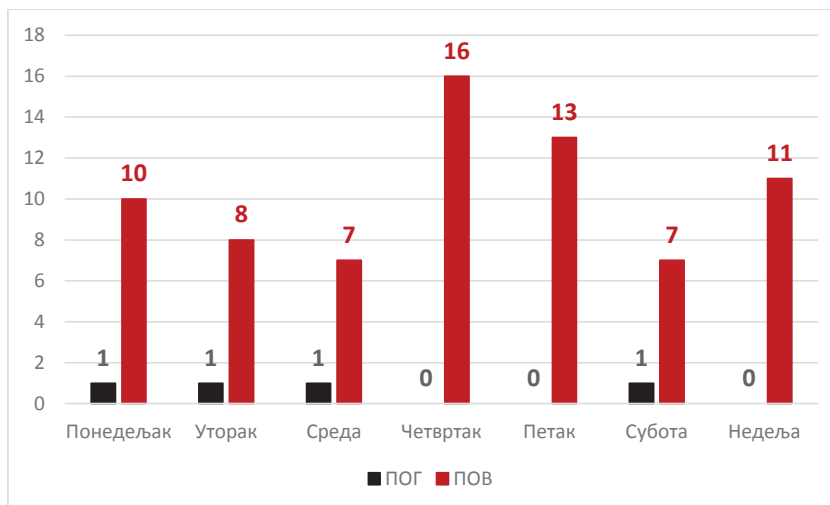
### 2.1.12.3. Када страдају бициклисти у саобраћајним незгодама

Према анализи месечне расподеле погинулих и повређених бициклиста у Лозници у периоду од 2014. до 2018. године може се уочити да бициклисти најчешће смртно страдају у летњим месецима (јун – август), као и у априлу месецу, а највише бивају повређени у априлу и мају (по 9 повређених бициклиста) (Дијаграм 2.1.68).

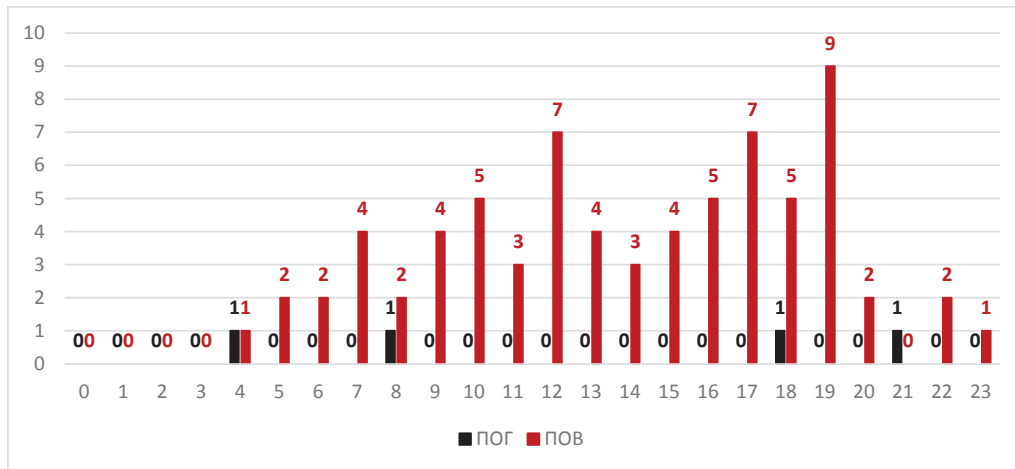


Дијаграм 2.1.68. Месечна расподела погинулих и повређених бициклиста у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године

Највише погинулих бициклиста је било у данима: понедељак, уторак, среда и субота (по једно лице), док је највише повређених бициклиста било у четвртак (16 лица) и петак (13 лица) (Дијаграм 2.1.69). Према часовној расподели може се уочити да бициклисти у Лозници највише страдају у вечерњим сатима (Дијаграм 2.1.70).



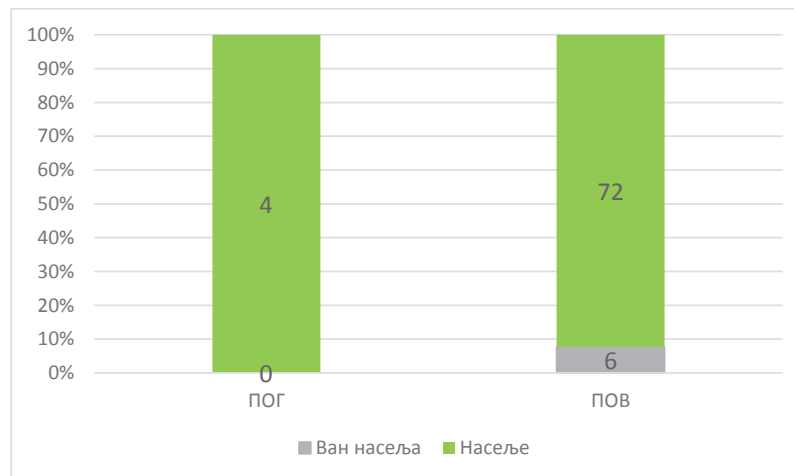
Дијаграм 2.1.69. Расподела погинулих и повређених бициклиста у Лозници по данима у недељи, у периоду од 2014. до 2018. године



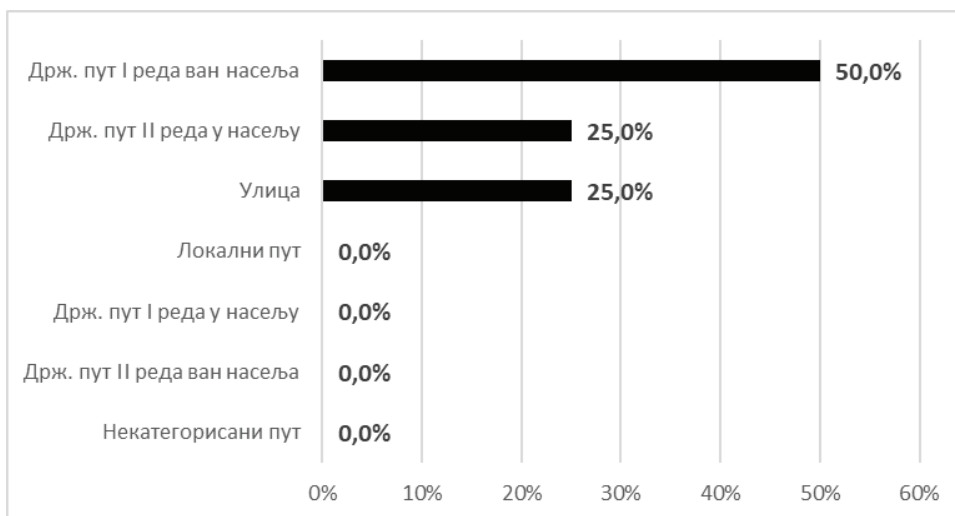
Дијаграм 2.1.70. Часовна расподела погинулих и повређених бициклиста у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.

#### 2.1.12.4. Где страдају бициклисти у саобраћајним незгодама

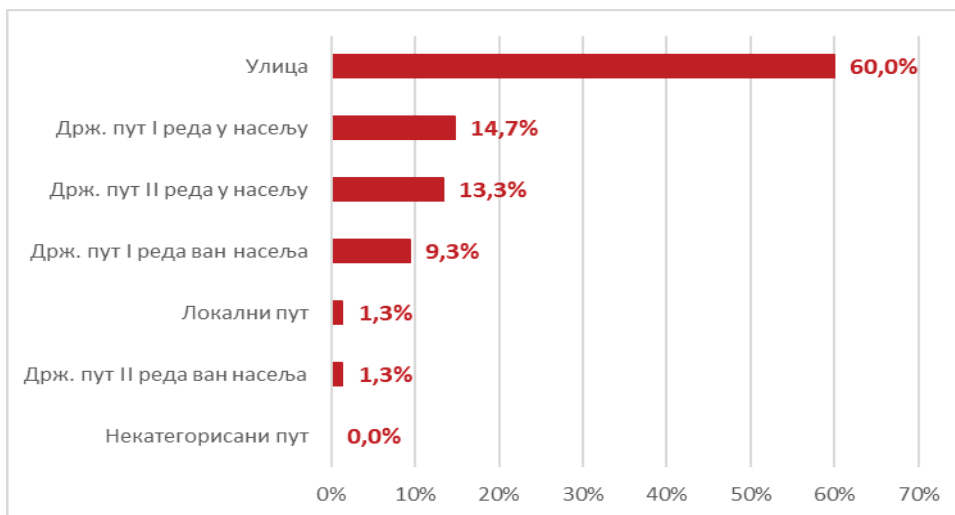
Бициклисти су у Лозници у највећој мери страдају у насељу (3 погинула и 54 повређених лица). Када се посматрају подаци о категорији пута на којој су се догодиле саобраћајне незгоде са погинулим бициклистима, може се уочити да се највећи број саобраћајних незгода са погинулим бициклистима догодио на државном путу I реда ван насеља (50%). Највећи број саобраћајних незгода са повређеним бициклистима догоди се на улицама (60%) (Дијаграм 2.1.71, Дијаграм 2.1.72, Дијаграм 2.1.73).



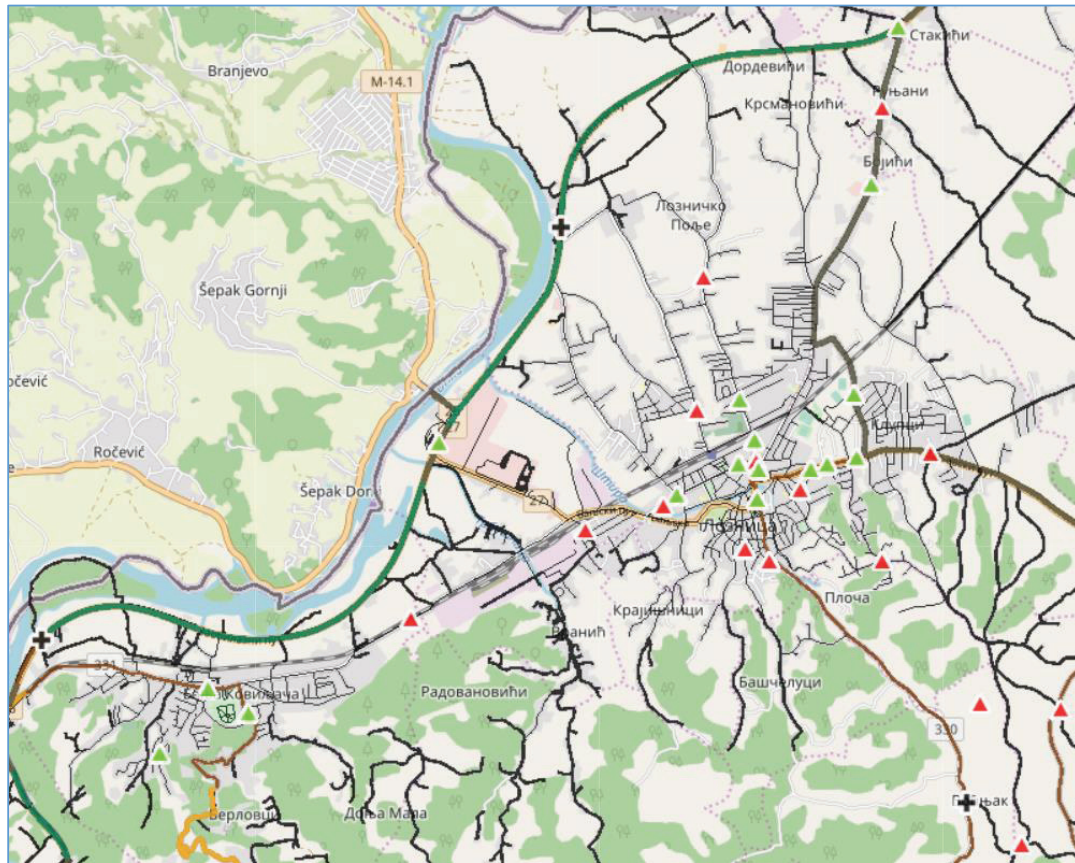
Дијаграм 2.1.71. Расподела локација страдања погинулих и повређених бициклиста у односу на податак у насељу/ван насеља, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године



Дијаграм 2.1.72. Расподела локација страдања погинулих бициклиста у односу категорију пута, у Лозници, у периоду од 2015. до 2018. год.



Дијаграм 2.1.73. Расподела локација страдања погинулих бициклиста у односу категорију пута, у Лозници, у периоду од 2015. до 2018. год.



НАЗИВ:  
Локације повређених и погинулих бициклиста на територији  
Лознице у периоду 2016-2018.

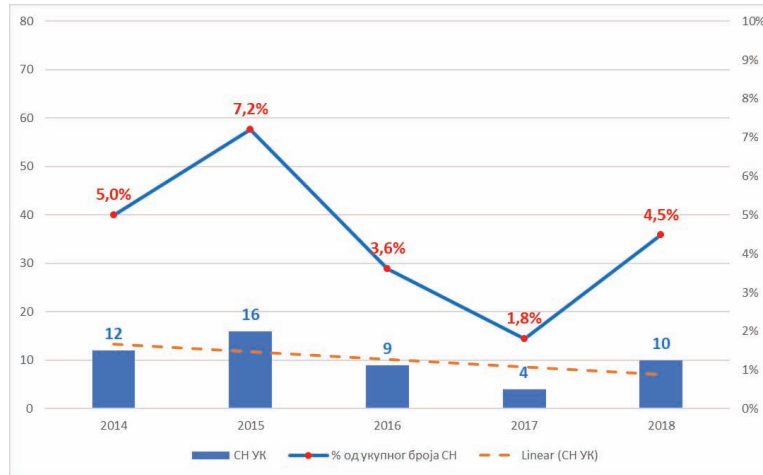
ЛЕГЕНДА  
+ - ПОГ  
▲ - ТТП  
▲ - ЛТП

### 2.1.13. АНАЛИЗА СТРАДАЊА У САОБРАЋАЈУ ПО КАТЕГОРИЈАМА УЧЕСНИКА - МОТОЦИКЛИСТИ И МОПЕДИСТИ

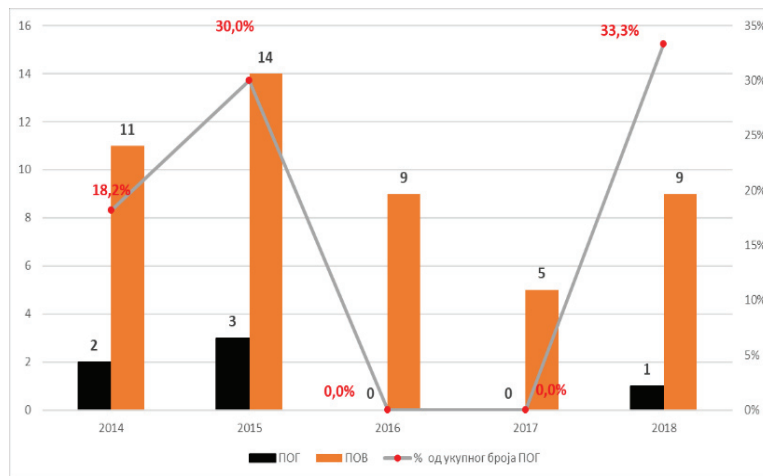
У Лозници је од 2014. до 2018. године регистрована 51 саобраћајна незгода са учешћем мотоциклиста и мопедиста, што у просеку износи око 10 саобраћајних незгода годишње. Моторизовани двоточкаши су у Лозници учесници у око 4 % свих саобраћајних незгода. У Лозници није успостављен стабилан тренд смањења броја саобраћајних незгода са учешћем мотоцикала и мопеда, већ тај број осцилује по годинама посматраног периода (од 4 до 16 саобраћајних незгода годишње).

У саобраћајним незгодама у Лозници су у посматраном периоду погинула 4 возача и путника на мотоциклу, а 2 на мопеду (укупно 6 моторизованих двоточкаша), док је повређено 30 мотоциклиста и 18 мопедиста. Мопедисти и мотоциклисти чине око 16% погинулих лица у саобраћајним незгодама и око 6% повређених лица.

У односу на просек у Србији, моторизовани двоточкаши у Лозници чине већи део погинулих лица у саобраћају, него што је то просек за Србију (9,5%), али чине нешто мањи удео у укупном броју повређених лица него што је то просек за Србију (7,6%).

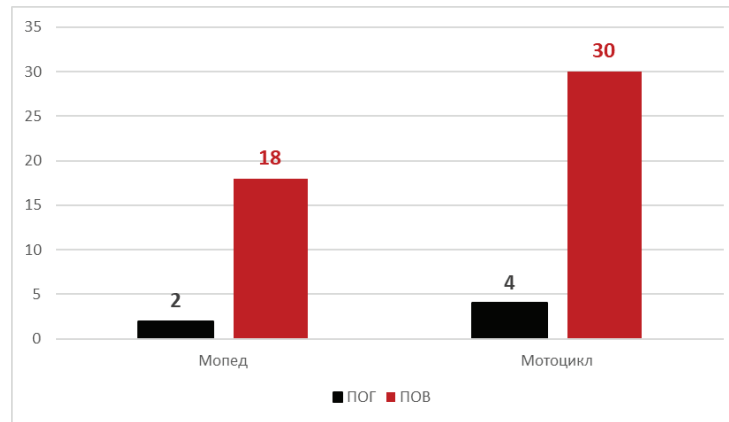


Дијаграм 2.1.74. Број саобраћајних незгода у којима су учествовали мопедисти и мотоциклисти и заступљеност ових незгода у укупном броју саобраћајних незгода у Лозници, за период 2014-2018.

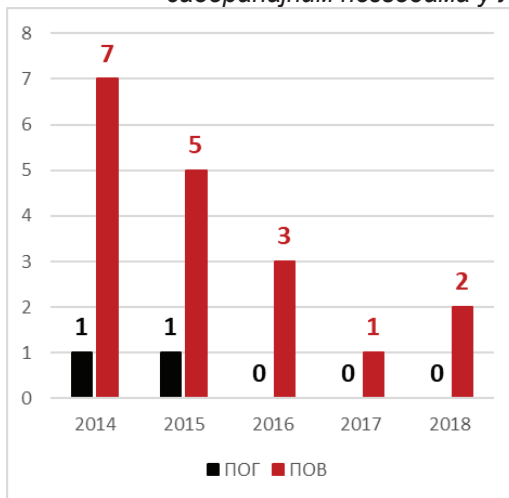


Дијаграм 2.1.75. Број погинулих и повређених мопедиста и мотоциклиста у незгодама и заступљеност у укупном броју погинулих у СН у Лозници, за период 2014-2018. год.

Када се посматрају последице саобраћајних незгода у Лозници, у виду броја погинулих и повређених мотоциклиста и мопедиста, може се уочити да више страдају мотоциклисти од мопедиста (од укупно настрадалих моторизованих двоточкаша 67% погинулих и 63% повређених из ове категорије учесника чине мотоциклисти, а остатак мопедисти).

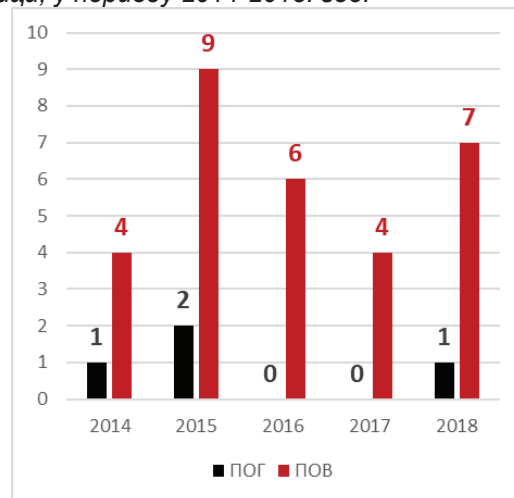


Дијаграм 2.1.76. Број погинулих и повређених мопедиста и мотоциклиста у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду 2014-2018. год.



Дијаграм 2.1.77.

Број погинулих и повређених МОПЕДИСТА у Лозници, за период 2014-2018. год.



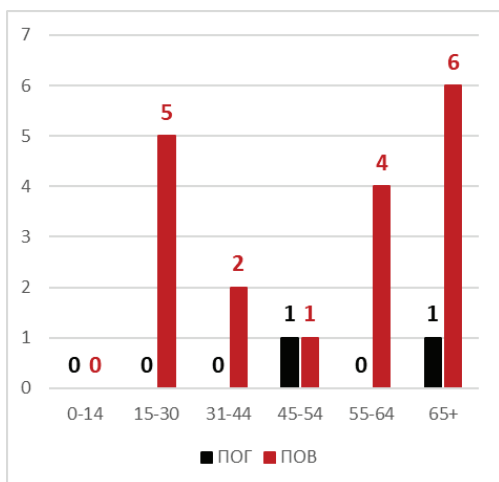
Дијаграм 2.1.78.

Број погинулих и повређених МОТОЦИКЛИСТА у Лозници, за период 2014-2018. год.

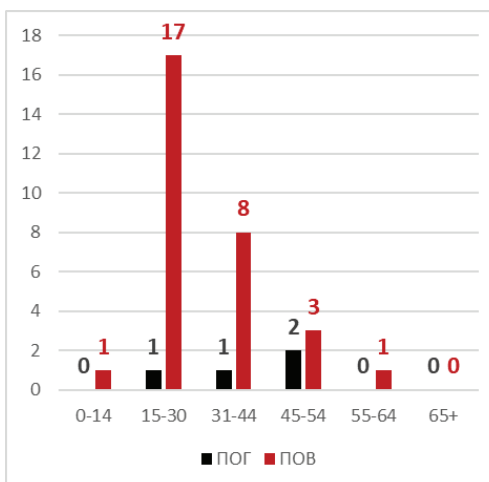
### 2.1.13.1. Структура настрадалих мотоциклиста и мопедиста

Када се посматра старосна структура погинулих и повређених мотоциклиста и мопедиста, може се уочити да је највише повређених лица из ове категорије учесника међу младима (15-30 година), а затим међу популацијом од 31-44 године.

Највише погинулих мотоциклиста је међу популацијом 45-54 године (3 од 6 погинулих лица). Када су мопедисти у питању, може се уочити повећано повређивање у саобраћајним незгодама и међу популацијом мопедиста који су старији од 65 година.

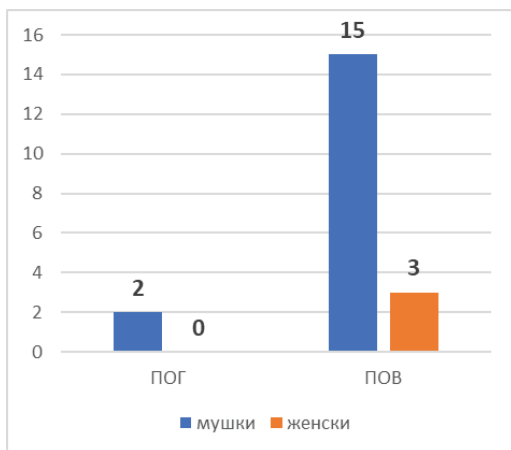


Дијаграм 2.1.79.  
Број погинулих и повређених МОПЕДИСТА у Лозници, за период 2014-2018. година

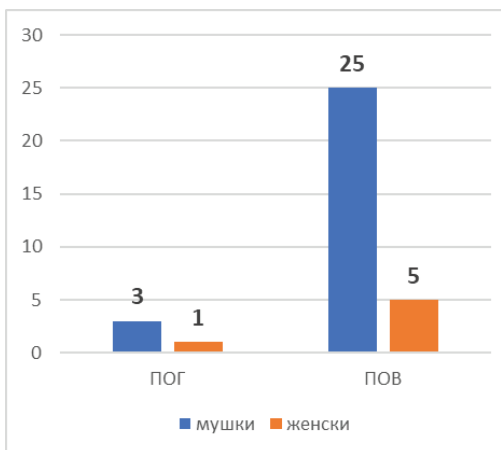


Дијаграм 2.1.80. Број погинулих и повређених МОТОЦИКЛИСТА у Лозници, за период 2014-2018. година

Уколико се посматра структура настрадалих мотоциклиста и мопедиста према полу, сви погинули мопедисти су мушког пола, док је у структури погинулих мотоциклиста једна погинула особа женског пола. Када су повређена лица у питању, 83% повређених мопедиста и мотоциклиста су мушког пола, док је остатак повређених био женског пола. Од 8 повређених жена, три су биле возачи мопеда, а 5 возачи мотоцикла.



Дијаграм 2.1.81.  
Структура ПОГИНУЛИХ МОПЕДИСТА према полу, у Лозници, за период 2014-2018. година



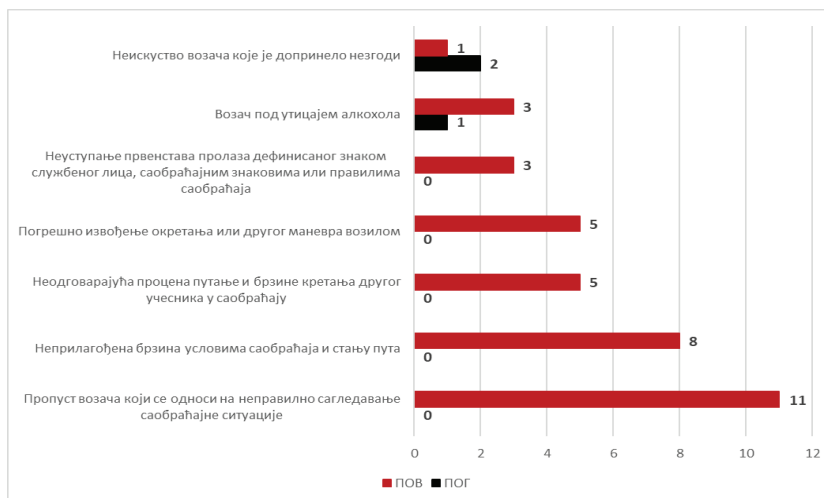
Дијаграм 2.1.82.  
Структура ПОВРЕЂЕНИХ МОТОЦИКЛИСТА према полу, у Лозници, за период 2014-2018. година

### 2.1.13.2. Како страдају моторизовани двоточкаши

Код саобраћајних незгода са погинулим мотоциклистима и мопедистима издваја се тип саобраћајних незгода „најмање два возила – чеони судар“. Код саобраћајних незгода са повређеним мопедистима и мотоциклистима издваја се тип саобраћајних незгода „најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање, скретање улево испред другог возила“ (Дијаграм 2.1.83).



Дијаграм 2.1.83. Расподела НАЈЧЕШЋИХ ТИПОВА саобраћајних незгода са погинулим и повређеним мопедистима и мотоциклистима у Лозници у периоду од 2016. до 2018. Године



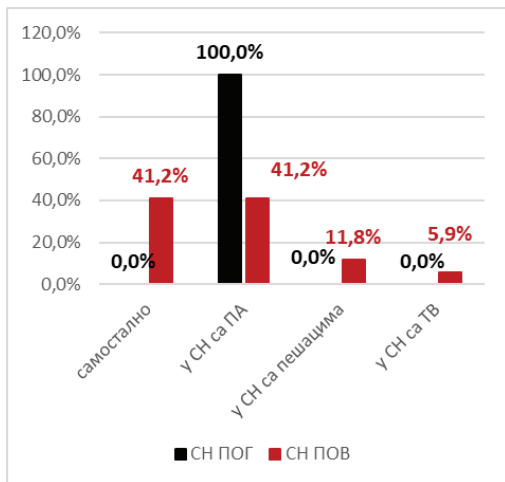
Дијаграм 2.1.84. Расподела НАЈЧЕШЋИХ УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА на настанак саобраћајних незгода са погинулим и повређеним мопедистима и мотоциклистима у Лозници, у периоду од 2016. до 2018. год.

Код саобраћајних незгода са повређеним мопедистима и мотоциклистима издваја се утицајни фактор „пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације“. Када су незгоде са погинулим мотоциклистима и мопедистима у питању издвајају се два утицајна фактора, а то су „неискуство возача које је допринело незгоди“ и „возач под утицајем алкохола“.



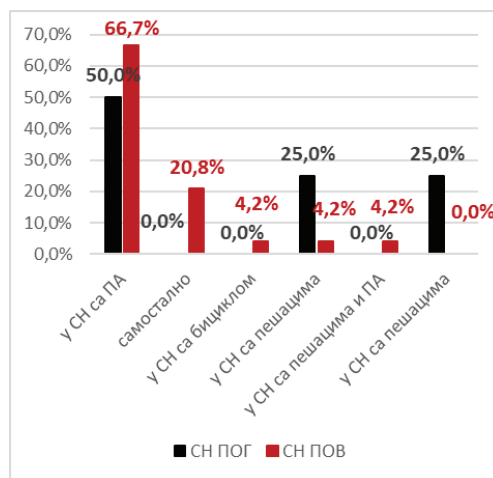
Ако се посматра ко је други учесник у саобраћајним незгодама са мопедима (Дијаграм 2.1.85.), може се уочити да су сви смртно настрадали мопедисти настрадали у саобраћајним незгодама са путничким аутомобилима.

Највећи број мотоциклиста је смртно настрадао (50% ) и био повређен (66,7%) у саобраћајним незгодама са путничким аутомобилима (Дијаграм 2.1.86).



Дијаграм 2.1.85.

Приказ ко је био други учесник незгода са МОПЕДИСТИМА, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године



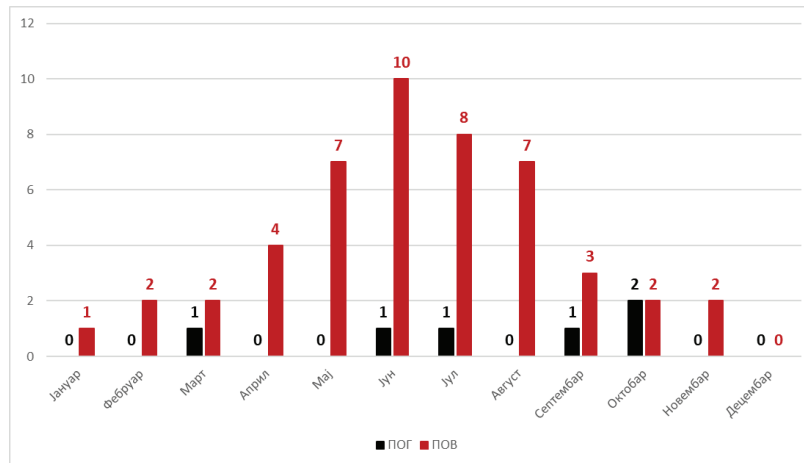
Дијаграм 2.1.86.

Приказ ко је био други учесник незгода са МОТОЦИКЛИСТИМА, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године

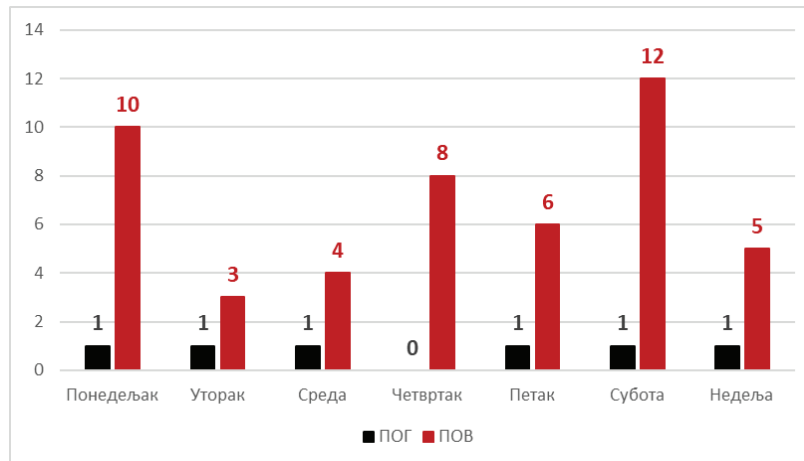
### 2.1.13.3. Када страдају моторизовани двоточкаши у саобраћајним незгодама

Детаљном анализом месечне расподеле саобраћајних незгода са настрадалим мотоциклистима и мопедистима, може се уочити да ове категорије учесника највише страдају у периоду године када су због „бољих” временских услова више заступљени у саобраћају, тј. у периоду од маја до октобра месеца (Дијаграм 2.1.87.).

Када се посматрају дани у недељи, највише саобраћајних незгода са повређеним мотоциклистима и мопедистима је било суботом, а најмање уторком. Саобраћајне незгоде са погинулим мотоциклистима и мопедистима у подједнаком броју су се догађале током свих дана у недељи (1), сем четвртком, када се у Лозници није догодила ниједна незгода са смртно настрадалим мотоциклистом и мопедистом (Дијаграм 2.1.88).

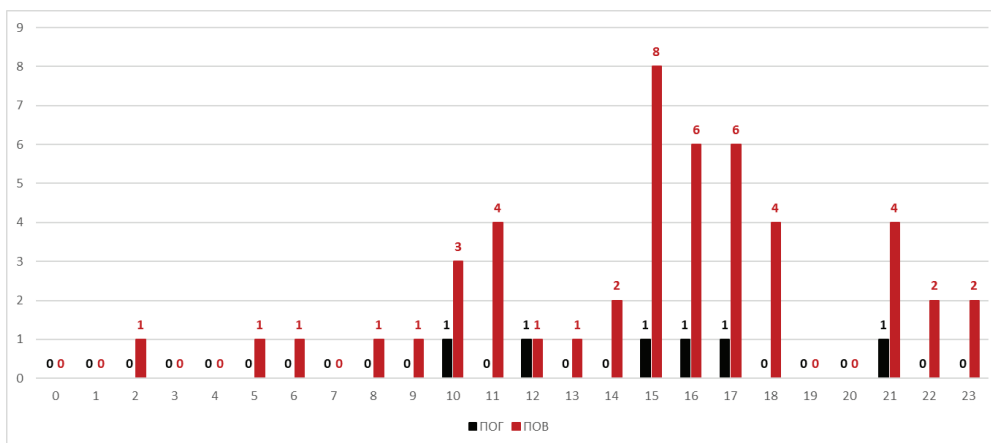


Дијаграм 2.1.87. Месечна расподела погинулих и повећених мотоциклиста и мопедиста у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године



Дијаграм 2.1.88. Расподела погинулих и повећених мотоциклиста и мопедиста у Лозници по данима у недељи, у периоду од 2014. до 2018. Године

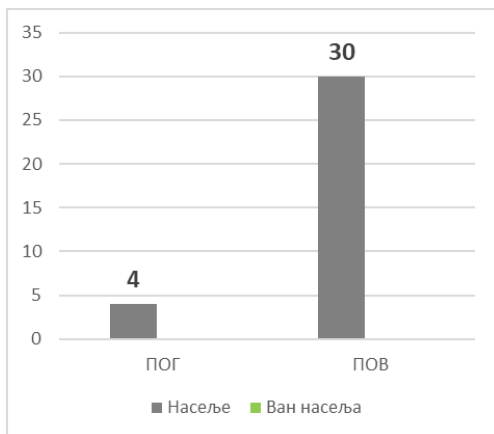
Када анализирамо часовну расподелу и доба дана када се догађају незгоде са мотоциклистима и мопедистима, може се закључити да су вечерњи сати најопаснији и у погледу повређивања и у погледу смртог страдања ових категорија учесника (Дијаграм 2.1.89).



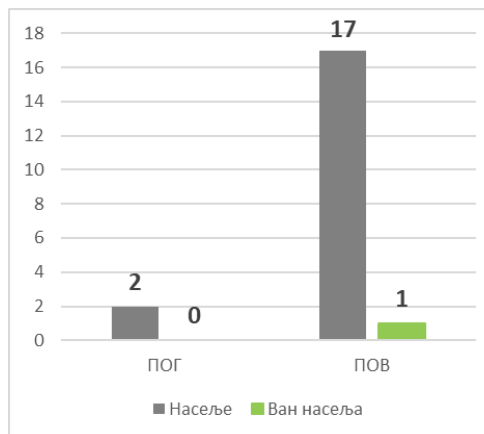
Дијаграм 2.1.89. Часовна расподела погинулих и повређених мотоциклиста и мопедиста у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.

#### 2.1.13.4. Где страдају моторизовани двоточкаши у саобраћајним незгодама

Детаљном анализом података о просторној расподели локација страдања погинулих и повређених мотоциклиста и мопедиста, може се уочити да и мотоциклисти и мопедисти у највећој мери страдају у насељу (сви погинули и 95% саобраћајних незгода са повређеним лицима из ове категорије).

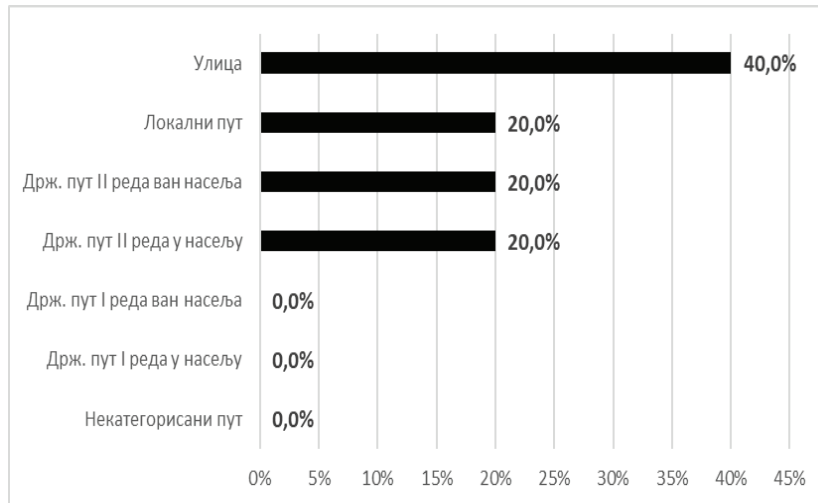


Дијаграм 2.1.90. Расподела локација страдања погинулих и повређених МОТОЦИКЛИСТА у односу на податак у насељу/ван насеља, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године

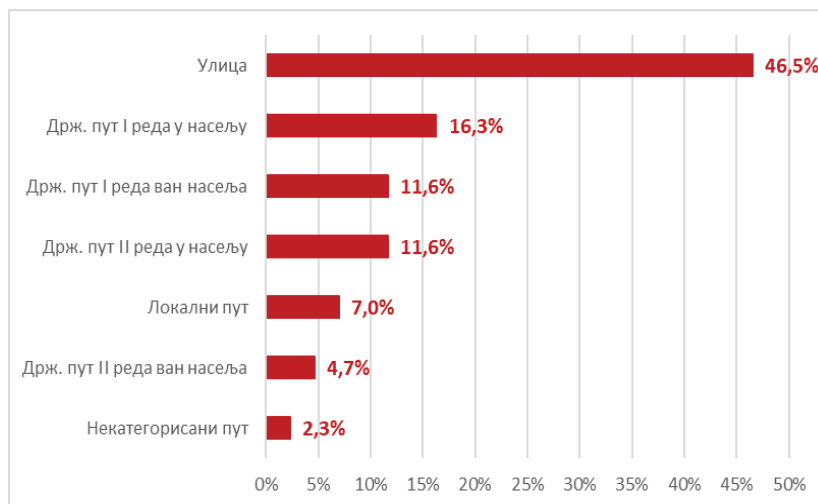


Дијаграм 2.1.91. Расподела локација страдања погинулих и повређених МОПЕДИСТА у односу на податак у насељу/ван насеља, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године

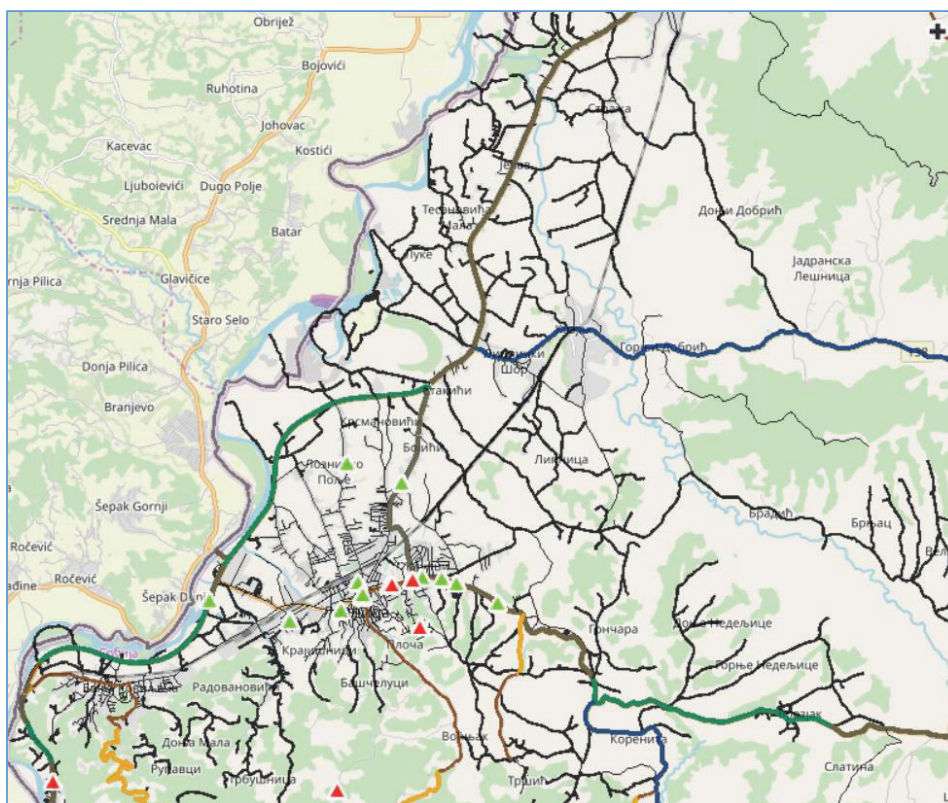
Када се посматрају подаци о категорији пута на којој су се догодиле саобраћајне незгоде са погинулим и повређеним мотоциклистима и мопедистима, може се уочити да се највећи број саобраћајних незгода догодио на улицама (40% СН са погинулим мотоциклистима и мопедистима и 46,5 са повређеним мопедистима и мотоциклистима).



Дијаграм 2.1.92. Расподела локација страдања погинулих мотоциклиста и мопедиста у односу категорију пута, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.



Дијаграм 2.1.93. Расподела локација страдања повређених мотоциклиста и мопедиста у односу категорију пута, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.



НАЗИВ:  
Локације повређених и погинулих мотоциклиста ни мопедиста на  
територији Лознице у периоду 2016-2018.

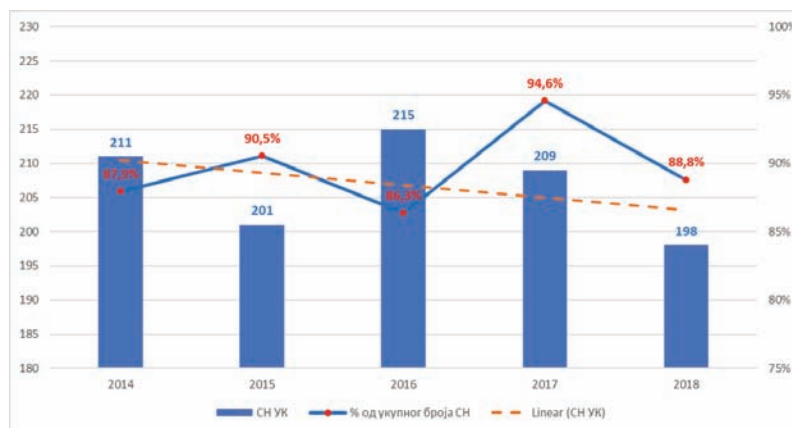
ЛЕГЕНДА

- ✚ - ПОГ
- ▲ - ТПП
- ▲ - ЛТП

#### 2.1.14. АНАЛИЗА СТРАДАЊА У САОБРАЋАЈУ ПО КАТЕГОРИЈАМА УЧЕСНИКА - ПУТНИЧКИ АУТОМОБИЛИ

У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници је регистровано 1034 саобраћајних незгода у којима је учествовао путнички аутомобил. У просеку годишње се у Лозници региструје 206 саобраћајних незгода са учешћем путничких аутомобила. Путнички аутомобили учествују у 90% саобраћајних незгода у Лозници.

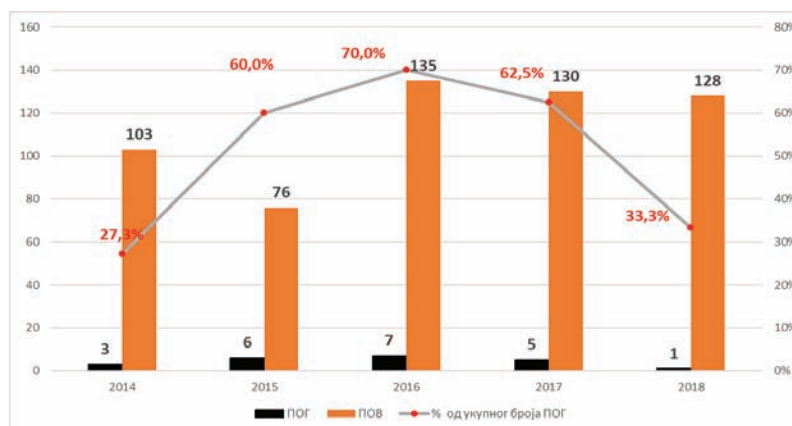
Посматрајући последњи петогодишњи период (Дијаграм 2.1.94), може се уочити да у Лозници постоји тренд смањења броја саобраћајних незгода са учешћем путничких аутомобила.



Дијаграм 2.1.94. Број незгода у којима су учествовали путнички аутомобили и заступљеност ових незгода у укупном броју незгода у Лозници, за период 2014-2018. год.

У саобраћајним незгодама у Лозници је у посматраном петогодишњем периоду погинуло 22 лица у својству путника и возача у путничком аутомобилу. Погинули путници и возачи у путничком аутомобилу чине половину свих погинулих лица у саобраћајним незгодама у Лозници, што је мање од просека за Србију (73% погинулих). Када је заступљеност погинулих путника и возача у аутомобилима у укупном броју погинулих у питању, може се уочити осциловање овог податка кроз године (од 86,3% до 94,6% укупно погинулих).

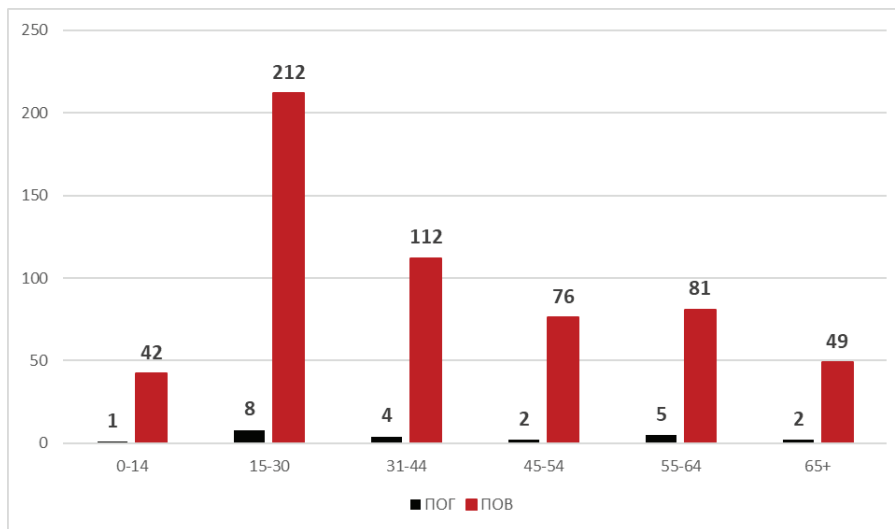
Повређени путници и возачи у путничком аутомобилу чине око 75% свих повређених лица у саобраћајним незгодама, што је више у односу на просек у Републици Србији где ова категорија учесника чини 72%. Детаљном анализом података може се закључити да је након 2016. године успостављен тренд смањења броја погинулих и повређених путника и возача у путничким аутомобилима у Лозници. Такође се у посматраном периоду (2016. – 2018. год.) може уочити благи пад броја погинулих путника и возача у путничким аутомобилима.



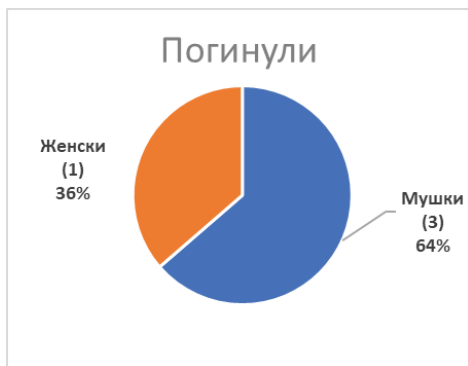
Дијаграм 2.1.95. Број погинулих и повређених возача и путника у ПА у незгодама и заступљеност погинулих возача и путника у ПА у укупном броју погинулих у СН у Лозници, за период 2014-2018. година

### 2.1.14.1. Структура настрадалих возача и путника у ПА

Може се уочити да се категорија младих лица (15-30 година) издваја као категорија са највише настрадалих возача и путника у ПА. Осим младих (15-30) повећано страдају путници и возачи у ПА, из старосне групе 31-44 године. Најмање настрадалих путника и возача у ПА је међу старосним категоријама 0-14 и 65+ година (Дијаграм 2.1.96).



Дијаграм 2.1.96. Старосна расподела погинулих и повређених возача и путника у ПА у Лозници, за период 2014-2018.



Дијаграм 2.1.97. Структура погинулих и повређених возача и путника у ПА према полу, у Лозници, за период 2014-2018.



Дијаграм 2.1.98. Структура погинулих и повређених возача и путника у ПА према полу, у Лозници, за период 2014-2018.

Када је реч о погинулим и повређеним возачима и путницима у путничким аутомобилима, према старости и полу, може се уочити да су највише смртно страдалих биле младе особе мушког пола (15-30 година, 42,9% погинулих лица мушког пола), а затим мушкарци старости 55-64 године (28,6% погинулих лица мушког пола). Међу повређеним возачима и путницима у аутомобилима, као најугроженији се поново издвајају младе особе мушког пола и мушкарци старости од 31-44 године (Табела 2.1.20.).

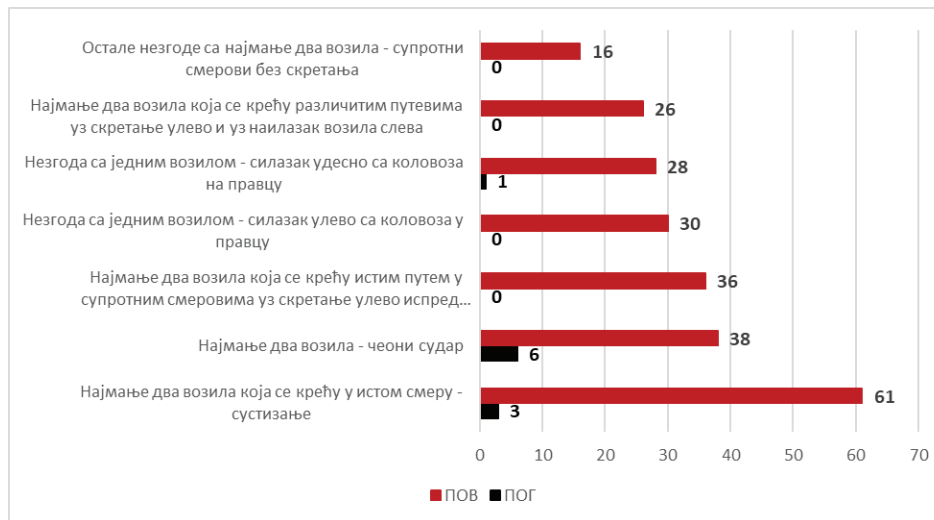
Табела 2.1.20. Расподела погинулих и повређених возача и путника у ПА, према полу и старости, у Лозници за период 2013-2017.

Старост	ПОГИНУЛИ					ПОВРЕЂЕНИ				
	Мушки (број)	Мушки (%)	Женски (број)	Женски (%)	%	Мушки (број)	Мушки (%)	Женски (број)	Женски (%)	%
0-14	0	0,0%	1	12,5%	4,5%	1	2,5%	0	0,0%	7,3%
15-30	6	42,9%	2	25,0%	36,4%	18	45,0%	4	50,0%	37,1%
31-44	3	21,4%	1	12,5%	18,2%	8	20,0%	2	25,0%	19,6%
45-54	0	0,0%	2	25,0%	9,1%	4	10,0%	0	0,0%	13,3%
55-64	4	28,6%	1	12,5%	22,7%	5	12,5%	0	0,0%	14,2%
65+	1	7,1%	1	12,5%	9,1%	4	10,0%	2	25,0%	8,6%
<b>укупно</b>	<b>14</b>	<b>100,0%</b>	<b>8</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>40</b>	<b>100,0%</b>	<b>8</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

### 2.1.14.2. Како се страда – ПА

Најчешће евидентирани тип незгода са погинулим лицима и учешћем ПА је тип „најмање два возила – чеони судар“ (6 ПОГ) (Дијаграм 2.1.99.).

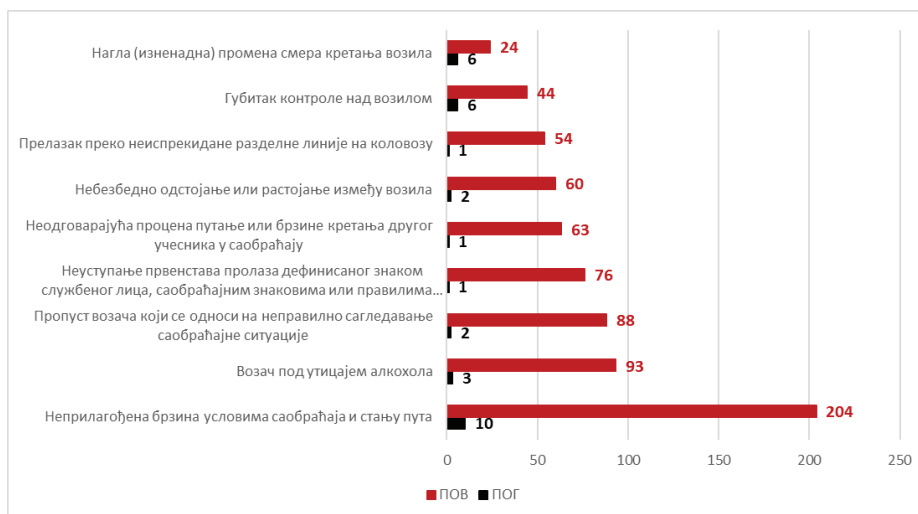
Када су саобраћајне незгоде са повређеним лицима у питању и учешћем ПА, издваја се као најчешће евидентирани тип незгоде онај у којем долази до сустизања једног возила од стране другог (61 ПОВ) (Дијаграм 2.1.99.).



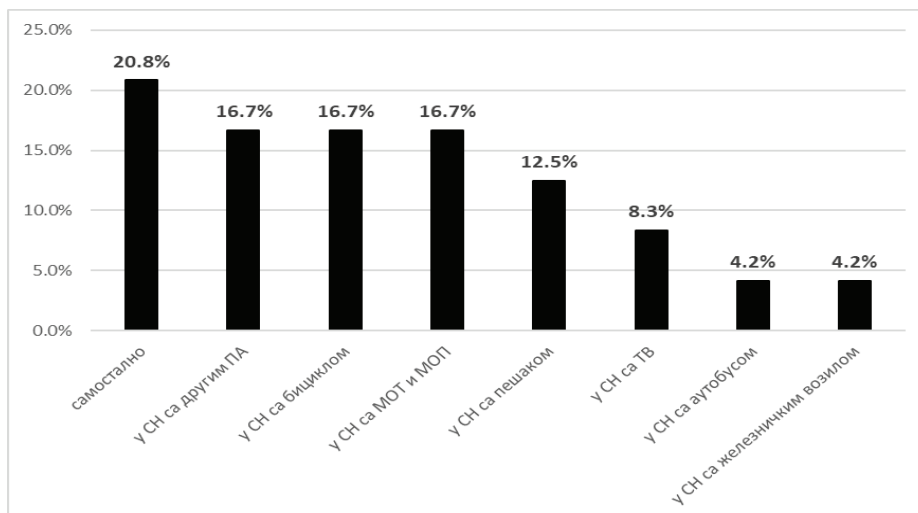
Дијаграм 2.1.99. Расподела НАЈЧЕШЋИХ ТИПОВА саобраћајних незгода са настрадалим возачима и путницима у ПА у Лозници у периоду 2016-2018. година

Као најчешће евидентирани утицајни фактори настанка незгода са учешћем путничких аутомобила и погинулих возача и путника у ПА издвајају се: неприлагођена брзина, губитак контроле над возилом и нагла (изненадна) промена смера кретања возила. Код повређених путника и возача у ПА издвајају се: неприлагођена брзина, возач под утицајем алкохола, погрешно сагледавање саобраћајне ситуације и неуступање првенства пролаза (Дијаграм 2.1.100.).



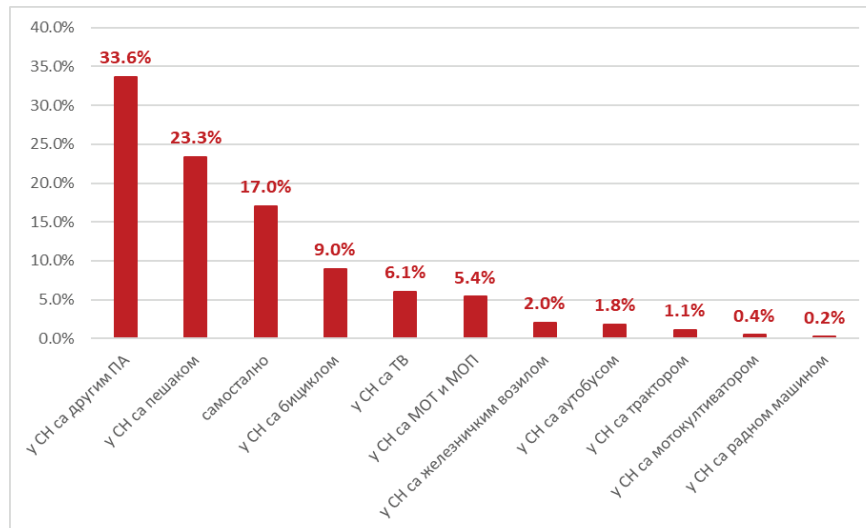


Дијаграм 2.1.100. Расподела НАЈЧЕШЋИХ УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА на настанак саобраћајних незгода са погинулим и повређеним возачима и путницима у ПА, у Лозници, у периоду од 2016. до 2018. год.



Дијаграм 2.1.101. Приказ ко је био други учесник СНПОГ са учешћем ПА, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.

Када се посматрају подаци о томе ко су били учесници саобраћајних незгода са путничким аутомобилима, може се уочити да је код СНПОГ најчешће учесник саобраћајне незгоде био само један аутомобил (20,8% СНПОГ), а затим преовлађују незгоде у којима је други учесник био аутомобил (16,7% СНПОГ). Код СНПОВ најчешће се ради о саобраћајним незгодама између два ПА (33,6 СН ПОВ) и ПА и пешака (23,3% СНПОВ), затим саобраћајне незгоде у којима аутомобил самостално учествује (17% СНПОВ), па незгоде између ПА и бицикла (9% СНПОВ) (Дијаграм 2.1.101, Дијаграм 2.1.102).

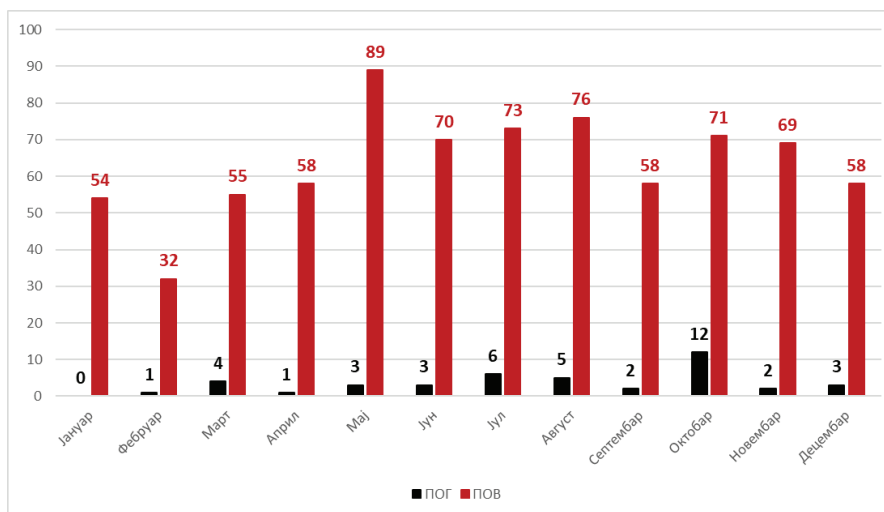


Дијаграм 2.1.102. Приказ ко је био други учесник СНПОВ са учешћем ПА, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.

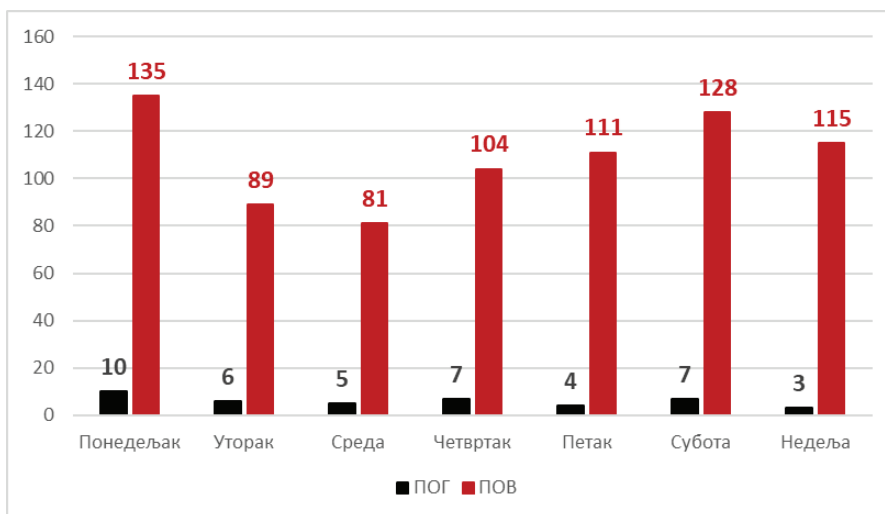
### 2.1.14.3. Када се догађају саобраћајне незгоде са ПА

Детаљном анализом временске расподеле погинулих и повређених лица у ПА, у Лозници, може се уочити је највише лица смртно страдало у октобру и у јулу месецу, док је највише лица било повређено у периоду од маја до августа месеца (Дијаграм 2.1.103).

Највише смртно настрадалих путника и возача у ПА било је у понедељак (10 ПОГ), четвртак (7 ПОГ) и суботу (7 ПОГ), док је највише повређених возача и путника у ПА било у понедељак (135 ПОВ) и у суботу (128 ПОВ) (Дијаграм 2.1.104).

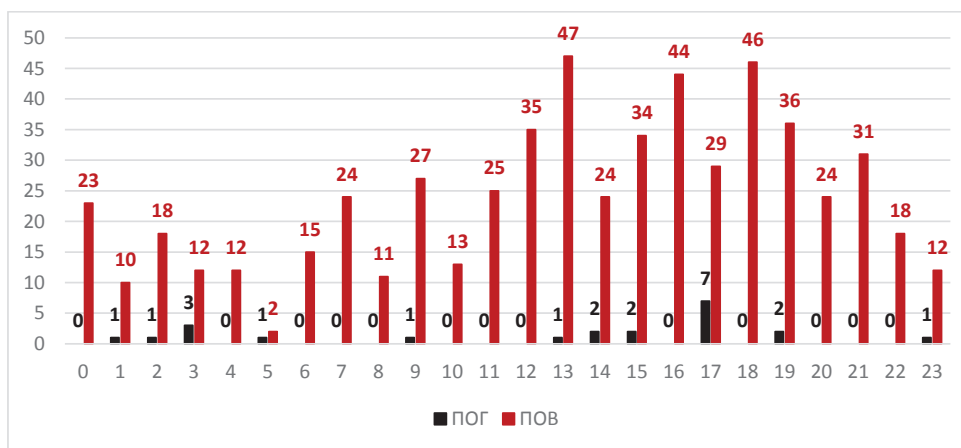


Дијаграм 2.1.103. Месечна расподела настрадалих возача и путника у ПА, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.



Дијаграм 2.1.104. Распореда настрадалих возача и путника у ПА, по данима у недељи, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.

Часовна расподела страдања у ПА је показала да је највише возача и путника у ПА било повређено у поподневним и вечерњим сатима, од 13 до 19 сати док је највише погинулих било у периоду од 16:00 до 17:00 часова (Дијаграм 2.1.105).

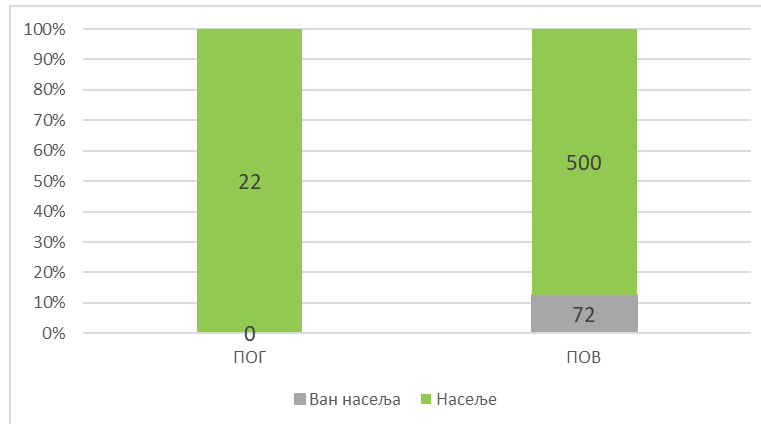


Дијаграм 2.1.105. Часовна расподела настрадалих возача и путника у ПА, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018.

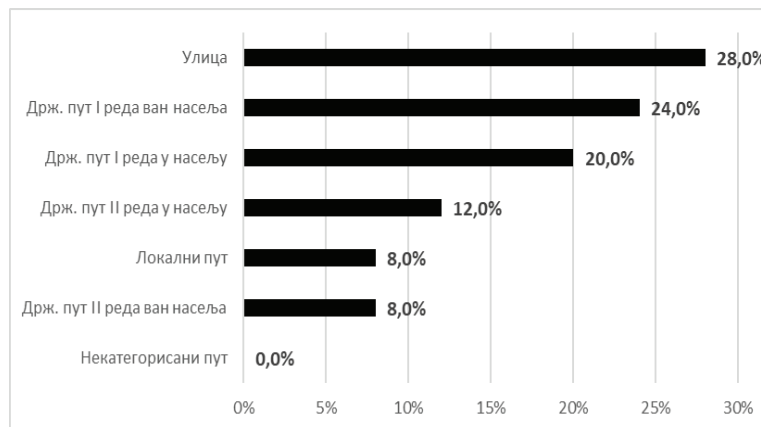
#### 2.1.14.4. Где се догађају саобраћајне незгоде са ПА

Возачи и путници у ПА су у Лозници у највећој мери страдали у насељу (22 погинула и 500 повређених лица) (Дијаграм 2.1.106).

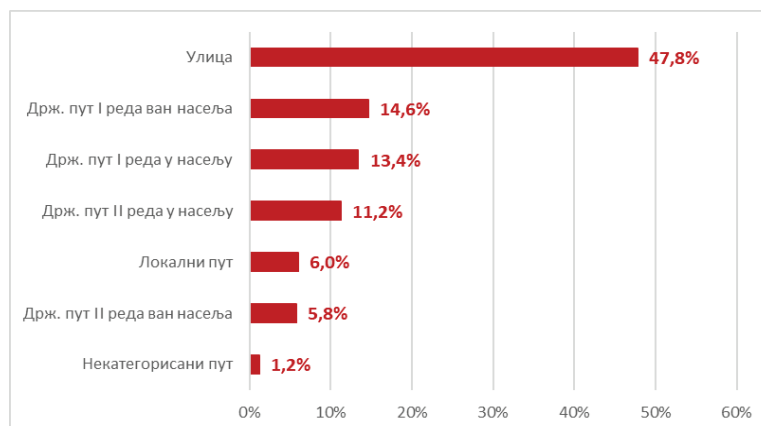
Када се посматрају подаци о категорији пута на којој су се догодиле саобраћајне незгоде са настрадалим возачима и путницима у ПА, може се уочити да је највећи број возача смртно страдао и био повређен на улицама у насељу (28% ПОГ, 47,8% ПОВ) (Дијаграм 2.1.107, Дијаграм 2.1.108).



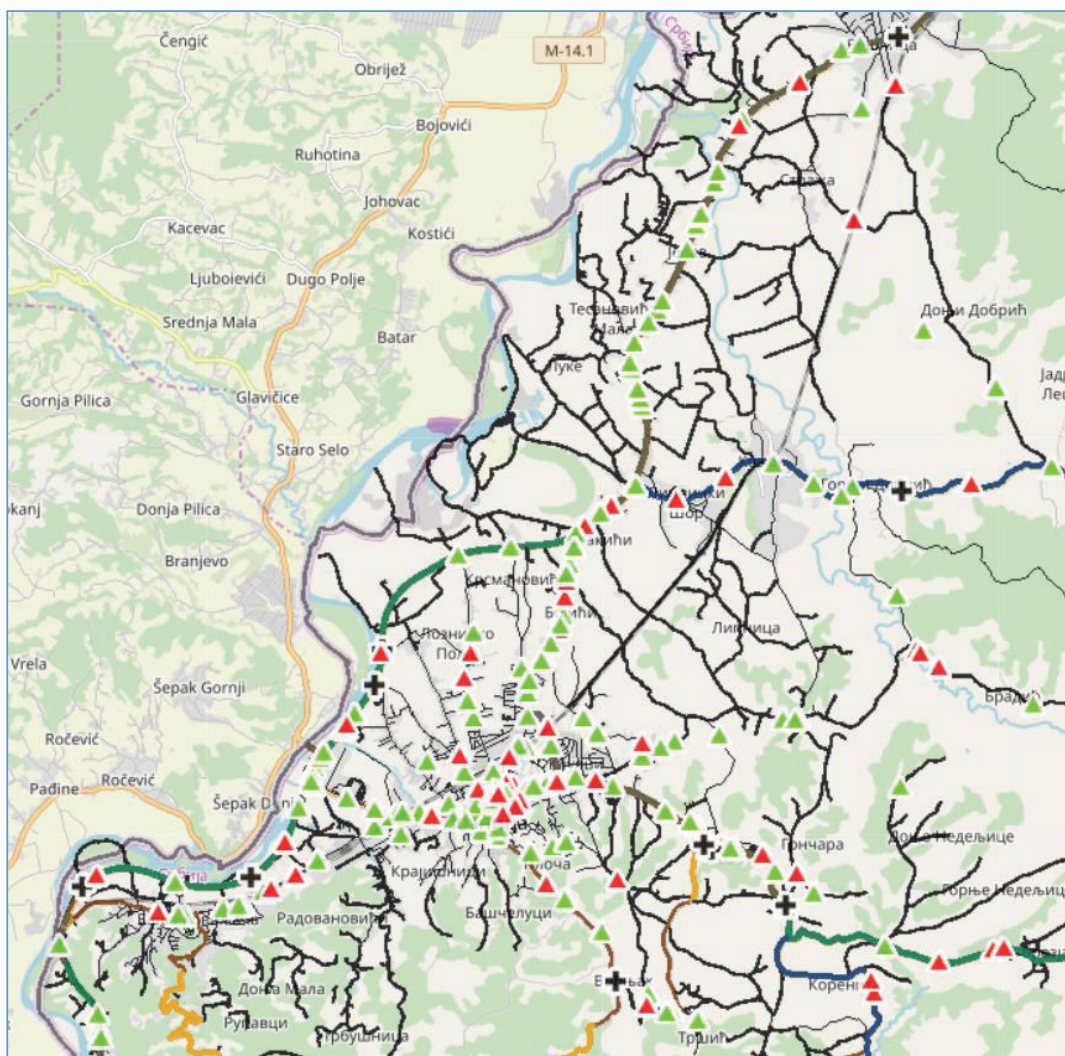
Дијаграм 2.1.106. Расподела локација страдања погинулих и повређених возача и путника у ПА, у односу на податак у насељу/ван насеља, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године



Дијаграм 2.1.107. Расподела локација страдања погинулих возача и путника у ПА у односу категорију пута, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.



Дијаграм 2.1.108. Расподела локација страдања повређених возача и путника у ПА у односу категорију пута, у Лозници, у периоду од 2015. до 2018. год.

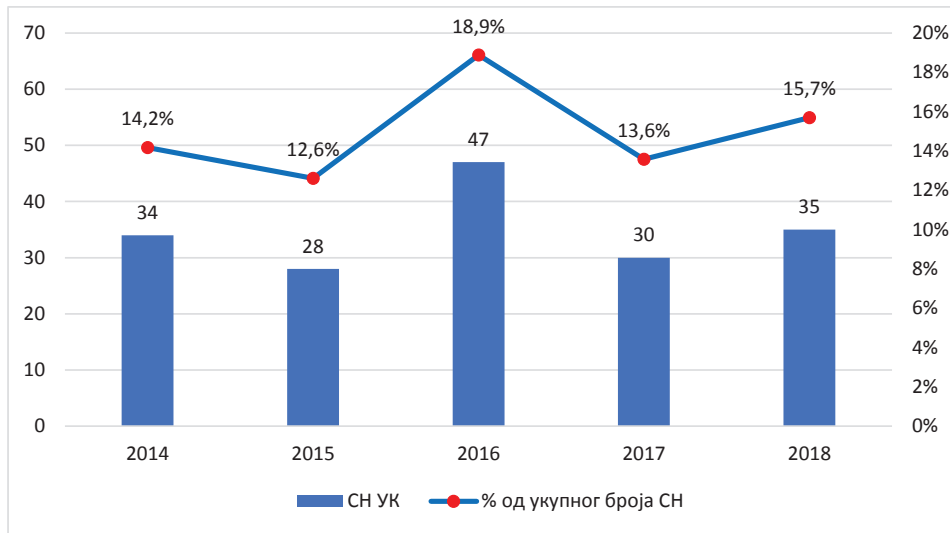


НАЗИВ:  
Локације повређених и погинулих возача и путника у ПА, на  
територији Лознице у периоду 2016-2018.

ЛЕГЕНДА  
+ - ПОГ  
▲ - ТТП  
▲ - ЛТП

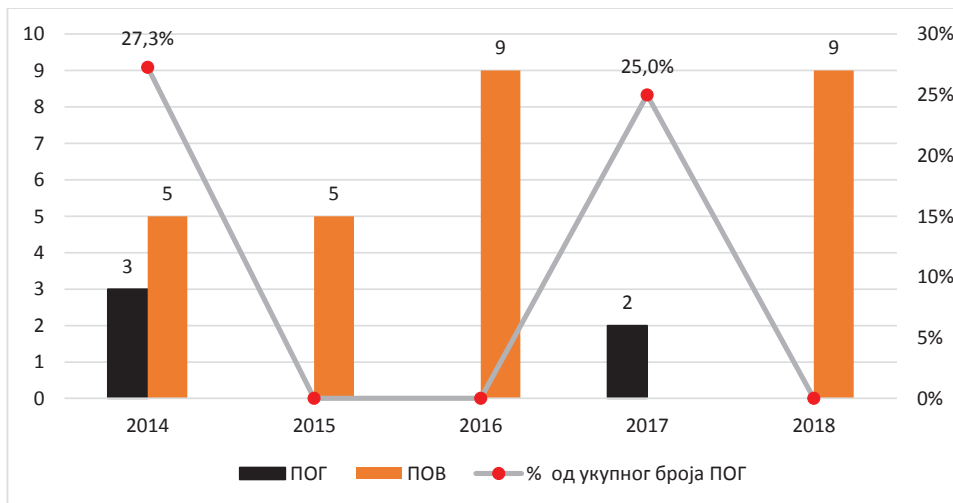
### 2.1.15. АНАЛИЗА СТРАДАЊА У САОБРАЋАЈУ ПО КАТЕГОРИЈАМА УЧЕСНИКА - ТЕРЕТНА ВОЗИЛА

На територији града Лознице, у периоду од 2014. до 2018. године, укупно су се догодиле 174 саобраћајне незгоде у којима су учествовала теретна возила. Највећи број незгода је евидентиран у 2016. години, док је најмањи број саобраћајних незгода са учешћем теретних возила евидентиран 2015. године. На основу следећег графика може се закључити да, у посматраном петогодишњем периоду, не постоји успостављен тренд догађања саобраћајних незгода са теретним возилима.



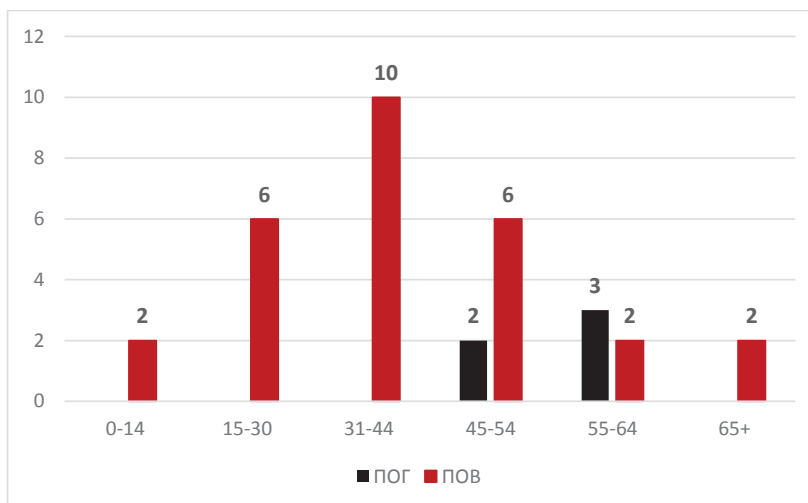
Дијаграм 2.1.109. Број незгода у којима су учествовала теретна возила и заступљеност ових незгода у укупном броју саобраћајних незгода у Лозници, за период 2014-2018.

Анализом страдалих лица у саобраћајним незгодама која су се налазила у теретним возилима, добија се резултат да је на територији Лознице, у посматраном петогодишњем периоду, смртно страдало 5 лица. За посматрани петогодишњи период, просечна заступљеност погинулих лица у незгодама са теретним возилима, у Лозници је већа од просека за Републику Србију (у Лозници 10,5%, а у Србији 8,23%) (Дијаграм 2.1.110).



Дијаграм 2.1.110. Број погинулих и повређених лица у СН са учешћем теретних возила и заступљеност ових лица у укупном броју погинулих у СН у Лозници, за период 2014-2018.

Анализом старосне категорије повређених возача и путника у теретним возилима може се закључити да је највећи број страдалих старости од 31 до 44 године. Са друге стране, највећи број погинулих лица у теретним возилима, припада старосној категорији од 55 до 64 године (3 лица) Дијаграм 2.1.111).



Дијаграм 2.1.111. Старосна расподела погинулих и повређених возача и путника теретних возила у Лозници, за период 2014-2018.

### 2.1.15.1. КАКО СЕ ДОГАЂАЈУ САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ СА ТЕРЕТИМ ВОЗИЛИМА

У Лозници, у периоду од 2016. до 2018. године, најчешће евидентирани тип саобраћајних незгода са повређеним лицима, у којима су учествовала теретна возила, је „најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање“. Поред поменутог типа, истичу се и типови „најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз скретање улево испред другог возила“ и „незгода са једним возилом – силазак улево са коловоза на правцу“. Када је реч о саобраћајним незгодама са погинулим лицима са учешћем теретних возила, једино се издваја тип „остале незгоде са најмање два возила – супротни смерови без скретања“ (Дијаграм 2.1.112).

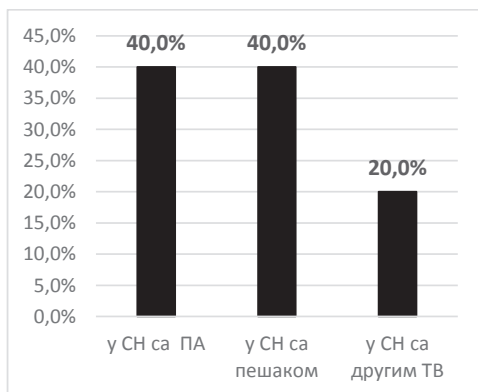


Дијаграм 2.1.112. Расподела најчешћих типова саобраћајних незгода са учешћем теретних возила, у односу на страдала лица, у Лозници, за период 2016-2018.

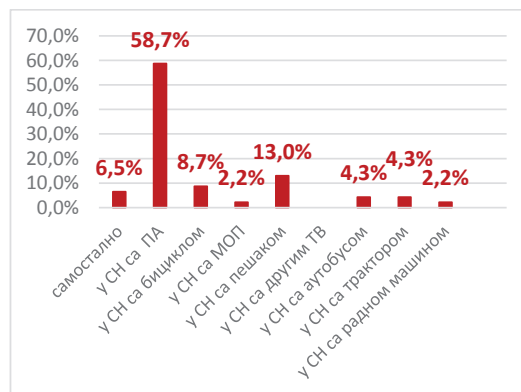
Поред анализе типова саобраћајних незгода, извршена је и анализа најчешћих утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода. У саобраћајним незгодама са повређеним лицима, највише лица је страдало у незгодама у којим је евидентиран утицајни фактор „неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“. Лица из теретних возила, која су смртно страдала, учествовала су у незгодама у којима је препознат утицајни фактор „небезбедно одстојање или растојање између возила“ (Дијаграм 2.1.113).



Дијаграм 2.1.113. Распореда најчешћих утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода са учешћем теретних возила, у односу на страдала лица, у Лозници, за период 2016-2018.



Дијаграм 2.1.114. Приказ ко је био други учесник, СН ПОГ са учешћем теретних возила, у Лозници, 2014-2018.

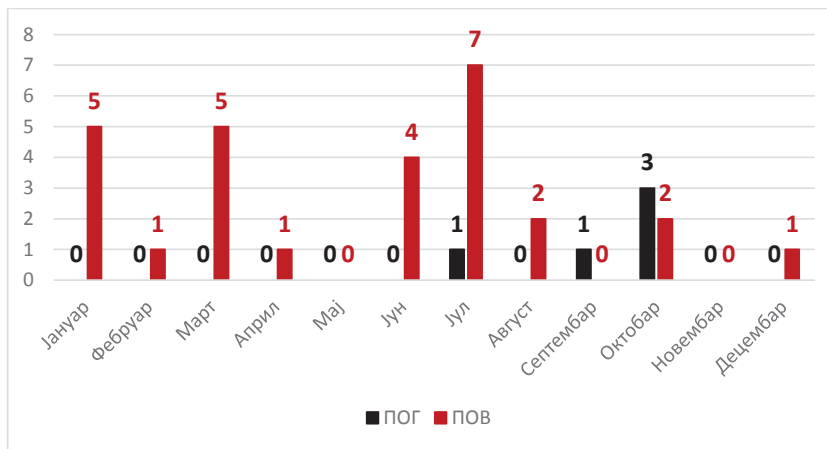


Дијаграм 2.1.115. Приказ ко је био други учесник, СН ПОВ са учешћем теретних возила, у Лозници, 2014-2018.



### 2.1.15.2. Када се догађају саобраћајне незгоде са теретним возилима

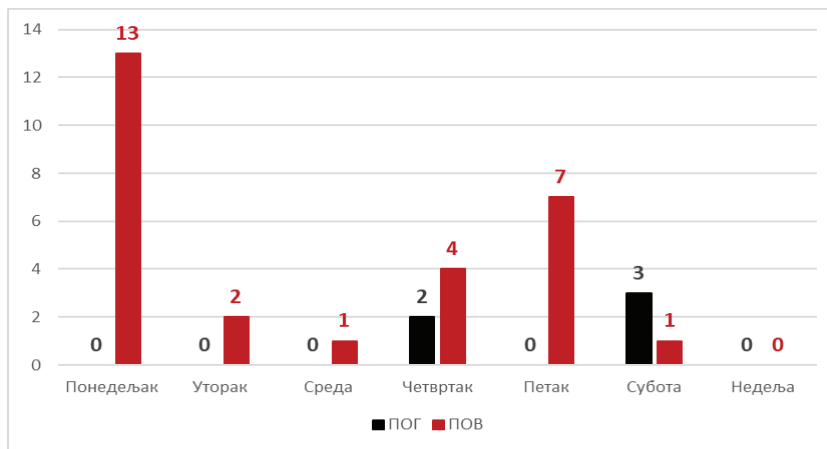
Детаљном анализом временске расподеле погинулих и повређених возача и путника у теретним возилима, може се закључити да су лица из поменуте категорије смртно настрадала у јулу, августу и октобру. По броју повређених возача и путника у теретним возилима издвајају се месеци јул (7 ПОВ), јануар (5 ПОВ) и март (5 ПОВ) (Дијаграм 2.1.116).



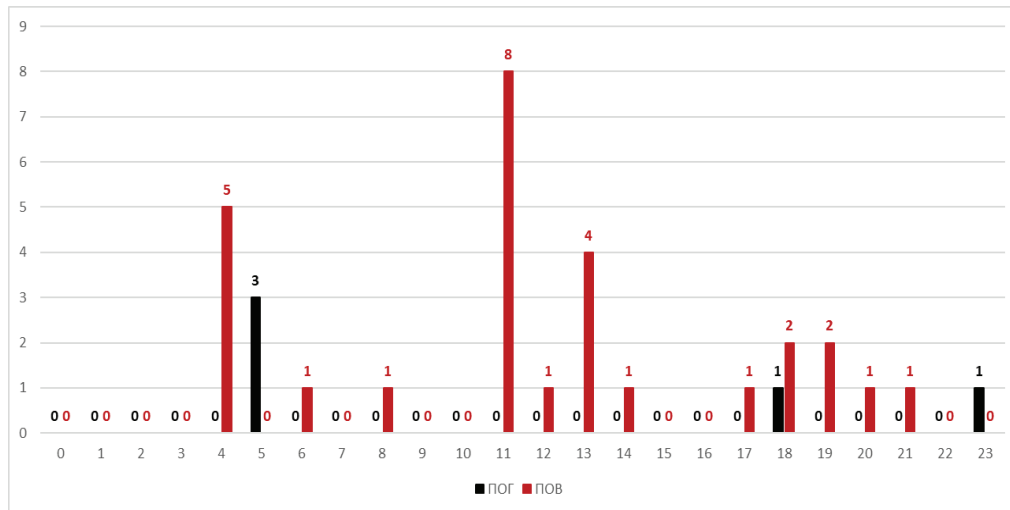
Дијаграм 2.1.116. Месечна расподела настрадалих возача и путника у ТВ, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.

Највише смртно настрадалих путника и возача у ТВ било је у суботу (3 ПОГ) и четвртак (2 ПОГ), док је највише повређених возача и путника у ПА било у понедељак (13 ПОВ) и петак (7 ПОВ) (Дијаграм 2.1.117).

Према часовној расподели настрадалих возача и путника у теретним возилима Лозници, може се закључити да је највише лица изгубило живот у периоду од 04:00 до 05:00 часова (3 ПОГ), док је највише повређених возача и путника у теретним возилима у Лозници било у 11. часу (8 ПОВ) (Дијаграм 2.1.118).

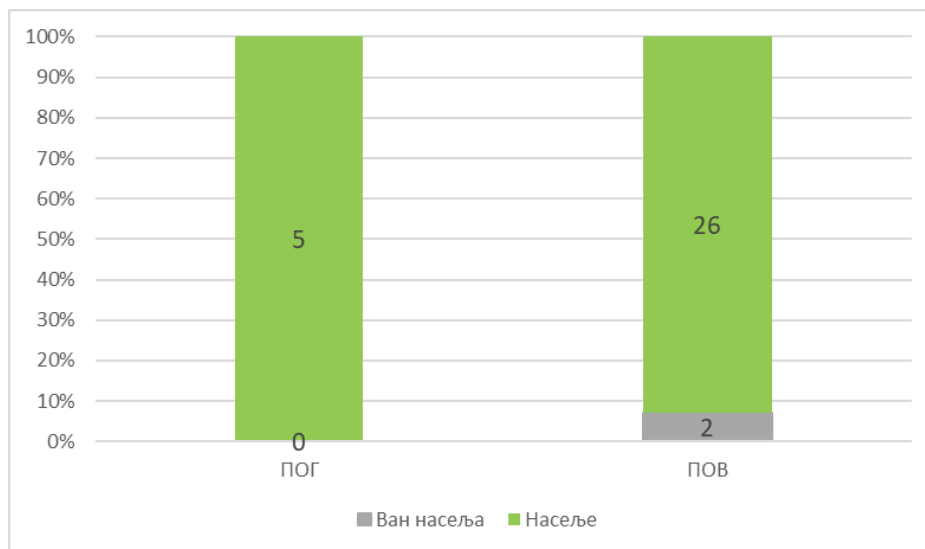


Дијаграм 2.1.117. Расподела настрадалих возача и путника у ТВ, по данима у недељи, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год

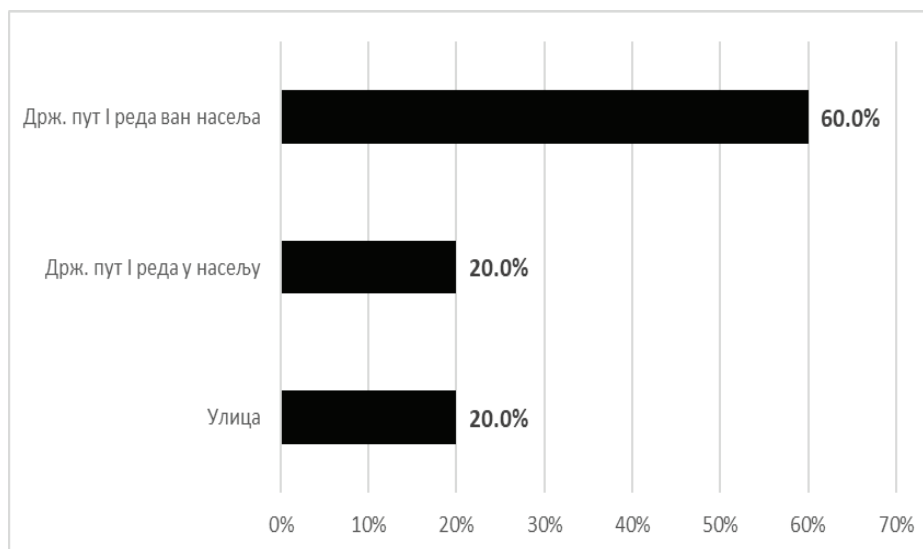


Дијаграм 2.1.118. Часовна расподела настрадалих возача и путника у ТВ, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018.

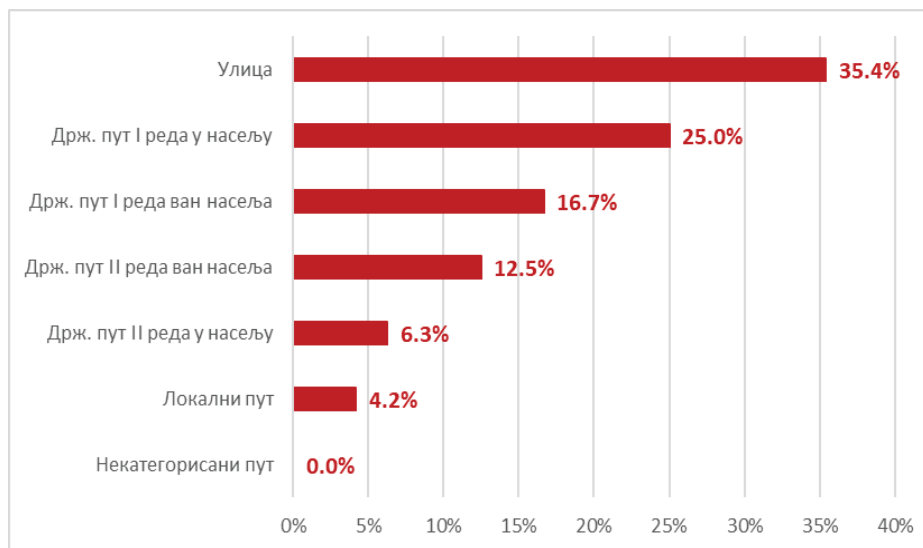
Возачи и путници у ТВ су у Лозници у највећој мери страдали у насељу (5 ПОГ и 26 ПОВ). Када се посматрају подаци о категорији пута на којој су се догодиле саобраћајне незгоде са настрадалим возачима и путницима у ТВ, може се уочити да је највећи број возача и путника смртно страдао на државном путу I реда ван насеља (60%), док је навећи број био повређен на улицама у насељу (35,4 %) (Дијаграм 2.1.119, Дијаграм 2.1.120, Дијаграм 2.1.121).



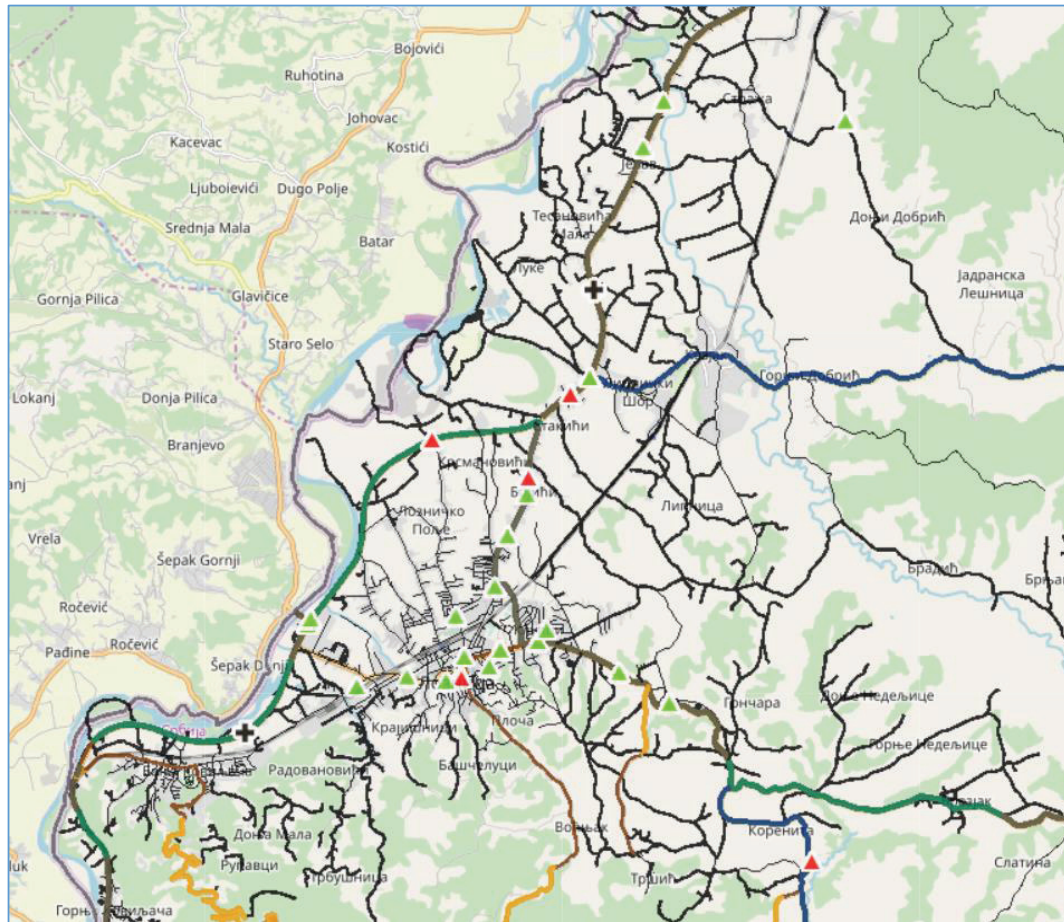
Дијаграм 2.1.119. Расподела локација страдања погинулих и повређених возача и путника у ТВ, у односу на податак у насељу/ван насеља, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године



Дијаграм 2.1.120. Расподела локација страдања погинулих возача и путника у ТВ у односу категорију пута, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.



Дијаграм 2.1.121. Расподела локација страдања повређених возача и путника у ТВ, у односу категорију пута, у Лозници, у периоду од 2015. до 2018. год.



НАЗИВ:

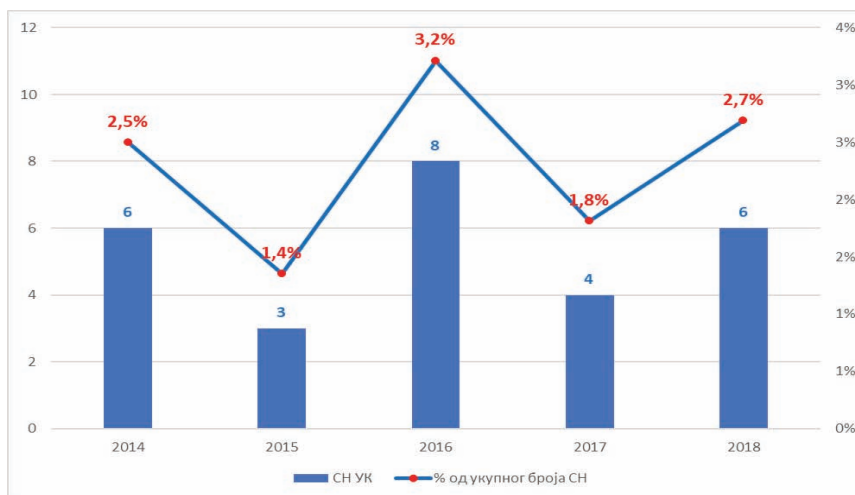
Локације повређених и погинулих возача и путника у ТВ, на територији Лознице у периоду 2016-2018.

ЛЕГЕНДА

+ - ПОГ  
▲ - ТПП  
▲ - ЛТП

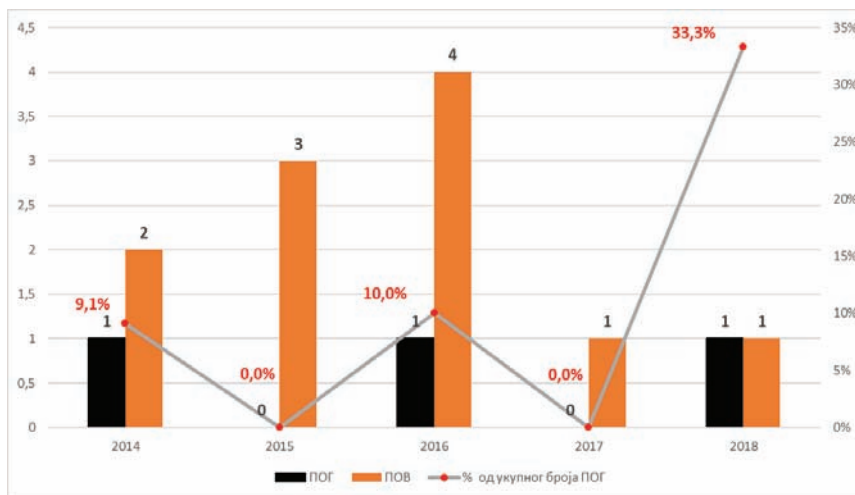
### 2.1.16. АНАЛИЗА СТРАДАЊА У САОБРАЋАЈУ ПО КАТЕГОРИЈАМА УЧЕСНИКА -ТРАКТОРИ

У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници је регистровано 27 саобраћајних незгода у којима је један од учесника био трактор. У просеку годишње се у Лозници региструје 5 саобраћајних незгода са учешћем трактора. Трактори у просеку годишње учествују у око 2% саобраћајних незгода у Лозници. У посматраном петогодишњем периоду није успостављен је тренд смањења броја саобраћајних незгода са учешћем трактора (Дијаграм 2.1.122).



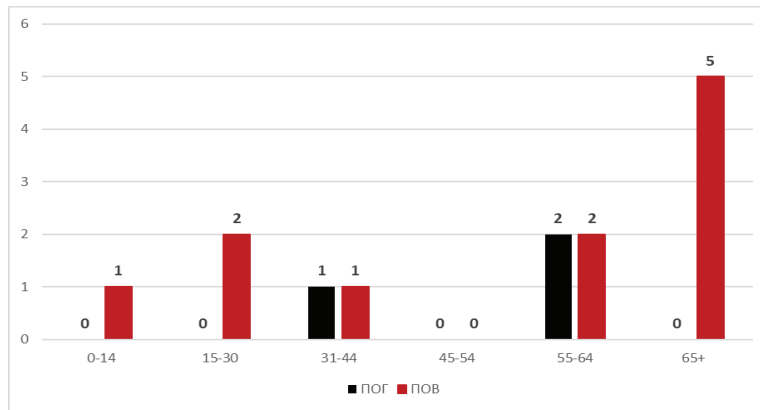
Дијаграм 2.1.122. Број саобраћајних незгода у којима су учествовали трактори и заступљеност ових незгода у укупном броју саобраћајних незгода у Лозници, за период 2014-2018. год.

У Лозници, у саобраћајним незгодама са учешћем трактора погинула су 3 лица у посматраном периоду, а повређено је 11 лица. У Лозници, погинула лица у СН са тракторима чине око 10% свих погинулих лица, што је већи проценат у односу на Србију, где погинула лица у СН са тракторима чине око 8% свих погинулих лица (Дијаграм 2.1.123.).



Дијаграм 2.1.123. Број погинулих и повређених возача и путника у тракторима у СН и заступљеност погинулих возача и путника трактора у укупном броју погинулих у СН у Лозници, у периоду 2014-2018. год.

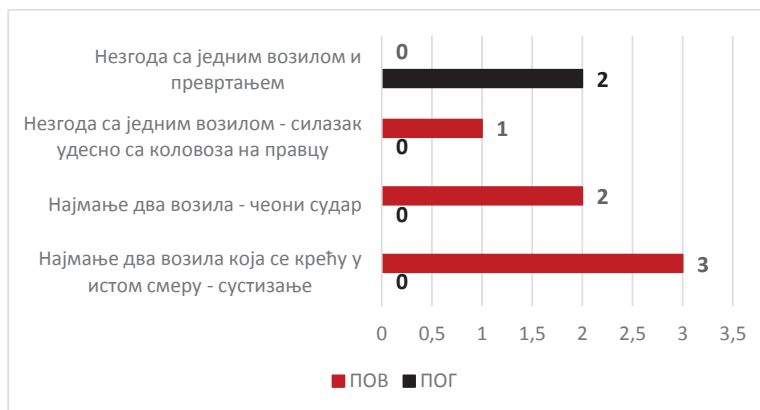
Анализом старосне структуре настрадалих возача и путника на тракторима може се уочити да је највише погинулих лица из старосне категорије од 55-64 године, а повређених лица из старосне категорије 65+ (Дијаграм 2.1.124).



Дијаграм 2.1.124. Старосна расподела погинулих и повређених возача и путника у тракторима у Лозници, за период 2014-2018.

### 2.1.16.1. Како страдају возачи и путници на тракторима

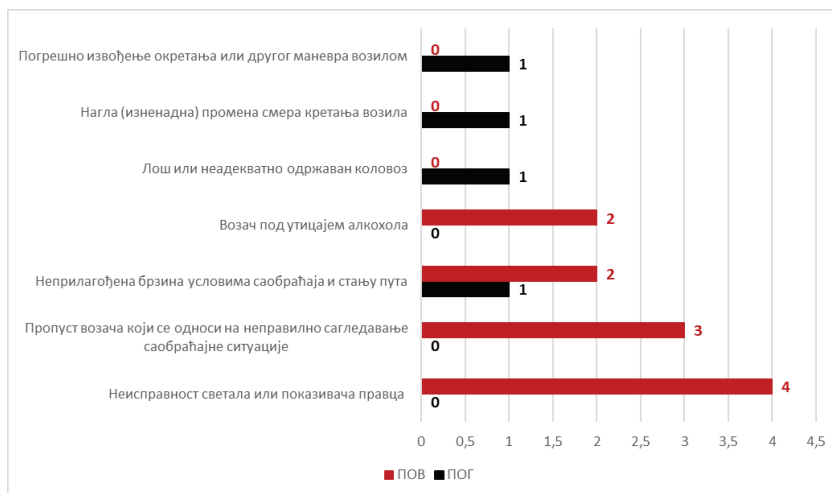
Од 3 погинула лица који су погинули у својству возача или путника на трактору у периоду 2014-2018. год., 2 лица су погинула у периоду од 2016. године до 2018. године. Ова лица су погинула у трактору, без учешћа других возила и уз превртање трактора. У посматраном временском периоду (2016-2018. год.), највише возача и путника на трактору било је повређено у саобраћајним незгодама у којима су учествовала најмање два возила, која су се кретала у истом смеру и где је судар возила настао као последица сустизања возила (Дијаграм 2.1.125).



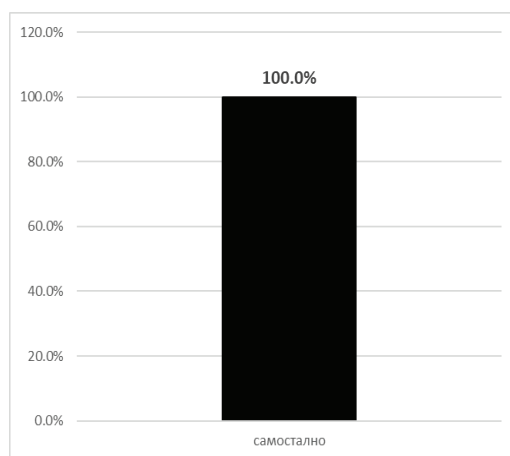
Дијаграм 2.1.125. Расподела НАЈЧЕШЋИХ ТИПОВА саобраћајних незгода са настрадалим возачима и путницима у тракторима у Лозници у периоду 2016-2018. година

Као најчешће евидентирани утицајни фактори настанка незгода са учешћем трактора и погинулих возача и путника у тракторима издвајају се: неприлагођена брзина, нагла (изненадна) промена смера кретања возила, лош или неадекватно одржаван коловоз и погрешно извођење окретања или другог маневра возилом.

Код повређених путника и возача у тракторима издвајају се утицајни фактори: неисправност светала или показивача правца, пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације, неприлагођена брзина и возач под утицајем алкохола.

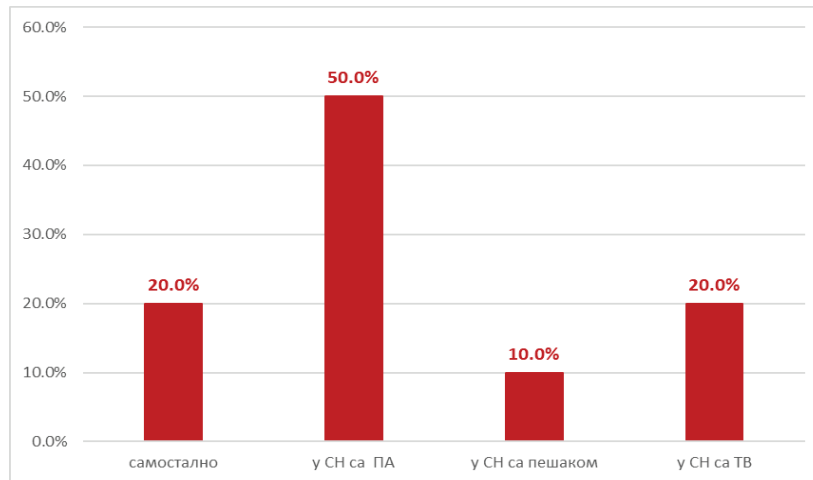


Дијаграм 2.1.126. Распореда НАЈЧЕШЋИХ УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА на настанак саобраћајних незгода са погинулим и повређеним возачима и путницима у тракторима, у Лозници, у периоду од 2016. до 2018. год.



Дијаграм 2.1.127. Приказ ко је био други учесник СНПОГ са учешћем трактора, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. Године

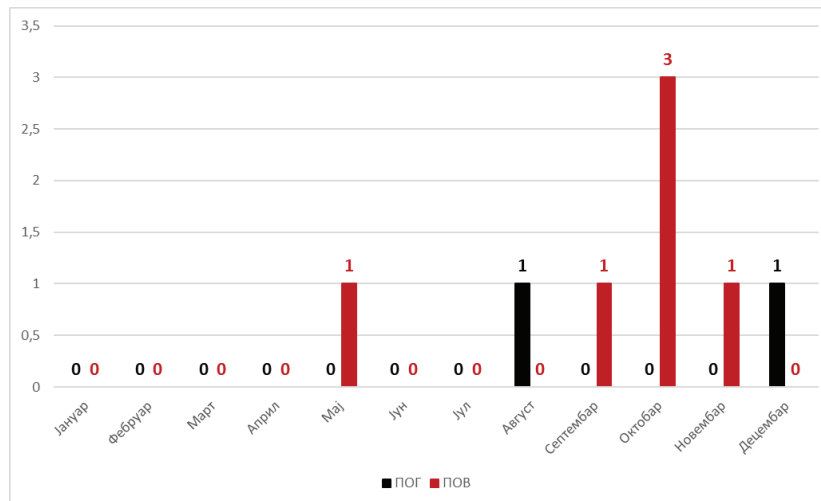
Путници и возачи на трактору су најчешће смртно страдали у саобраћајним незгодама без учешћа другог возила, односно приликом превртања трактора. Када је реч о повређеним возачима и путницима на тракторима, највећи број их је био повређен у саобраћајним незгодама са путничким аутомобилом (50%) (Дијаграм 2.1.128.).



Дијаграм 2.1.128. Приказ ко је био други учесник СНПОВ са учешћем трактора, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. Године

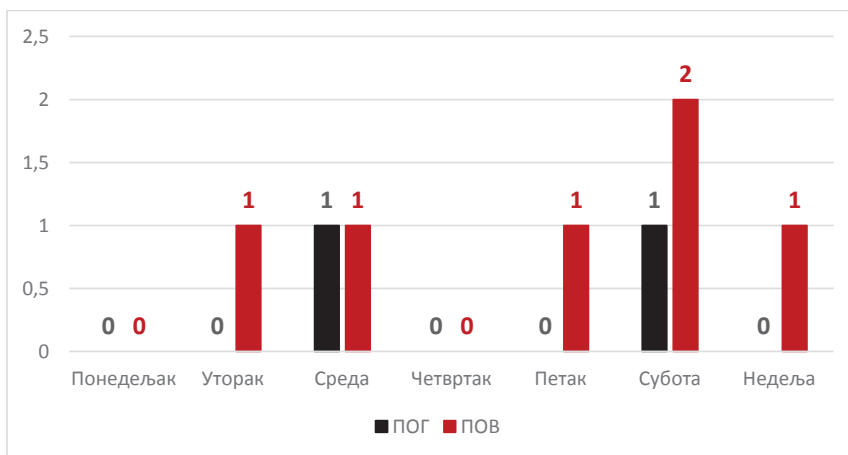
### 2.1.16.2. Када се догађају саобраћајне незгоде са трактором

Јесењи и пролећни месеци су ризични, када је реч о саобраћајним незгодама са погинулим и повређеним лицима, у којима је учествовао трактор у Лозници. Возачи и путници на трактору смртно су страдали у среду и суботу (по 1 ПОГ), а субота је дан када је у саобраћајним незгодама повређено највише путника и возача трактора Дијаграм 2.1.129, Дијаграм 2.1.130).



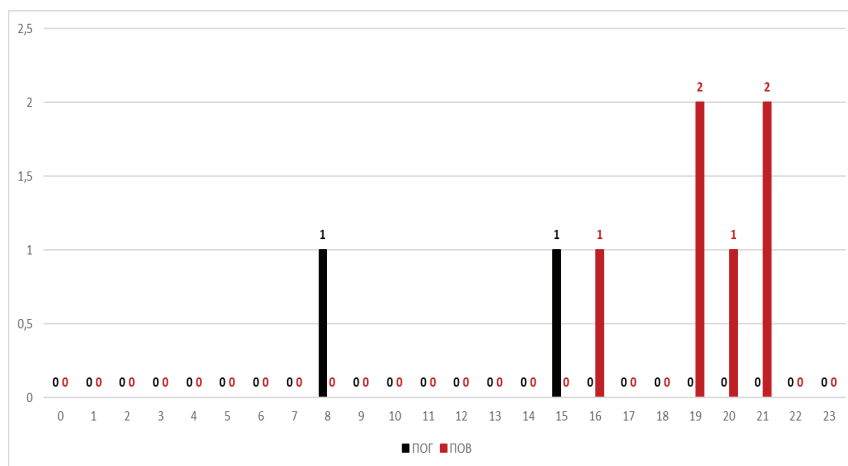
Дијаграм 2.1.129. Расподела настрадалих возача и путника трактора, по месецима у години, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.





Дијаграм 2.1.130. Расподела настрадалих возача и путника трактора, по данима у недељи, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.

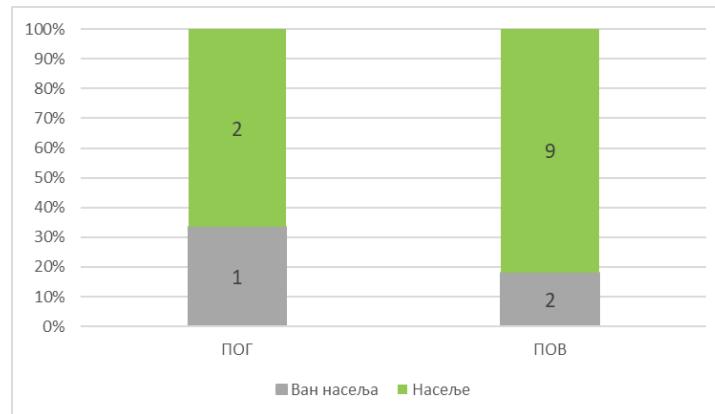
Возачи и путници у тракторима у Лозници највише су страдали у поподневном и вечерњем периоду (од 15 до 21 сат) (Дијаграм 2.1.131).



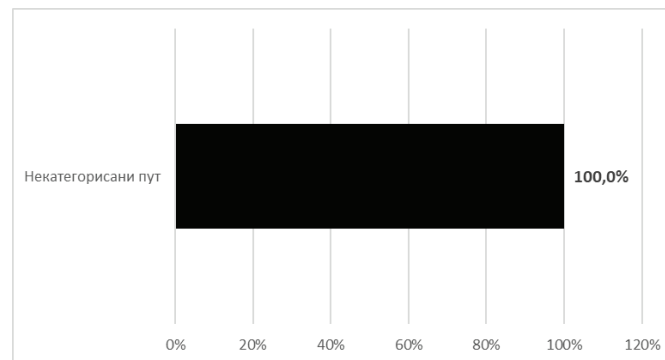
Дијаграм 2.1.131. Часовна расподела настрадалих возача и путника трактора у Лозници, у периоду од 2014. до 2018.

### 2.1.16.3. Где су страдали возачи и путници на тракторима

Возачи и путници у ПА су у Лозници у највећој мери страдали у насељу (2 ПОГ и 9 повређених лица). Саобраћајне незгоде са погинулим возачима и путницима трактора догодиле су се на некатегорисаном путу, док се највећи број незгода са повређеним возачима и путницима на трактору догодио на државном путу II реда ван насеља (Дијаграм 2.1.132, Дијаграм 2.1.133, Дијаграм 2.1.134).



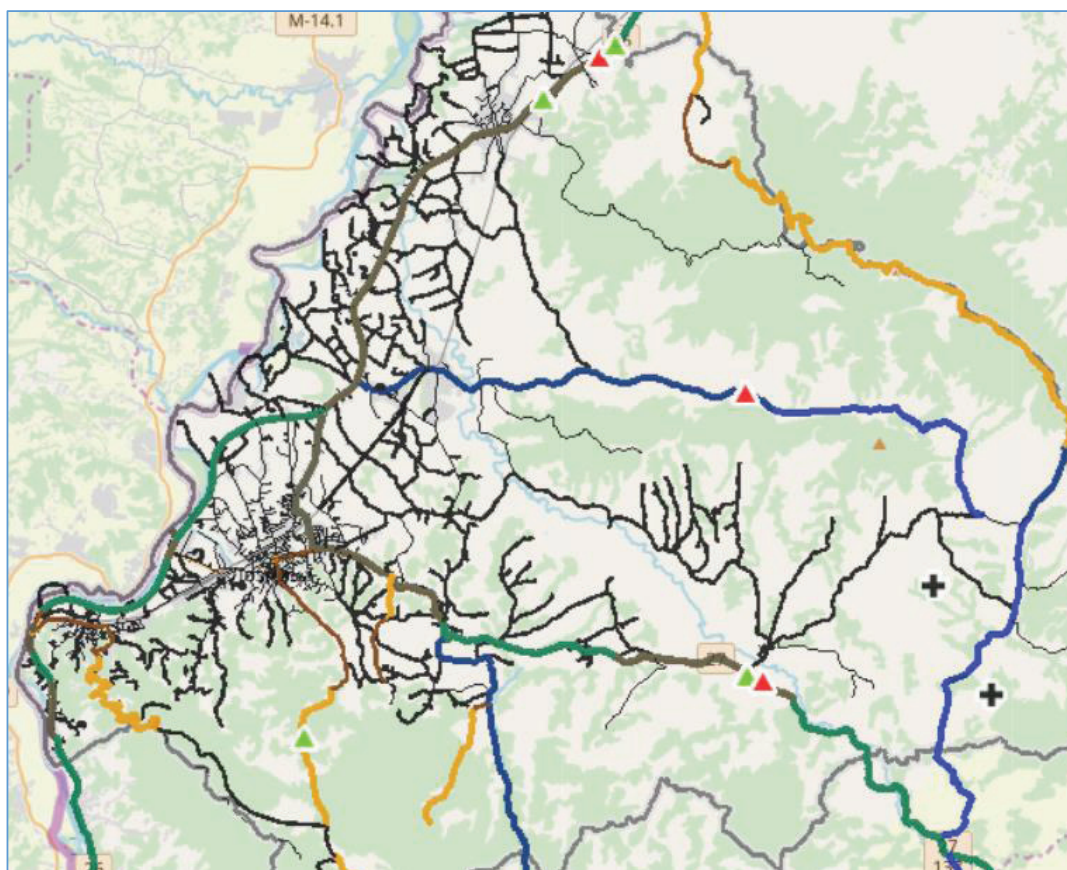
Дијаграм 2.1.132. Распдела локација страдања погинулих и повређених возача и путника у тракторима, у односу на податак у насељу/ван насеља, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године



Дијаграм 2.1.133. Распдела локација страдања погинулих возача и путника у тракторима у односу категорију пута, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.



Дијаграм 2.1.134. Распдела локација страдања повређених возача и путника у тракторима у односу категорију пута, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.

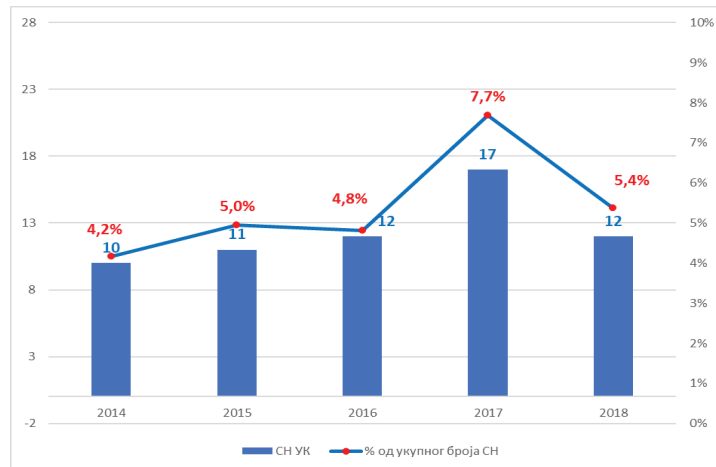


НАЗИВ:  
Локације повређених и погинулих возача и путника у тракторима,  
на територији Лознице у периоду 2016-2018.

ЛЕГЕНДА  
+ - ПОГ  
▲ - ТТП  
▲ - ЛТП

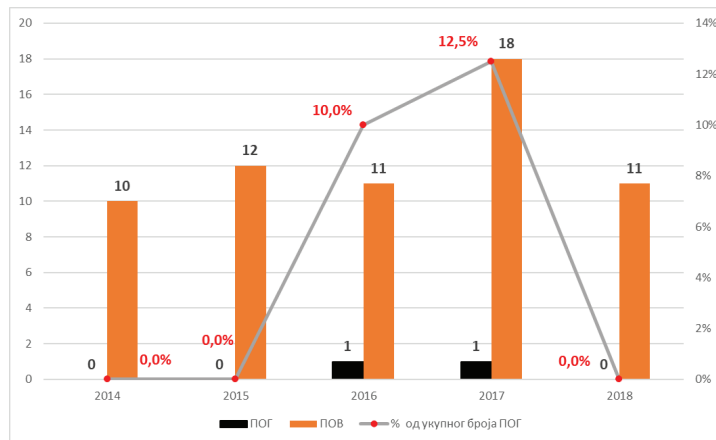
### 2.1.17. АНАЛИЗА СТРАДАЊА У САОБРАЋАЈУ ПО КАТЕГОРИЈАМА УЧЕСНИКА - ДЕЦА

У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници, догодиле су се 62 саобраћајне незгоде са учешћем деце, што на годишњем нивоу чини око 12 саобраћајних незгода. Деца у просеку годишње учествују у око 5% саобраћајних незгода у Лозници. У посматраном петогодишњем периоду није успостављен тренд смањења броја саобраћајних незгода са учешћем деце (Дијаграм 2.1.135).



Дијаграм 2.1.135. Број саобраћајних незгода у којима су учествовала деца и заступљеност ових незгода у укупном броју саобраћајних незгода у Лозници, за период 2014-2018. год.

У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници погинула су два детета. Од укупног броја повређених лица, деца чине у просеку око 7%, што је за нијансу повољније у односу на Србију, где је то 8%. Када се посматра период од последњих пет година, може се закључити да није успостављен повољан, опадајући, тренд повређивања деце у саобраћајним незгодама у Лозници (Дијаграм 2.1.136).



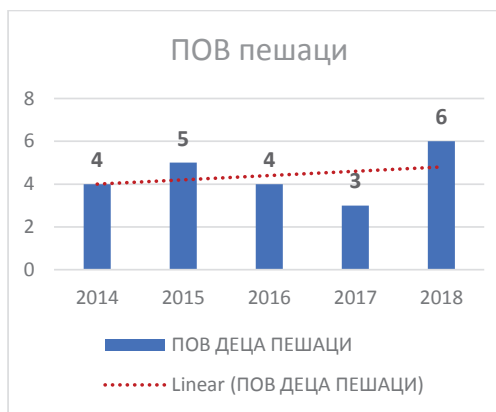
Дијаграм 2.1.136. Број погинуле и повређене деце у незгодама и заступљеност повређене деце у незгодама у укупном броју повређених лица у СН у Лозници, за период 2014-2018. године

### 2.1.17.1. Својство настрадале деце

Када се анализира својство настрадале, односно повређене деце у Лозници, за период 2014-2018. године, може се закључити да су деца доминантно у саобраћајним незгодама била повређивана у својству путника (48%), затим следи повређивање у својству пешака (36%) и возача (16%) (Дијаграм 2.1.137). Петнаесторо деце, што чини 24% од све повређене деце, је било повређено у својству возача или путника на бициклу (Дијаграм 2.1.139).



Дијаграм 2.1.137.  
СВОЈСТВО настрадале деце у саобраћајним незгодама у Лозници, за период 2014-2018.



Дијаграм 2.1.138.  
Број повређене деце у својству ПЕШАКА у СН у Лозници, за период 2014-2018.



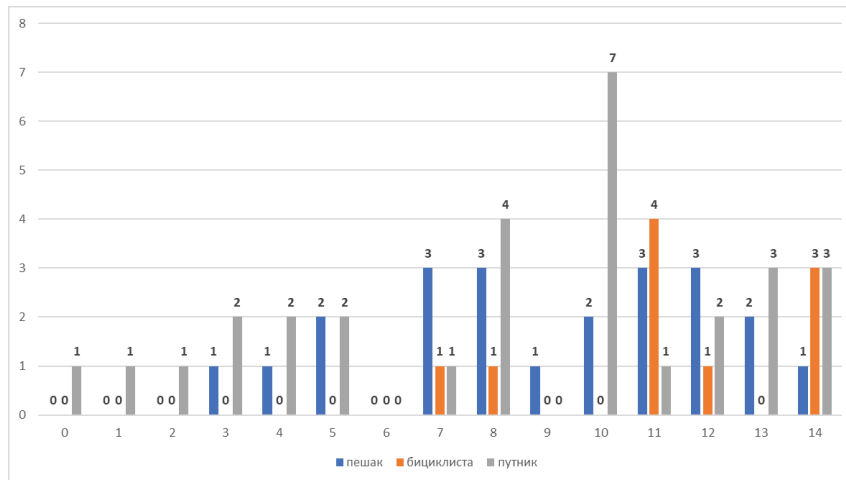
Дијаграм 2.1.139.  
Број повређене деце у својству БИЦИКЛИСТЕ у СН у Лозници, за период 2014-2018.



Дијаграм 2.1.140.  
Број повређене деце у својству ПУТНИКА у СН у Лозници, за период 2014-2018.

Ако се упоредо посматра и анализира старост деце и њихово својство учешћа у саобраћајним незгодама (Дијаграм 2.1.141.), јасно се показује да млађа деца до 6 година старости незнатно више страдају као путници, док деца старија од 6 година, више страдају као пешаци.

Као путници највише су деца била повређивана са 8 и 10 година старости, као пешаци са 7, 8, 11 и 12 година старости, а као бициклисти са 11 година старости.



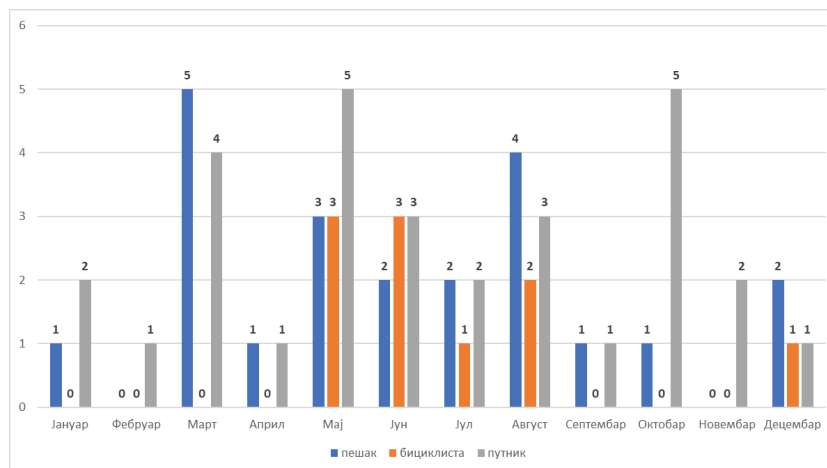
Дијаграм 2.1.141. Број повређене деце по СТАРОСТИ и СВОЈСТВУ учешћа у СН, у Лозници, за период 2014-2018. година

### 2.1.17.2. Када деца страдају у саобраћајним незгодама

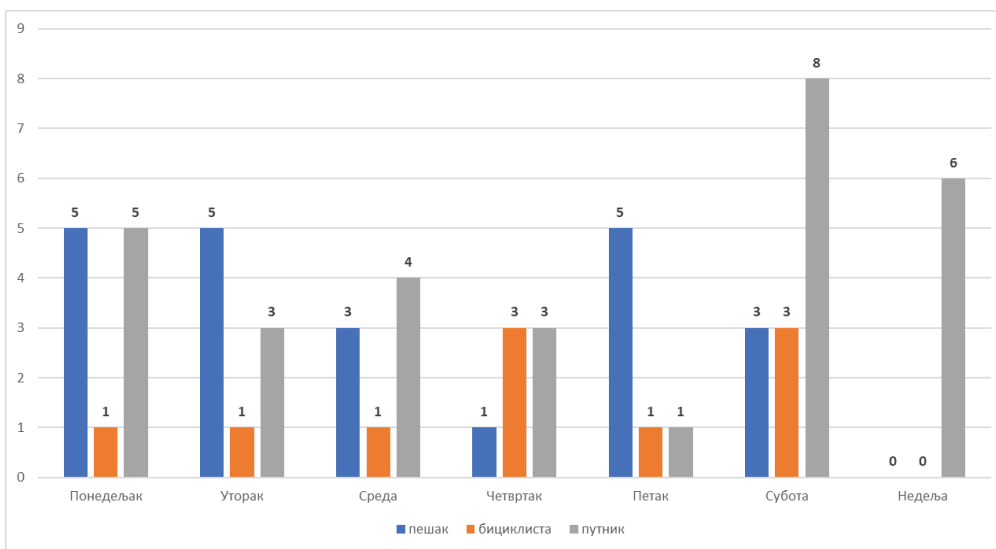
Када се анализирају временске расподеле страдања деце, према својствима може се закључити да деца у Лозници као пешаци највише страдају у марту и августу, као путници у мају и октобру, а као бициклисти у мају и јуну (Дијаграм 2.1.142).

По данима у току недеље, деца највише као пешаци страдају понедељком, уторком и петком, као бициклисти четвртком и суботом, а као путници суботом (Дијаграм 2.1.143).

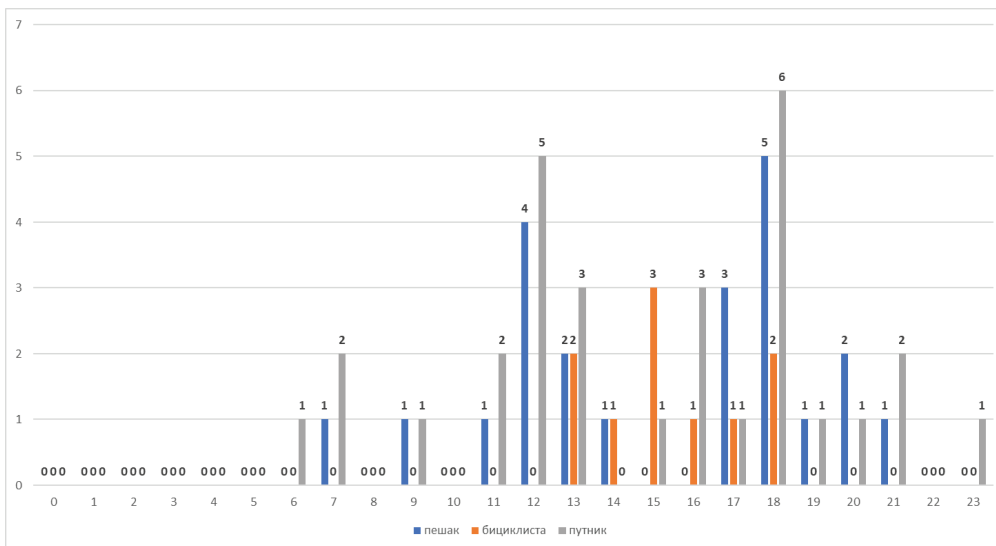
По часовима у току дана, деца највише страдају у поподневним сатима, око 17 сати, као пешаци и путници, а као бициклисти око 14 сати (Дијаграм 2.1.144).



Дијаграм 2.1.142. МЕСЕЧНА расподела повређене деце по СВОЈСТВУ учешћа у СН, у Лозници, за период 2014-2018. година



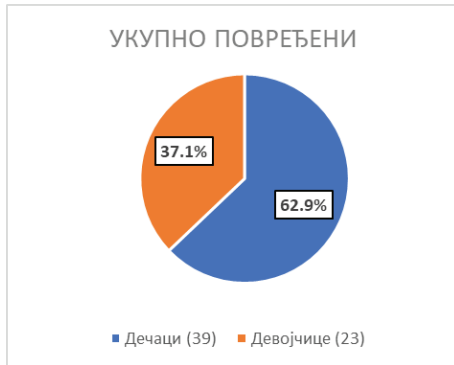
Дијаграм 2.1.143. Расподела повређене деце по ДАНИМА у недељи и СВОЈСТВУ учешћа у СН, у Лозници, за период 2014-2018. Година



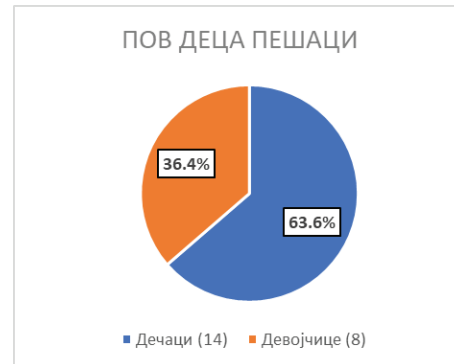
Дијаграм 2.1.144. Расподела повређене деце по ЧАСОВИМА у току дана и СВОЈСТВУ учешћа у СН, у Лозници, за период 2014-2018. Година

### 2.1.17.3. Страдање деце према полу

Анализирајући детаљно разлике у страдању деце према полу у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године, укупно, за сва својства, може се закључити да су деца мушког пола угроженија (63% наспрам 37%) (Дијаграм 2.1.145).

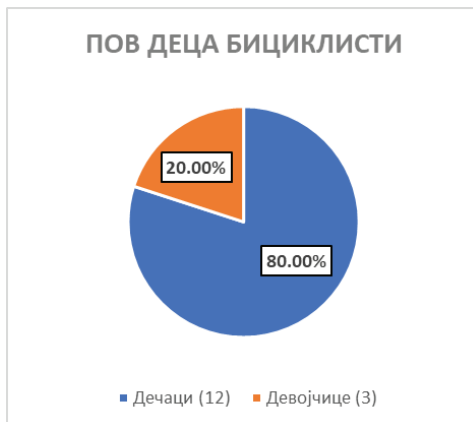


Дијаграм 2.1.145. Распореда настрадале деце у саобраћајним незгодама у Лозници према ПОЛУ, за период 2014-2018.

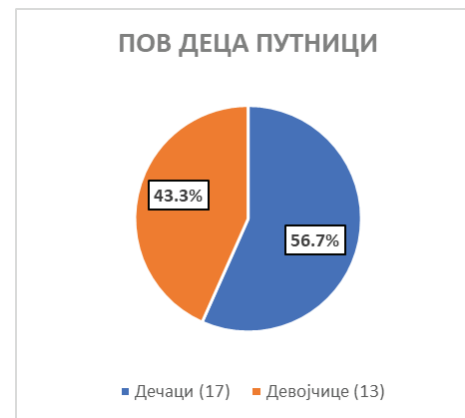


Дијаграм 2.1.146. Број повређене деце у СН према ПОЛУ у својству ПЕШАКА, у Лозници, за период 2014-2018.

Када се посматрају посебно деца пешаци у Лозници, може се закључити да су 64% (14 њих) су били мушког пола, а остатак девојчице (Дијаграм 2.1.146.). Као бициклисти су угроженији такође дечаци, јер 80% повређене деце бициклиста су били мушког пола (Дијаграм 2.1.147). Када се посматрају путници, незнатно више су угрожена деца мушког пола, јер је у Лозници 17 дечака као путника задобило повреде наспрам 13 повређених девојчица (Дијаграм 2.1.148).



Дијаграм 2.1.147. Број повређене деце у СН према ПОЛУ у својству БИЦИКЛИСТЕ, у Лозници, за период 2014-2018.

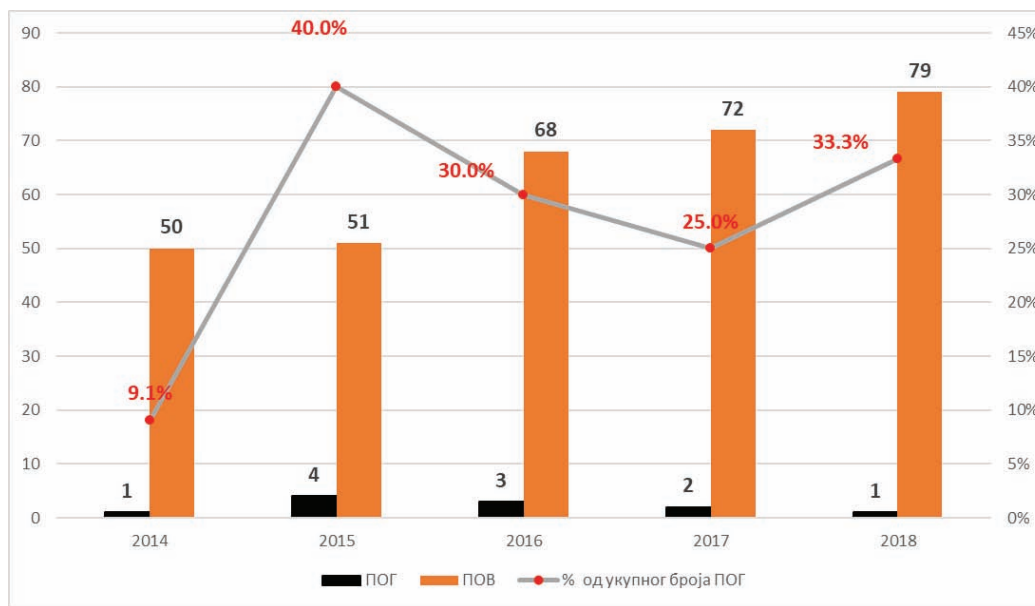


Дијаграм 2.1.148. Број повређене деце у СН према ПОЛУ у својству ПУТНИКА у возилу, у Лозници, за период 2014-2018.



### 2.1.18. АНАЛИЗА СТРАДАЊА У САОБРАЋАЈУ ПО КАТЕГОРИЈАМА УЧЕСНИКА - МЛАДИ

У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници је погинуло 11 младих, што чини 26% свих погинулих у Лозници и у односу на Србију (21%), то је више смртно страдалих младих лица у саобраћајним незгодама. Повређених је било 320 младих, што просечно износи преко 60 младих годишње и што чини 28% од свих повређених лица у Лозници (у Србији је то 32%). Такође се може закључити да у Лозници по питању повређивања или смртно страдалих младих лица у саобраћајним незгодама нису успостављени повољни трендови (присутан растући тренд) (Дијаграм 2.1.149).



Дијаграм 2.1.149. Број погинулих и повређених младих у незгодама и заступљеност погинулих младих у укупном броју погинулих лица у СН у Лозници, за период 2014-2018. год.

#### 2.1.18.1. Својство настрадалих младих

Када се анализира својство настрадалих младих у Лозници, за посматрани период 2014-2018. године, може се закључити да су млади доминантно страдали као возачи, потом као путници и на крају тек као пешаци (Дијаграм 2.1.150, Дијаграм 2.1.151, Дијаграм 2.1.152, Дијаграм 2.1.153).



Дијаграм 2.1.150. СВОЈСТВО погинулих и повређених младих лица у саобраћајним незгодама у Лозници, за период 2014-2018.



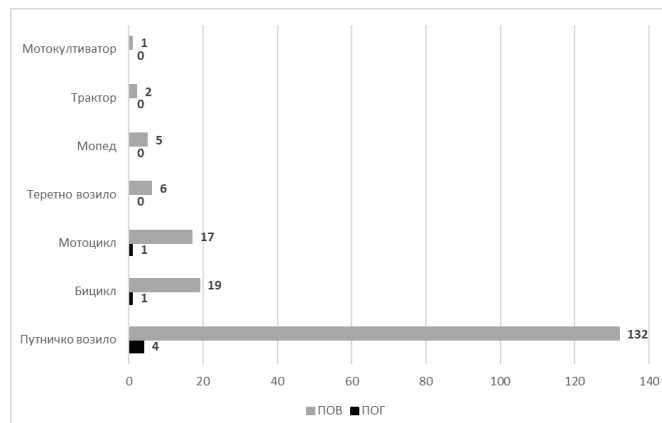
Дијаграм 2.1.151. Број погинулих и повређених младих у својству ВОЗАЧА у СН у Лозници, за период 2014-2018.



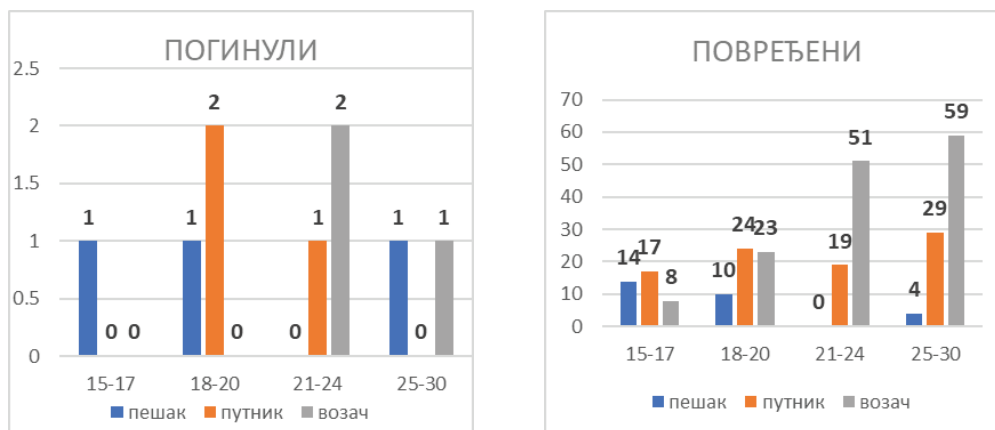
Дијаграм 2.1.152. Број погинулих и повређених младих у својству ПУТНИКА у СН у Лозници, за период 2014-2018. година



Дијаграм 2.1.153. Број погинулих и повређених младих у својству ПЕШАКА у СН у Лозници, за период 2014-2018. година



Дијаграм 2.1.154. Број погинулих и повређених младих ВОЗАЧА, по КАТЕГОРИЈИ ВОЗИПА у којој су се налазили, у Лозници, за период 2014-2018.



Дијаграм 2.1.155. Број погинулих и повређених младих по СТАРОСТИ и СВОЈСТВУ учешћа у СН, у Лозници, за период 2014-2018. год.

Ни за једну од категорија се не може закључити да је успостављен повољан, опадајући тренд страдања младих у саобраћајним незгодама. Доминантна категорија возила у којој су се млади налазили када су страдали као возачи у саобраћајним незгодама је путнички аутомобил (Дијаграм 2.1.154).

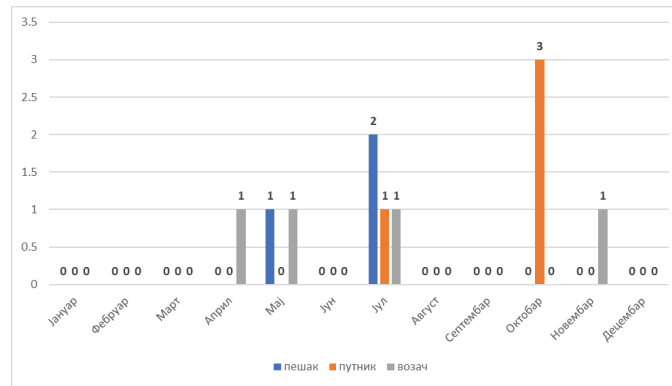
Када се страдање младих анализира према својству учешћа у саобраћајним негодама и посебним старосним категоријама може се закључити да су погинули возачи најчешће између 21 и 24 година старости, а погинули пешаци између 15 и 20 година старости. Код повређених возача, група од 25-30 година највише је бивала повређена, док је код пешака то категорија од 15 до 17 година, а код путника од 18 до 20 година (Дијаграм 2.1.155).

### 2.1.18.2. Када млади страдају у саобраћајним незгодама

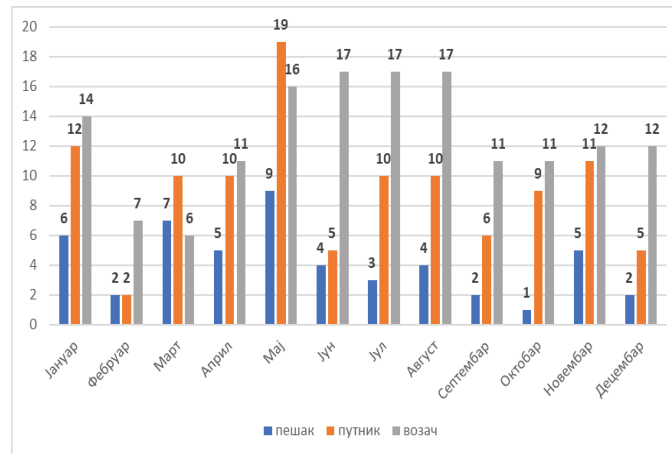
Временска расподела страдања младих је показала да је највише младих возача погинуло у октобру, након чега следи јул, док у осталим месецима нема издвојених смртних страдања (Дијаграм 2.1.156). Повређених младих возача је било највише у периоду од јула до августа, а путника и пешака у мају (Дијаграм 2.1.157).

Највише младих је погинуло у петак, а највише их је повређено у суботу (Дијаграм 2.1.158).

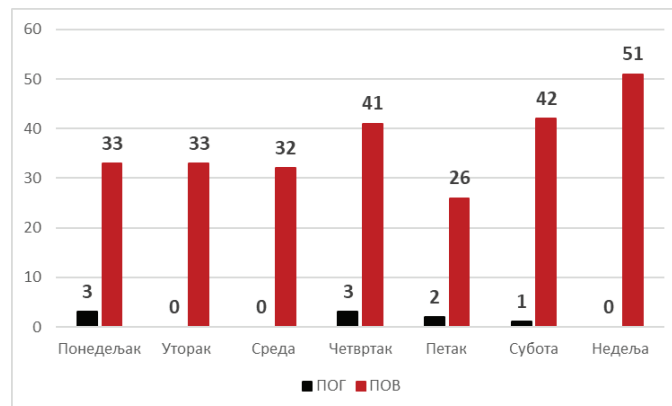
По часовима, највише младих као путника и возача страда ноћу и у касним вечерњим сатима, а као пешака увече (Дијаграм 2.1.159).



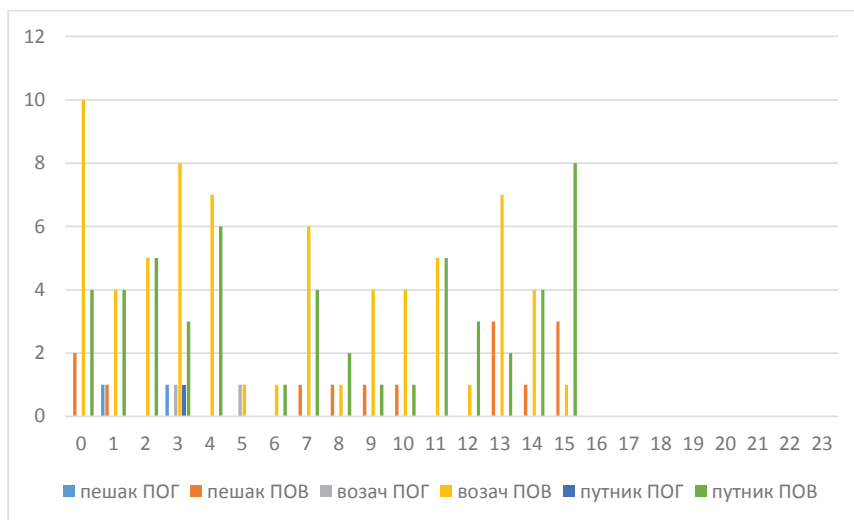
Дијаграм 2.1.156. МЕСЕЧНА расподела погинулих младих по СВОЈСТВУ учешћа у СН, у Лозници, за период 2014-2018. година



Дијаграм 2.1.157. МЕСЕЧНА расподела повређених младих по СВОЈСТВУ учешћа у СН, у Лозници, за период 2014-2018. година



Дијаграм 2.1.158. Расподела погинулих и повређених младих у СН по ДАНИМА у недељи, у Лозници, за период 2014-2018. година



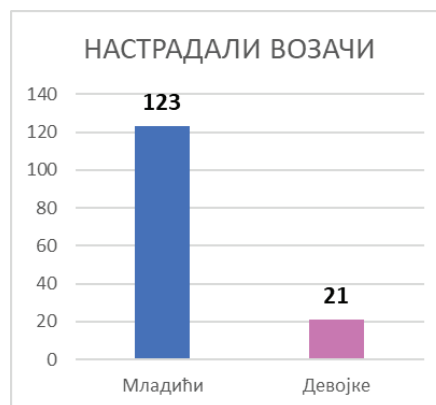
Дијаграм 2.1.159. Распореда погинулих и повређених младих по ЧАСОВИМА у току дана и СВОЈСТВУ учешћа у СН, у Лозници, за период 2014-2018. година

### 2.1.18.3. Страдање младих према полу

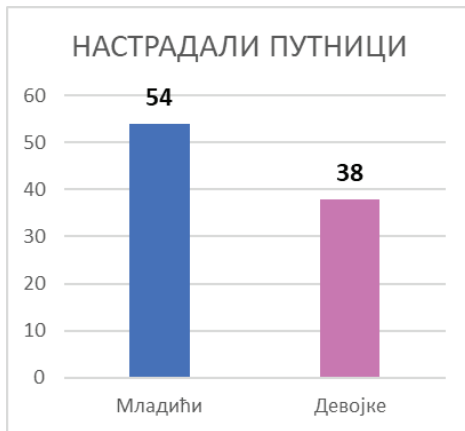
Скоро три четвртине младих, настрадалих у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године, чини мушки пол (Дијаграм 2.1.160). Посматрано по својствима, 85% настрадалих младих возача су мушког пола, 59% настрадалих путника су такође мушког пола, док је 71% настрадалих пешака женског пола (Дијаграм 2.1.161, Дијаграм 2.1.162, Дијаграм 2.1.163).



Дијаграм 2.1.160. Распореда настрадалих младих у саобраћајним незгодама у Лозници према ПОЛУ, за период 2014-2018.



Дијаграм 2.1.161. Број настрадалих младих у СН према ПОЛУ у својству ВОЗАЧА, у Лозници, за период 2014-2018.



Дијаграм 2.1.162. Број настрадалих младих у СН према ПОЛУ у својству ПУТНИКА, у Лозници, за период 2014-2018.



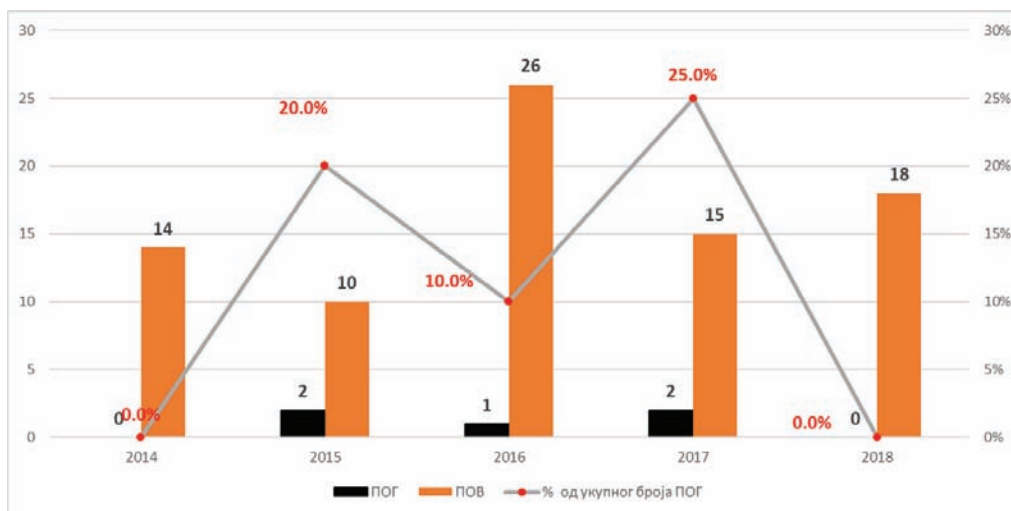
Дијаграм 2.1.163. Број настрадалих младих у СН према ПОЛУ у својству ПЕШАКА, у Лозници, за период 2014-2018.

### 2.1.19. АНАЛИЗА СТРАДАЊА У САОБРАЋАЈУ ПО КАТЕГОРИЈАМА УЧЕСНИКА - СТАРИЈА ЛИЦА

У периоду од 2014-2018. године у Лозници је у саобраћајним незгодама погинуло пет лица старијих од 65 година и 83 лица из ове старосне групе је задобило повреде. У односу на укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама у Лозници, лица старија од 65 година чине 11% погинулих и 11% повређених у саобраћајним незгодама.

У односу на заступљеност ове старосне групе у укупном броју погинулих лица у саобраћајним незгодама за Републику Србију (26% погинулих) може се уочити да су лица старија од 65 година у Лозници мање заступљена међу укупно погинулим лицима него што је то просек за Србију. Међутим, када је реч о повређеним старијим лицима, у Лозници је ова категорија заступљенија у броју повређених лица, у односу на Србију (10%).

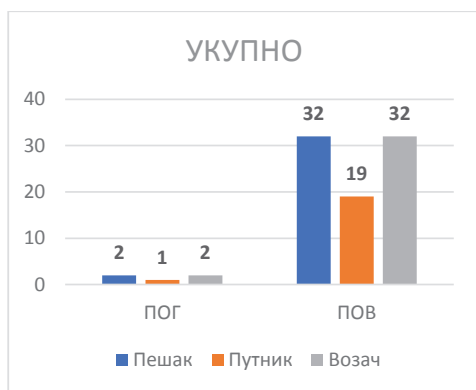
Према подацима приказаним на Дијаграм 2.1.164, може се уочити да у Лозници није успостављен стабилан тренд смањења броја погинулих нити броја повређених лица старости од 65 и више година, која страдају у саобраћајним незгодама. Може се уочити да су старија лица у 2017. години чинила 25% погинулих лица у Лозници, али се исто тако може уочити да у 2018. години није било погинулих лица у саобраћајним незгодама из ове старосне групе.



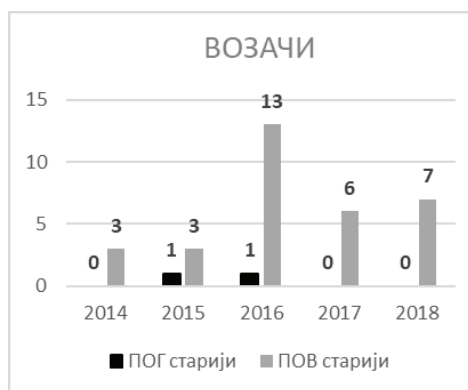
Дијаграм 2.1.164. Број погинулих и повређених старијих од 65 година у саобраћајним незгодама и заступљеност погинулих старијих лица у укупном броју погинулих у СР у Лозници, за период 2013-2017.

### 2.1.19.1. Својство настрадалих старијих лица

Детаљном анализом Дможе се уочити да лица старија од 65 година највише страдају у својству возача и пешака.



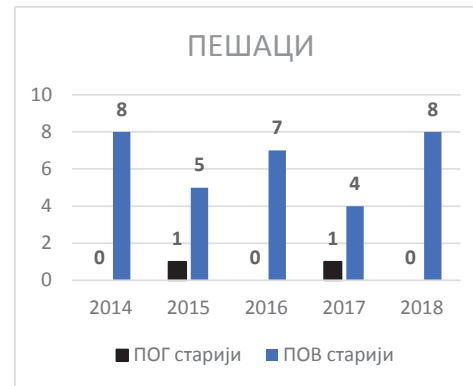
Дијаграм 2.1.165. СВОЈСТВО погинулих и повређених старијих лица у саобраћајним незгодама у Лозници, за период 2014-2018.



Дијаграм 2.1.166. Број погинулих и повређених старијих лица у својству ВОЗАЧА у СР у Лозници, за период 2014-2018.



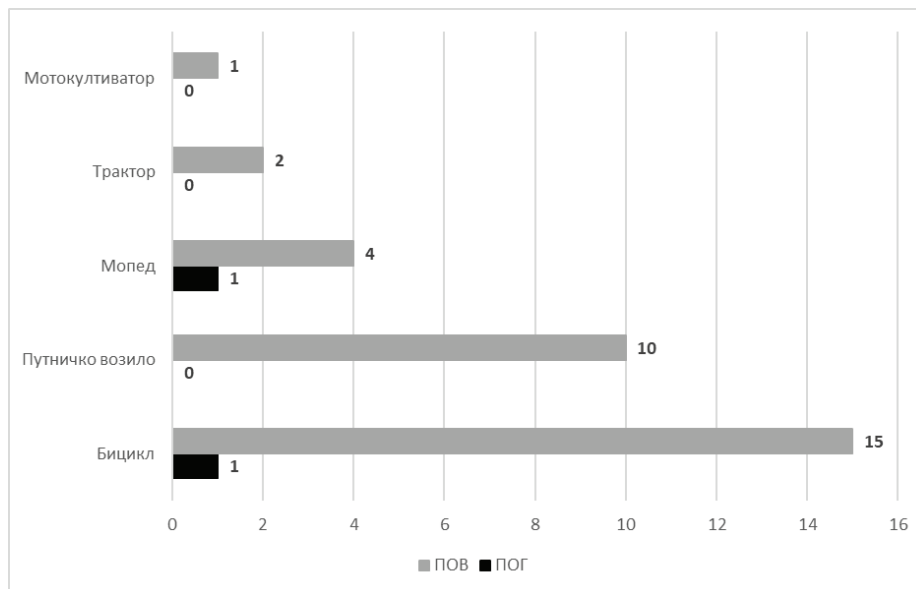
Дијаграм 2.1.167. Број погинулих и повређених старијих лица у својству ПУТНИКА у СН у Лозници, за период 2014-2018.



Дијаграм 2.1.168. Број погинулих и повређених старијих лица у својству ПЕШАКА у СН у Лозници, за период 2014-2018.

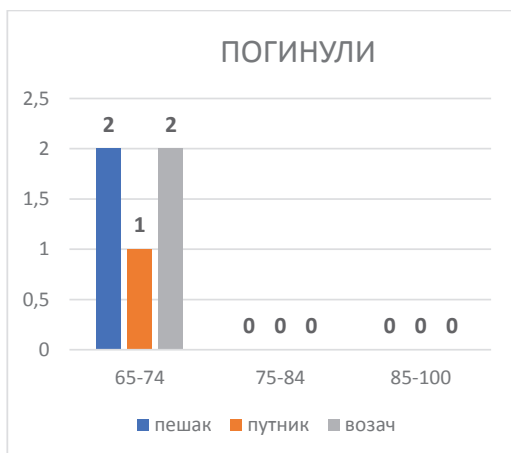
Ако посматрамо резултате анализа приказаних на Дијаграм 2.1.166 и Дијаграм 2.1.168 може се уочити да је само за путнике успостављен тренд смањења броја повређених лица старијих од 65 година.

Детаљном анализом погинулих и повређених лица старијих од 65 година у својству возача, може се уочити да су старији као возачи највише страдали на бициклу. Један погинули возач старији од 65 година је настрадао као возач mopеда. Код повређених возача старијих од 65 година, такође доминирају бициклисти, а затим возачи путничких аутомобила (Дијаграм 2.1.169).

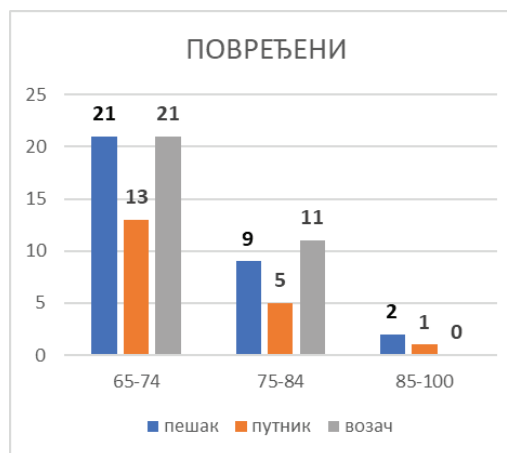


Дијаграм 2.1.169. Број погинулих и повређених старијих ВОЗАЧА, по КАТЕГОРИЈИ ВОЗИЛА у којој су се налазили, у Лозници, за период 2014-2018.





*Дијаграм 2.1.170. Број погинулих старијих лица, по СТАРОСТИ и СВОЈСТВУ учешћа у СН, у Лозници, за период 2014-2018.*



*Дијаграм 2.1.171. Број повређених старијих лица, по СТАРОСТИ и СВОЈСТВУ учешћа у СН, у Лозници, за период 2014-2018.*

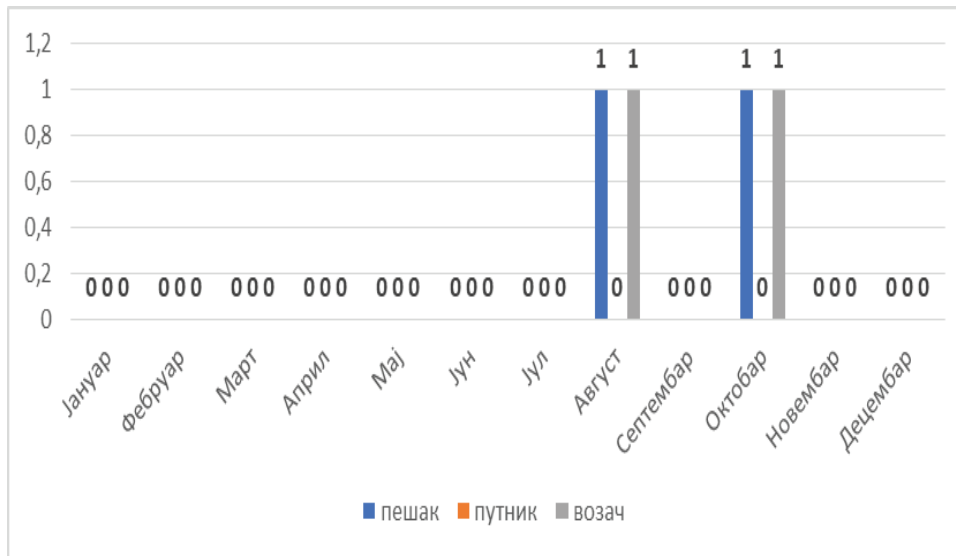
Када се упоредно анализирају својство, старост и последице саобраћајних незгода (Дијаграм 2.1.170 и Дијаграм 2.1.171) може се закључити да су сва погинула стара лица била у старосној категорији од 65 до 74 година старости. Уколико се посматрају сва својства учесника у саобраћају, повређених старијих лица је највише било старосној категорији од 65 до 74 година старости.

### 2.1.19.2. Када старија лица страдају у саобраћајним незгодама

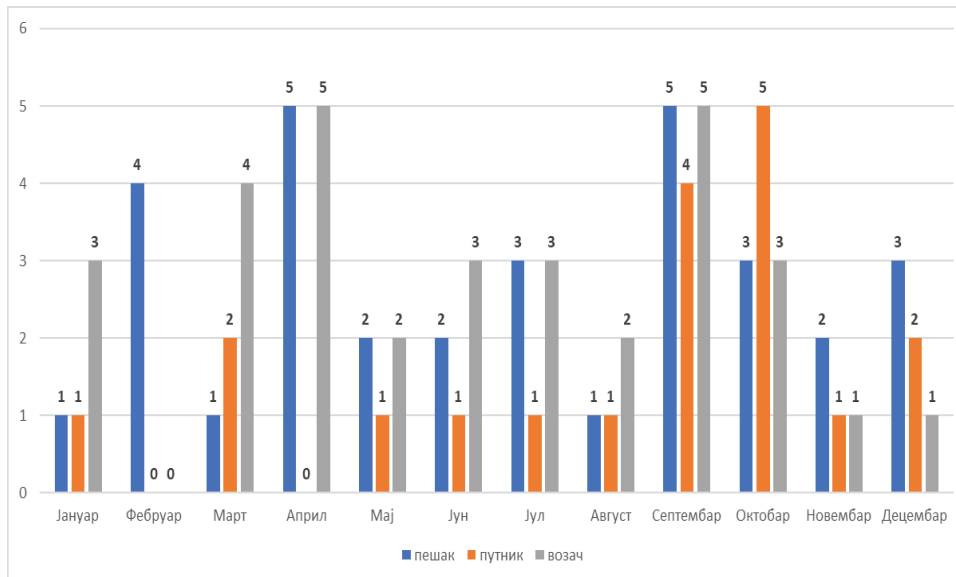
Када се анализира временска дистрибуција страдања старих лица у саобраћајним незгодама, може се закључити да највише старијих лица смртно страда у августу и октобру месецу (Дијаграм 2.1.172), да их највише бива повређено у априлу, септембру и октобру (Дијаграм 2.1.173).

По данима, старија лица су смртно страдала понедељком, уторком, четвртком и петком, а највише бивала повређена петком (Дијаграм 2.1.174).

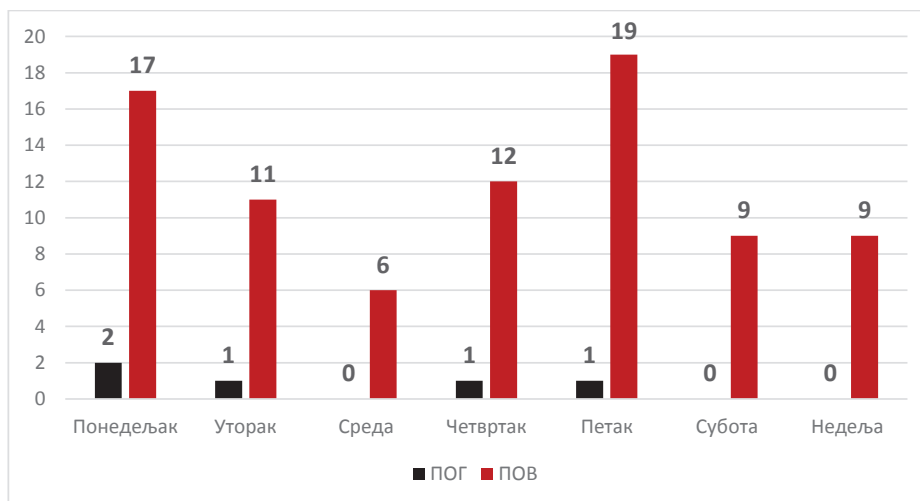
Анализа часовне расподеле у току дана је показала да су старија лица највише смртно страдала ноћу и у поподневним часовима, а највише бивала повређена од 12 до 13 сати (Дијаграм 2.1.175).



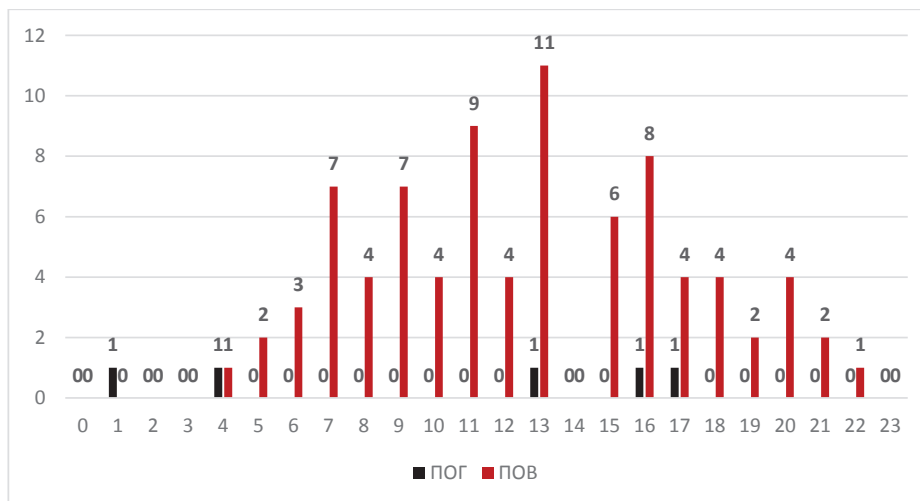
Дијаграм 2.1.172. МЕСЕЧНА расподела погинулих старијих по СВОЈСТВУ учешћа у СН, у Лозници, за период 2014-2018.



Дијаграм 2.1.173. МЕСЕЧНА расподела повређених старијих по СВОЈСТВУ учешћа у СН, у Лозници, за период 2014-2018. година



Дијаграм 2.1.174. Распoдела погинулих и повређених старијих лица у СН по ДАНИМА у недељи, у Лoзници, за период 2014-2018. година



Дијаграм 2.1.175. Распoдела погинулих и повређених старијих лица у СН по ЧАСОВИМА у току дана, у Лoзници, за период 2014-2018. година

### 2.1.19.3. Страдање старијих лица према полу

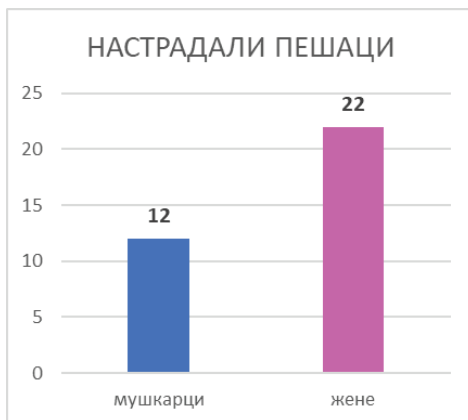
Анализа разлика по полу у смислу страдања старијих лица, у Лoзници, за период од 2014. до 2018. године, показала је да су и код старијих лица генерално мушкарци угроженији, јер страдају у 58% случајева (Дијаграм 2.1.176). Када се ради о својству којем страдају старија лица ситуација се мења јер су у погледу страдања старијих лица у Лoзници, возачи мушког пола угроженији (91% у односу на 9%), док су са друге стране особе женског пола угроженије када у саобраћајним незгодама учествују у својству путника (60%), односно у својству пешака (65%). Наведена појава указује на то да су жене опрезније као возачи, али су мање опрезне као пешаци, односно путници у возилу (Дијаграм 2.1.177, Дијаграм 2.1.178, Дијаграм 2.1.179).



Дијаграм 2.1.176. Расподела настрадалих старијих лица у саобраћајним незгодама у Лозници према ПОЛУ, за период 2014-2018.



Дијаграм 2.1.177. Број настрадалих старијих лица у СН према ПОЛУ у својству ВОЗАЧА, у Лозници, за период 2014-2018.



Дијаграм 2.1.178. Број настрадалих старијих лица у СН према ПОЛУ у својству ПЕШАКА, у Лозници, за период 2013-2017.



Дијаграм 2.1.179. Број настрадалих старијих лица у СН према ПОЛУ у својству ПУТНИКА, у Лозници, за период 2013-2017.

### 2.1.20. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

На основу детаљне анализе саобраћајних незгода и њихових последица, које су се догодиле на територији Лознице, може се закључити следеће:

- На територији града Лознице, у периоду од 1997-2018. године, догодило се укупно 8.334 саобраћајних незгода. Од овог броја, 2.801 саобраћајних незгода је са настрадалим лицима, док је 5.533 саобраћајних незгода са материјалном штетом. У саобраћајним незгодама на територији Лознице, у посматраном временском периоду погинуло је 227 лица, тешке телесне повреде задобило је 964 лица, а лаке телесне повреде 2.685 лица.

- Може се закључити да након 2009. године није успостављен континуални тренд смањења броја саобраћајних незгода. У периоду након 2009. године укупан број саобраћајних незгода благо осцилира и креће се у опсегу од 196 до 254 незгоде годишње. Број саобраћајних незгода са погинулим лицима (СН ПОГ) има опадајући тренд који је успостављен након 2013. године.
- Укупан број саобраћајних незгода достигао је свој максимум 2001. године, када су се на путевима на територији града Лознице догодиле 654 саобраћајне незгоде, од којих је 159 било са настрадалим лицима. Најмањи број саобраћајних незгода забележен је 2012. године (укупно 196 незгода), а са настрадалим лицима 2015. године (92 саобраћајне незгоде).
- За разлику од укупног броја саобраћајних незгода које су се догодиле у граду Лозници у периоду од 1997. до 2018. године, број саобраћајних незгода са настрадалим лицима значајније осцилира током посматраног временског периода. Посматрано према процентуалној заступљености саобраћајних незгода са настрадалим лицима у односу на укупан број саобраћајних незгода, тај проценат има тренд раста уз присутне мање осцилације у процентима, нарочито након 2015. године.
- Када се посматра број погинулих (ПОГ) и повређених лица (ПОВ) у саобраћајним незгодама, у периоду од 1997. до 2017. године, може се уочити да није успостављен стабилан тренд смањења броја погинулих и повређених лица.
- Уколико се посматра број повређених лица у саобраћајним незгодама, може се закључити да исти не прати тренд кретања броја погинулих. У последњих 8 година присутне су значајније осцилације у броју повређених лица по годинама, а тренд смањења броја повређених није успостављен.
- На основу анализе добијен је податак да је вредност ЈПР у Лозници за 2018. годину била 130. Према овом показатељу, Лозница заузима 61. место, међу градовима и општинама у Републици Србији.
- У периоду од 2014. до 2018. године на територији града Лознице догодило се укупно 1.155 саобраћајних незгода, од којих су 34 саобраћајне незгоде са погинулим лицима, 519 саобраћајних незгода са повређеним лицима, а 602 саобраћајне незгоде са материјалном штетом. У овим саобраћајним незгодама погинула су 42 лица, тешке телесне повреде задобило је 178 лица, а лаке телесне повреде 763 лица.
- Вредност процентуалне заступљености саобраћајних незгода са настрадалим лицима у укупном броју саобраћајних незгода осцилује током посматраног временског периода. Максимална вредност овог процента забележена је у последњој години посматраног периода, односно у 2018. години (54,3%). Битно је истаћи да је ова вредност већа у односу на просек који важи за Републику Србију (39,5%).
- Највећи проценат смртно настрадалих лица у саобраћајним незгодама у Лозници страдао је у својству возача (42,9%). Затим следе путници у моторним возилима (26,2%), пешаци (21,4%) и бициклисти (9,5%).
- Највише лица повређено у својству возача (323 лица, што чини 42,3% од укупног броја повређених). У својству путника у саобраћајним незгодама повређено је 240 лица (31,5% од укупног броја повређених лица), док су у својству пешака повређена 132 лица (17,3% од укупног броја повређених лица).

- Последњу категорију у овој расподели чине бициклисти, који у укупном броју повређених учествују са 8,9%.
- У саобраћајним незгодама на територији града Лознице највише страдали возачи путничких аутомобила (59,6% свих настрадалих чине возачи путничких аутомобила). У структури погинулих лица у саобраћајним незгодама рањиви учесници учествују са 40,4% (17 погинулих лица), док у структури тешко повређених лица учествују са 47,2% (84 тешко повређена лица).
  - У структури настрадалих лица у саобраћајним незгодама, највећи проценат био је старосне доби 15-30 година (33,2%), односно најзаступљенију категорију учесника у саобраћају чине млади. Следећа категорија учесника у саобраћају, према броју настрадалих лица јесте од 31 до 44 године (19,1%), што представља радно способно становништво.
  - У структури погинулих лица на територији града Лознице у периоду од 2014. до 2018. год., највећи проценат погинулих припадао је старосној категорији од 55-64. године (26,2%).
  - Анализом погинулих возача према старосним категоријама, уочава се да је највећи проценат возача припадао старосној категорији од 55-64 године (36,4%), а затим следе старосна категорија од 45-54 године (22,7%), и категорије од 15-30 и 31-44 године (по 13,6%).
  - Међу погинулим возачима у саобраћају у Лозници, преовлађују мушкарци, који чине 91% свих погинулих, док жене чине 9% од броја погинулих. За разлику од возача, у структури погинулих путника у возилу у Лозници, доминантно је страдање особа женског пола (64%). Мушкарци чине 78% погинулих пешака, док жене чине 22%.

## ПЕШАЦИ

- У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници је регистровано 135 саобраћајних незгода са учешћем пешака. У просеку се годишње у Лозници региструје 27 саобраћајних незгода са учешћем пешака, тако да су пешаци учесници у око 12% свих саобраћајних незгода.
- У посматраном временском периоду (2014-2018. год.), у Лозници је у саобраћајним незгодама погинуло 9 пешака, док су повређена 132 пешака.
- Погинули пешаци чине око 18% свих погинулих лица у Лозници, што је мање од просека за Србију, где пешаци чине 25% погинулих у саобраћајним незгодама.
- Када је реч о повређеним пешацима, они чине око 17% свих повређених лица у саобраћајним незгодама у Лозници. Ова вредност је већа у односу на просек који важи у Србији, с обзиром да у Србији пешаци чине око 14% повређених у саобраћајним незгодама.
- У односу на посматрани петогодишњи период, у 2018. години је забележен највећи број повређених пешака у саобраћајним незгодама у Лозници.
- Највише погинулих пешака је из старосне категорије од 15 до 30 година, док је највише повређених пешака међу популацијом становништва од 65 и више година. Важно је напоменути да су у саобраћајним незгодама у Лозници, у посматраном временском периоду, у својству пешака повређена 22 детета.

- Када се посматра структура погинулих пешака према полу, може се уочити да више страдају пешаци мушког пола (78%), док су особе женског пола у овој структури слабије заступљене (22%). Пешаци женског пола више задобијају повреде у саобраћајним незгодама од пешака мушког пола.
- Најчешће евидентиран тип незгоде са погинулим пешацима је када пешак прелази коловоз, долазећи возилу са леве стране, и то у раскрсници. У структури повређених пешака, најчешће евидентиран тип незгоде је прелазак пешака преко коловоза, долазећи возилу са десне стране, у раскрсници, и то без скретања возила.
- Утицајни фактори на настанак саобраћајних незгода са пешацима који се издвајају јесу „Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“ и „Незауостављање возила испред обележеног пешачког прелаза“.
- Пешаци су у Лозници највише страдали у саобраћајним незгодама са учешћем путничких аутомобила (33% СН ПОГ и 82% СН ПОВ).
- Највише погинулих пешака било је у октобру месецу, док је највише повређених пешака било у априлу и мају.
- Пешаци у Лозници у највећој мери страдају у насељу. Пешаци су у највећој мери смртно страдали на државном путу I реда у насељу (43%), а затим на локалном путу (29%). Саобраћајне незгоде са повређеним пешацима најчешће су се догађале на улицама у насељу (66%), а затим и на државним путевима II реда у насељу.

## БИЦИКЛИСТИ

- У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници је регистровано 86 саобраћајних незгода у којима су учествовали бициклисти. У просеку се годишње у Лозници региструје 17 саобраћајних незгода са учешћем бициклиста, тако да су бициклисти учесници у око 7,5% свих саобраћајних незгода.
- У посматраном временском периоду у Лозници су погинула 4 возача бицикла, док су 72 лица у својству возача или путника на бициклу задобила повреде. Погинули бициклисти чине око 9,5% свих погинулих, што је нешто више од просека за Србију, где бициклисти чине 9,2% погинулих.
- Највише погинулих бициклиста је међу популацијом изнад 45 година старости. Важно је напоменути да је у Лозници у саобраћају погинуло једно дете, у својству бициклисте. Када се посматра структура настрадалих бициклиста према полу, може се уочити да више страдају бициклисти мушког пола.
- Најчешће евидентирани тип незгоде са погинулим бициклистима јесу судари у сустизању, а када су повређени бициклисти у питању, најчешћи тип незгоде представљају судари најмање два возила која се крећу у истом смеру уз претицање.
- Од утицајних фактора најчешће су евидентирани фактори неприлагођена брзина условима и стању пута и неуступање првенства пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја.
- Бициклисти најчешће смртно страдају у летњим месецима (јун – август), као и у априлу месецу, а највише бивају повређени у априлу и мају.

- Највише погинулих бициклиста је било у данима: понедељак, уторак, среда и субота (по једно лице), док је највише повређених бициклиста било у четвртак и петак.
- Бициклисти су у Лозници у највећој мери страдају у насељу. Највећи број саобраћајних незгода са погинулим бициклистима догодио се на државном путу I реда ван насеља, док се највећи број саобраћајних незгода са повређеним бициклистима догодио на улицама.

## МОПЕДИСТИ И МОТОЦИКЛИСТИ

- У Лозници је од 2014. до 2018. године регистрована 51 саобраћајна незгода са учешћем мотоциклиста и мопедиста, што у просеку износи око 10 саобраћајних незгода годишње. У саобраћајним незгодама у Лозници су у посматраном периоду погинула 4 возача и путника на мотоциклу, а 2 на мопеду (укупно 6 моторизованих двоточкаша), док је повређено 30 мотоциклиста и 18 мопедиста.
- Мопедисти и мотоциклисти чине око 16% погинулих лица у саобраћајним незгодама и око 6% повређених лица.
- У саобраћају у Лозници више страдају мотоциклисти од мопедиста (од укупно настрадалих моторизованих двоточкаша 67% погинулих и 63% повређених из ове категорије учесника чине мотоциклисти, а остатак мопедисти).
- Када се посматра старосна структура погинулих и повређених мотоциклиста и мопедиста, може се уочити да је највише повређених лица из ове категорије учесника међу младима (15-30 година), а затим међу популацијом од 31-44 године.
- Када су мопедисти у питању, може се уочити повећано повређивање у саобраћајним незгодама и међу популацијом мопедиста који су старији од 65 година.
- Сви погинули мопедисти су мушког пола, док је у структури погинулих мотоциклиста једна погинула особа женског пола.
- Код саобраћајних незгода са погинулим мотоциклистима и мопедистима издваја се тип саобраћајних незгода „најмање два возила – чеони судар“.
- Када су незгоде са погинулим мотоциклистима и мопедистима у питању издвајају се два утицајна фактора, а то су „неискуство возача које је допринело незгоди“ и „возач под утицајем алкохола“.
- Највећи број мотоциклиста је смртно настрадао (50%) и био повређен (66,7%) у саобраћајним незгодама са путничким аутомобилима.
- Ова категорија учесника у саобраћају највише је страдала у периоду од маја до октобра месеца.
- Када се посматрају дани у недељи, највише саобраћајних незгода са повређеним мотоциклистима и мопедистима је било суботом, а најмање уторком. Вечерњи сати су најзаступљенији и у погледу броја повређених и у погледу броја погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима.
- Мотоциклисти и мопедисти у највећој мери страдају у насељу.
- Највећи број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним мотоциклистима и мопедистима догодио се на улицама у насељу.



## ПУТНИЧКИ АУТОМОБИЛИ

- У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници је регистровано 1034 саобраћајних незгода у којима је учествовао путнички аутомобил. У просеку годишње се у Лозници региструје 206 саобраћајних незгода са учешћем путничких аутомобила. Путнички аутомобили учествују у 90% саобраћајних незгода у Лозници.
- У саобраћајним незгодама у Лозници је у посматраном петогодишњем периоду погинуло 22 лица у својству путника и возача у путничком аутомобилу. Погинули путници и возачи у путничком аутомобилу чине половину свих погинулих лица у саобраћајним незгодама у Лозници, што је мање од просека за Србију (73% погинулих).
- Након 2016. године успостављен је тренд смањења броја погинулих и повређених путника и возача у путничким аутомобилима у Лозници.
- Категорија младих лица (15-30 година) издваја се као категорија са највише настрадалих возача и путника у ПА.
- Највише смртно страдалих возача и путника у ПА биле су младе особе мушког пола (15-30 година, 42,9% погинулих лица мушког пола), а затим мушкарци старости 55-64 године. Међу повређеним возачима и путницима у аутомобилима, као најугроженији се поново издвајају младе особе мушког пола и мушкарци старости од 31-44 године.
- Најчешће евидентирани тип незгода са погинулим лицима и учешћем ПА је тип „најмање два возила – чеони судар“.
- Као најчешће евидентирани утицајни фактори настанка незгода са учешћем путничких аутомобила и погинулих возача и путника у ПА издвајају се: Неприлагођена брзина, Губитак контроле над возилом и Нагла (изненадна) промена смера кретања возила.
- Када се посматрају подаци о томе ко су били учесници саобраћајних незгода са путничким аутомобилима, може се уочити да је код СНПОГ најчешће учесник саобраћајне незгоде био само један аутомобил.
- Највише лица – возача и путника у ПА, смртно је страдало у октобру и у јулу месецу, док је највише лица било повређено у периоду од маја до августа месеца.
- Највише смртно настрадалих путника и возача у ПА било је у понедељак, четвртак и суботу, док је највише повређених возача и путника у ПА било у понедељак и суботу.
- Часовна расподела страдања у ПА је показала да је највише возача и путника у ПА било повређено у поподневним и вечерњим сатима, од 13 до 19 сати, док је највише погинулих било у периоду од 16:00 до 17:00 часова.
- Возачи и путници у ПА су у Лозници у највећој мери страдали у насељу. Највећи број возача смртно је страдао и био повређен на улицама у насељу.

## ТЕРЕТНА ВОЗИЛА

- На територији града Лознице, у периоду од 2014. до 2018. године, укупно су се догодиле 174 саобраћајне незгоде у којима су учествовала теретна возила.

- Анализом страдалих лица у саобраћајним незгодама која су се налазила у теретним возилима, добија се резултат да је на територији Лознице, у посматраном петогодишњем периоду, смртно страдало 5 лица. За посматрани петогодишњи период, просечна заступљеност погинулих лица у незгодама са теретним возилима, у Лозници је већа од просека за Републику Србију (у Лозници 10,5%, а у Србији 8,23%).
- Највећи број страдалих возача и путника у теретним возилима био је старости од 31 до 44 године.
- У Лозници, у периоду од 2016. до 2018. године, најчешће евидентирани тип саобраћајних незгода са повређеним лицима, у којима су учествовала теретна возила, је „најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање“. Када је реч о саобраћајним незгодама са погинулим лицима са учешћем теретних возила, једино се издваја тип „остале незгоде са најмање два возила – супротни смерови без скретања“.
- Лица из теретних возила, која су смртно страдала, учествовала су у незгодама у којима је препознат утицајни фактор „небезбедно одстојање или растојање између возила“.
- Детаљном анализом временске расподеле погинулих и повређених возача и путника у теретним возилима, може се закључити да су лица из ове категорије учесника у саобраћају смртно настрадала у јулу, августу и октобру. Највише смртно настрадалих путника и возача у ТВ било је у суботу и четвртак, а период у току дана са највећим бројем настрадалих је од 04:00 до 05:00 часова.

## ТРАКТОРИ

- У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници је регистровано 27 саобраћајних незгода у којима је један од учесника био трактор. У просеку годишње се у Лозници региструје 5 саобраћајних незгода са учешћем трактора. Трактори у просеку годишње учествују у око 2% саобраћајних незгода у Лозници.
- У Лозници, у саобраћајним незгодама са учешћем трактора погинула су 3 лица у посматраном периоду, а повређено је 11 лица.
- Анализом старосне структуре настрадалих возача и путника на тракторима може се уочити да је највише погинулих лица из старосне категорије од 55-64 године, а повређених лица из старосне категорије 65+.
- Као најчешће евидентирани утицајни фактори настанка незгода са учешћем трактора и погинулих возача и путника у тракторима издвајају се: Неприлагођена брзина, Нагла (изненадна) промена смера кретања возила, Лош или неадекватно одржаван коловоз и Погрешно извођење окретања или другог маневра возилом.
- Путници и возачи на трактору су најчешће смртно страдали у саобраћајним незгодама без учешћа другог возила, односно приликом превртања трактора.
- Јесењи и пролећни месеци су ризични, када је реч о саобраћајним незгодама са погинулим и повређеним лицима, у којима је учествовао трактор у Лозници. Возачи и путници на трактору смртно су страдали у среду и суботу (по 1 ПОГ), а субота је дан када је у саобраћајним незгодама повређено највише путника и возача трактора.

- Возачи и путници у тракторима у Лозници највише су страдали у поподневном и вечерњем периоду (од 15 до 21 сат). Возачи и путници у ПА су у Лозници у највећој мери страдали у насељу.

## ДЕЦА

- У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници, догодиле су се 62 саобраћајне незгоде са учешћем деце, што на годишњем нивоу чини око 12 саобраћајних незгода. Деца у просеку годишње учествују у око 5% саобраћајних незгода у Лозници.
- Од укупног броја повређених лица, деца чине у просеку око 7%, што је за нијансу повољније у односу на Србију, где је то 8%.
- Деца су доминантно у саобраћајним незгодама била повређивана у својству путника (48%), затим следи повређивање у својству пешака (36%) и возача (16%).
- Када се анализирају временске расподеле страдања деце, према својствима може се закључити да деца у Лозници као пешаци највише страдају у марту и августу, као путници у мају и октобру, а као бициклисти у мају и јуну.
- По данима у току недеље, деца највише као пешаци страдају понедељком, уторком и петком, као бициклисти четвртком и суботом, а као путници суботом.
- По часовима у току дана, деца највише страдају у поподневним сатима, око 17 сати, као пешаци и путници, а као бициклисти око 14 сати.
- Анализирајући разлике у страдању деце према полу у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године, укупно, за сва својства, може се закључити да су деца мушког пола угроженија (63% наспрам 37%).

## МЛАДИ

- У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници је погинуло 11 младих, што чини 26% свих погинулих у Лозници и у односу на Србију (21%), то је више смртно страдалих младих лица у саобраћајним незгодама.
- Када се анализира својство настрадалих младих у Лозници, за посматрани период 2014-2018. године, може се закључити да су млади доминантно страдали као возачи, потом као путници и на крају тек као пешаци.
- Доминантна категорија возила у којој су се млади налазили када су страдали као возачи у саобраћајним незгодама је путнички аутомобил.
- Када се страдање младих анализира према својству учешћа у саобраћајним незгодама и посебним старосним категоријама може се закључити да су погинули возачи најчешће између 21 и 24 година старости, а погинули пешаци између 15 и 20 година старости.
- Временска расподела страдања младих је показала да је највише младих возача погинуло у октобру, након чега следи јул, док у осталим месецима нема издвојених смртних страдања.
- Повређених младих возача је било највише у периоду од јула до августа, а путника и пешака у мају. Највише младих је погинуло у петак, а највише их је повређено у суботу. По часовима, највише младих као путника и возача страда ноћу и у касним вечерњим сатима, а као пешака увече.

- Скоро три четвртине младих, настрадалих у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године, чини мушки пол.

### СТАРИЈА ЛИЦА

- У периоду од 2014-2018. године у Лозници је у саобраћајним незгодама погинуло пет лица старијих од 65 година и 83 лица из ове старосне групе је задобило повреде.
- У односу на укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама у Лозници, лица старија од 65 година чине 11% погинулих и 11% повређених у саобраћајним незгодама.
- У Лозници није успостављен стабилан тренд смањења броја погинулих нити броја повређених лица старости од 65 и више година, која страдају у саобраћајним незгодама.
- Лица старија од 65 година највише страдају у својству возача и пешака.
- Детаљном анализом погинулих и повређених лица старијих од 65 година у својству возача, може се уочити да су старији као возачи највише страдали на бициклу.
- Може се закључити да су сва погинула стара лица била у старосној категорији од 65 до 74 година старости. Уколико се посматрају сва својства учесника у саобраћају, повређених старијих лица је највише било старосној категорији од 65 до 74 година старости.
- Када се анализира временска дистрибуција страдања старих лица у саобраћајним незгодама, може се закључити да највише старијих лица смртно страда у августу и октобру месецу, да их највише бива повређено у априлу, септембру и октобру.
- По данима, старија лица су смртно страдала понедељком, уторком, четвртком и петком, а највише бивала повређена петком. Анализа часовне расподеле у току дана је показала да су старија лица највише смртно страдала ноћу и у поподневним часовима, а највише бивала повређена од 12 до 13 сати.
- Када се ради о својству којем страдају старија лица, возачи мушког пола су угроженији (од жена, док су са друге стране особе женског пола угроженије када у саобраћајним незгодама учествују у својству путника, односно у својству пешака.

## 2.2. АНАЛИЗА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Индикатори безбедности саобраћаја представљају меру перформанси система безбедности саобраћаја и по правилу имају веома јак утицај на трошкове и последице саобраћајних незгода (Пешић, 2012). На националном нивоу, индикатори безбедности саобраћаја су препознати од стране највиших тела Републике Србије, као посебно значајан алат за управљање стањем безбедности саобраћаја. С тим у вези, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије је 2013. године реализовала пројекат, који је имао за циљ дефинисање индикатора безбедности саобраћаја од значаја за управљање системом безбедности саобраћаја у Републици Србији. Од тада, од јесени 2013. године, у Републици Србији редовно, сваке године се мере индикатори безбедности саобраћаја. А о додатном значају индикатора безбедности саобраћаја говори и чињеница да су исти препознати у Националној стратегији безбедности саобраћаја. Имајући претходно наведено у виду, мерење, праћење, односно анализа индикатора безбедности саобраћаја и на локалном нивоу – нивоу градова, општина, итд, има посебан значај у управљању системом безбедности саобраћаја на локалу.

Познавање вредности индикатора безбедности саобраћаја омогућава прецизније и квалитетније познавање постојећег стања у систему безбедности саобраћаја, чиме се стварају предуслови за управљање у том систему. С тим у вези да би се квалитетније сагледало стање у безбедности саобраћаја и уочила подручја деловања у циљу унапређења безбедности саобраћаја, по правилу је неопходно пратити индикаторе безбедности саобраћаја, који се односе на институционалне капацитете, затим оне који се односе на понашање учесника у саобраћаја, на возила, на пут и на здравствено збрињавање.

У складу са Пројектним задатком у овој анализи индикатора безбедности саобраћаја обухваћени су индикатори који се односе на заштитне системе, на брзину и на алкохол. За потребе сагледавања тренутног, постојећег стања, као и дефинисање успостављеност тренда извршена је анализа индикатора безбедности саобраћаја за период од 2014. године до 2018. године за територију Полицијске управе (у даљем тексту ПУ) Шабац, чији је град Лозница саставни део, као и индикатора безбедности саобраћаја за град Лозницу у 2019. години.

Конкретно, подаци о индикаторима безбедности саобраћаја су преузети од Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије за Полицијску управу Шабац и као такви су анализирани, док су вредности индикатора у Лозници 2019. године мерене теренским истраживањем. Посебно је извршена и упоредна анализа вредности индикатора безбедности саобраћаја за ПУ Шабац и Лозницу у односу на Републику Србију.

### 2.2.1. ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА – ЗАШТИТНИ СИСТЕМИ

Вредности индикатора безбедности саобраћаја, приказани у овом извештају су прикупљени у оквиру националних истраживања, које је спровела Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, као и на основу теренског истраживања спроведеног 2019. године од стране Извршиоца. Представљене су вредности индикатора безбедности саобраћаја за саобраћајнице у насељу и ван насеља.

Табела 2.2.1. Дефинисање боја придружених одговарајућим класама индикатора безбедности саобраћаја који се односе на заштитне системе

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	95%≤ИБС	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	90%≤ИБС<95%	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	80%≤ИБС<90%	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	70%≤ИБС<80%	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ИБС<70%	

Табела 2.2.2. Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на заштитне системе, употребу дневних светала и мобилног телефона у насељу у Лозници

ИНДИКАТОРИ		НАСЕЉЕ										
		2014		2015		2016		2017		2018		2019
		ША	СРБ	ША	СРБ	ША	СРБ	ША	СРБ	ША	СРБ	ЛО
Путнички аутомобили и доставна возила до 3,5t	% употребе сигурносног појаса од стране ВОЗАЧА	59,3	66,2	55,0	69,7	67,9	74,3	62,5	75,3	77,0	81,9	81,3
	% употребе сигурносног појаса од стране СУВОЗАЧА	59,8	60,6	52,0	64,6	62,5	69,2	63,9	67,5	70,0	75,8	71,4
	% употребе сигурносног појаса на ПРЕДЊЕМ седишту	59,5	64,3	54,2	68,2	65,8	72,3	63,0	72,2	74,2	79,5	78,6
	% употребе сигурносног појаса на ЗАДЊЕМ СЕДИШТУ	0,0	2,8	1,2	5,7	11,7	8,8	10,8	10,5	6,5	9,3	30,5
	% употребе заштитних система за децу до 3 год.	27,6	34,1	45,5	43,7	60,0	38,1	33,3	43,1	83,3	52,9	57,6
	% употребе заштитних система за децу од 4 до 12 год.	2,7	8,4	5,3	12,4	9,0	15,8	15,8	23,1	45,5	60,7	27,0
	% употребе заштитних система за децу до 12 год.	9,8	17,2	16,5	25,8	20,8	25,6	22,6	32,5	62,5	45,9	41,4
	% употребе ДРЛ	97,2	95,8	96,3	96,9	-	-	97,7	95,2	-	-	-
% употребе мобилног телефона	5,2	4,1	6,7	5,5	2,0	5,5	7,3	5,4	4,5	4,5	-	
Тешка теретна возила	% употребе сигурносног појаса од стране ВОЗАЧА	31,0	32,5	0,0	35,0	3,4	20,0	16,4	36,4	22,0	27,1	60,0
	% употребе сигурносног појаса од стране СУВОЗАЧА	38,7,2	15,9	0,0	22,0	1,1	7,5	6,7	14,8	6,7	11,0	0,0
	% употребе сигурносног појаса на ПРЕДЊЕМ седишту	26,8	28,8	0,0	32,0	2,2	14,0	12,9	28,4	16,3	21,1	60,0
	% употребе ДРЛ	96,0	93,3	75,0	94,9	-	-	98,2	95,9	-	-	-
	% употребе мобилног телефона	4,0	3,1	25,0	7,6	3,3	6,3	5,5	9,6	2,0	8,0	-
Аутобуси	% употребе сигурносног појаса од стране ВОЗАЧА	0,0	4,2	0,0	5,1	1,1	4,7	18,0	8,9	6,0	4,5	16,7
	% употребе сигурносног појаса од стране СУВОЗАЧА	0,0	6,2	-	9,4	0,0	1,1	3,3	2,6	0,0	1,6	0,0
	% употребе сигурносног појаса на ПРЕДЊЕМ седишту	0,0	4,4	0,0	5,3	0,6	3,0	12,5	6,2	3,8	3,5	15,0
	% употребе ДРЛ	100	95,7	100	96,1	-	-	90,0	94,7	-	-	-
	% употребе мобилног телефона	0,0	4,0	0,0	8,5	3,3	3,8	16,0	6,5	0,0	3,3	-
Мопедисти	% употребе заштитне кациге код ВОЗАЧА	100	71,3	84,8	75,8	91,6	79,2	63,3	65,6	72,3	84,2	73,3
	% употребе заштитне кациге код ПУТНИКА	66,7	64,8	66,7	58,2	89,9	73,8	40,0	55,5	53,3	79,7	0,0
	% употребе ДРЛ	100	90,3	80,4	86,1	-	-	80,0	83,9	-	-	-
Мотоциклисти	% употребе заштитне кациге код ВОЗАЧА	100	87,8	100	87,5	99,9	88,3	83,3	83,9	83,9	92,0	94,9
	% употребе заштитне кациге код ПУТНИКА	100	82,7	-	63,6	96,5	83,7	66,7	78,8	83,3	87,3	100,0
	% употребе ДРЛ	100	95,8	100	93,0	-	-	93,3	92,2	-	-	-
	% употребе заштитне кациге код МОПЕДИСТА И МОТОЦИКЛИСТА	100	77,4	88,5	80,2	95,8	83,6	73,3	74,4	75,4	87,7	85,5

У складу са методологијом на националном нивоу, извршена је класификација вредности индикатора безбедности саобраћаја у пет класа.

Свакој од класа индикатора безбедности саобраћаја је придружена одговарајућа боја, што омогућава лакше сагледавање тренутног стања, као и препознавање проблема безбедности саобраћаја (Табела 2.2.1. приказује значења боја придружених наведеним класама).

Табела 2.2.3. Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на заштитне системе, употребу дневних светала и мобилног телефона ван насеља у Лозници

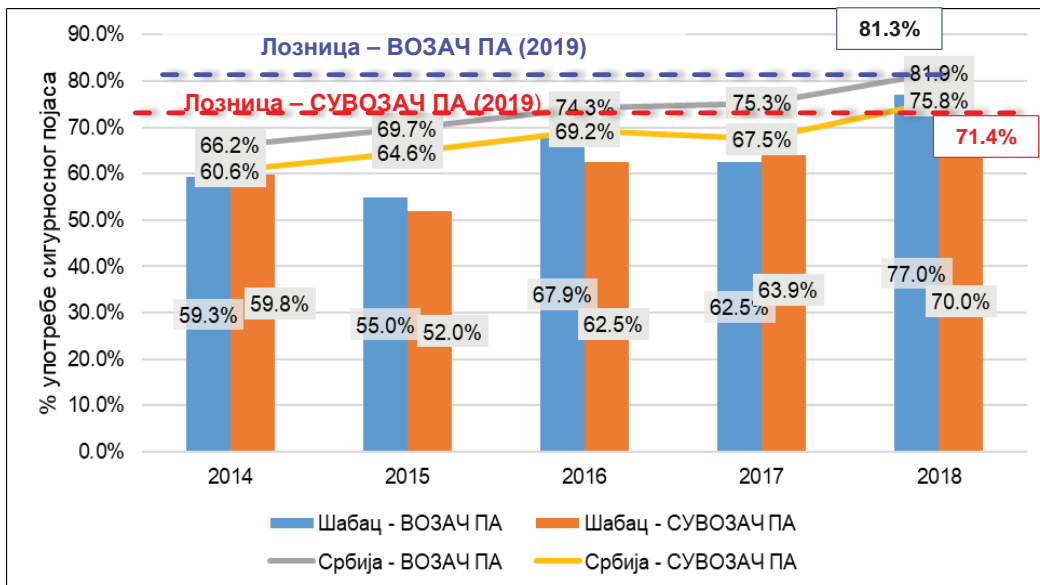
ИНДИКАТОРИ		ВАН НАСЕЉА										
		2014		2015		2016		2017		2018		2019
		ША	СРБ	ША	СРБ	ША	СРБ	ША	СРБ	ША	СРБ	ЛО
Путнички аутомобили и доставна возила до 3,5т	% употребе сигурносног појаса од стране ВОЗАЧА	65,5	73,4	63,5	77,9	62,0	76,9	74,2	79,4	88,2	84,2	86,2
	% употребе сигурносног појаса од стране СУВОЗАЧА	73,0	71,1	63,9	72,9	68,9	72,8	63,3	72,9	87,0	80,0	84,5
	% употребе сигурносног појаса на ПРЕДЊЕМ седишту	68,2	72,6	63,6	76,3	64,7	75,3	69,8	76,7	87,7	82,6	85,6
	% употребе сигурносног појаса на ЗАДЊЕМ седишту	00,0	3,1	9,2	7,6	12,1	8,8	3,6	10,8	15,8	12,3	18,2
	% употребе заштитних система за децу до 3 год.	48,3	33,5	42,9	39,2	30,1	36,9	28,6	45,3	45,5	50,1	68,2
	% употребе заштитних система за децу од 4 до 12 год.	10,6	7,6	15,8	13,6	23,3	15,3	26,7	23,4	26,3	58,0	41,5
	% употребе заштитних система за децу до 12 год.	22,1	16,1	27,3	23,0	26,6	24,9	27,4	33,6	36,6	42,5	50,8
% употребе ДРЛ	89,0	95,4	100	97,2	-	-	96,5	95,8	-	-	-	
Тешка теретна возила	% употребе мобилног телефона	4,2	3,7	3,3	5,0	2,3	4,8	3,5	5,6	4,3	4,7	-
	% употребе сигурносног појаса од стране ВОЗАЧА	25,0	34,5	33,3	43,0	35,7	25,2	39,2	37,0	4,0	31,5	63,4
	% употребе сигурносног појаса од стране СУВОЗАЧА	8,7	20,0	11,1	30,7	12,2	9,5	13,3	20,9	6,7	13,6	22,2
	% употребе сигурносног појаса на ПРЕДЊЕМ седишту	22,0	31,4	30,8	40,6	24,1	17,7	29,6	31,3	5,0	25,9	55,1
% употребе ДРЛ	97,0	96,9	100	96,9	-	-	92,2	96,7	-	-	-	
% употребе мобилног телефона	10,0	4,9	2,9	9,3	2,2	6,9	2,0	9,9	8,0	8,7	-	
Аутобуси	% употребе сигурносног појаса од стране ВОЗАЧА	50,0	6,7	8,0	12,9	1,2	5,6	24,0	11,2	2,0	6,0	41,7
	% употребе сигурносног појаса од стране СУВОЗАЧА	0,0	5,4	-	13,4	1,1	1,2	6,7	4,7	0,0	1,1	50,0
	% употребе сигурносног појаса на ПРЕДЊЕМ седишту	40,0	6,5	8,0	13,0	1,1	3,4	17,5	8,5	1,2	4,2	42,9
	% употребе ДРЛ	100	97,3	100	97,1	-	-	96,0	94,0	-	-	-
	% употребе мобилног телефона	75,0	3,5	4,0	6,4	2,2	4,1	2,0	5,2	2,0	2,8	-
Мопедисти	% употребе заштитне кациге код ВОЗАЧА	88,2	74,8	80,6	70,8	89,8	81,2	76,7	73,7	73,9	85,1	50,0
	% употребе заштитне кациге код ПУТНИКА	75,0	63,6	-	48,3	73,3	74,8	43,3	61,3	70,0	80,4	0,0
	% употребе ДРЛ	94,1	89,2	100	83,8	-	-	93,3	88,7	94,1	-	-
Мотоциклисти	% употребе заштитне кациге код ВОЗАЧА	100	94,4	83,3	88,9	99,8	90,0	86,7	89,0	94,9	94,7	100,0
	% употребе заштитне кациге код ПУТНИКА	100	83,8	-	75,5	99,8	84,8	70,0	82,3	93,3	90,4	100,0
	% употребе ДРЛ	100	98,6	100	91,0	-	-	93,3	94,1	96,9	-	-
	% употребе заштитне кациге код МОПЕДИСТА И МОТОЦИКЛИСТА	90,0	84,3	81,4	77,9	94,3	85,6	81,7	81,2	83,5	89,9	84,6

Врло једноставно се може закључити да су претходне табеле, без обзира да ли се ради о насељу или ван насеља, већински „црне”, што одражава неповољне вредности индикатора безбедности саобраћаја за ПУ Шабац и Лозницу, а у њима, поред осталих анализа, и у синтези са осталим анализама, у наставку треба тражити потенцијалне проблеме безбедности саобраћаја.

У наставку ове анализе ће сваки од индикатора безбедности саобраћаја, који се односи на заштитне системе, бити детаљно анализиран.

### 2.2.1.1. Употреба сигурносних појасева – насеље

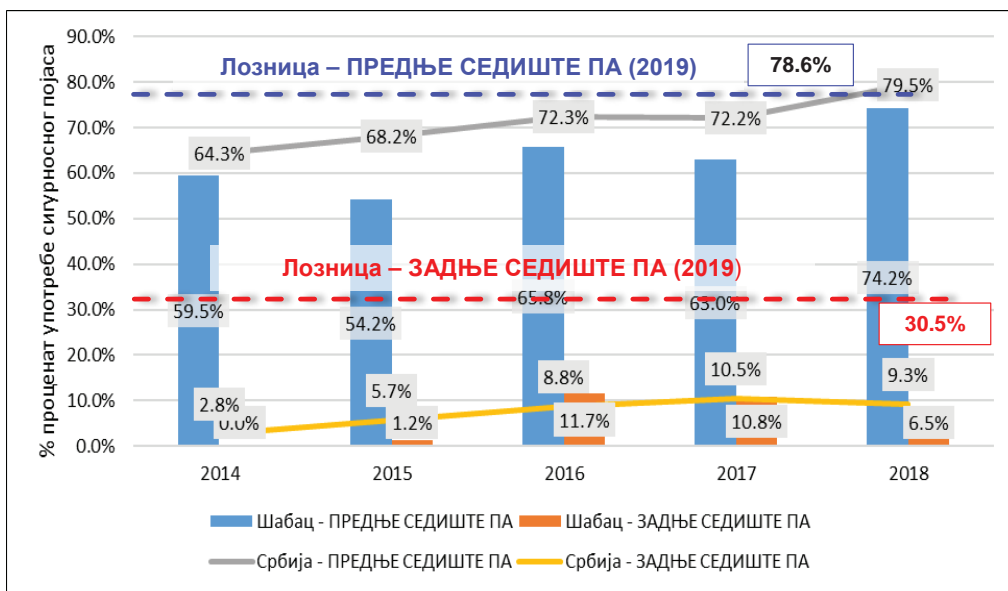
Употреба сигурносног појаса у насељу од стране возача и сувозача у путничким аутомобилима бележи тренд пораста у периоду од 2014. до 2018. године у ПУ Шабац (Дијаграм 2.2.1.). Најнижи проценат употребе појаса од стране возача путничких аутомобила евидентиран је 2015. године (55,0%), што представља значајно мању употребу него пресек за Републику Србију. Са друге стране, највећа употреба сигурносних појасева од стране возача у ПУ Шабац забележена је 2018. године, када је измерено 77,0%. Када је реч о сувозачима, најмања вредност за територију ПУ Шабац у последњих пет година забележена је такође 2015. године, када је измерено свега 52,0%, док је највише сувозача користило појас 2018. године када је измерено 70,0%. Када је у питању град Лозница, проценат употребе појаса у 2019. години је 81,3%, што је вредност значајно већа у односу на ПУ Шабац, а у нивоу вредности овог индикатора за Републику Србију. Процент употребе појаса код сувозача у 2019. години у Лозници је 71,4%, где је измерена вредност у нивоу ПУ Шабац, а нешто мања у односу на Републику Србију.



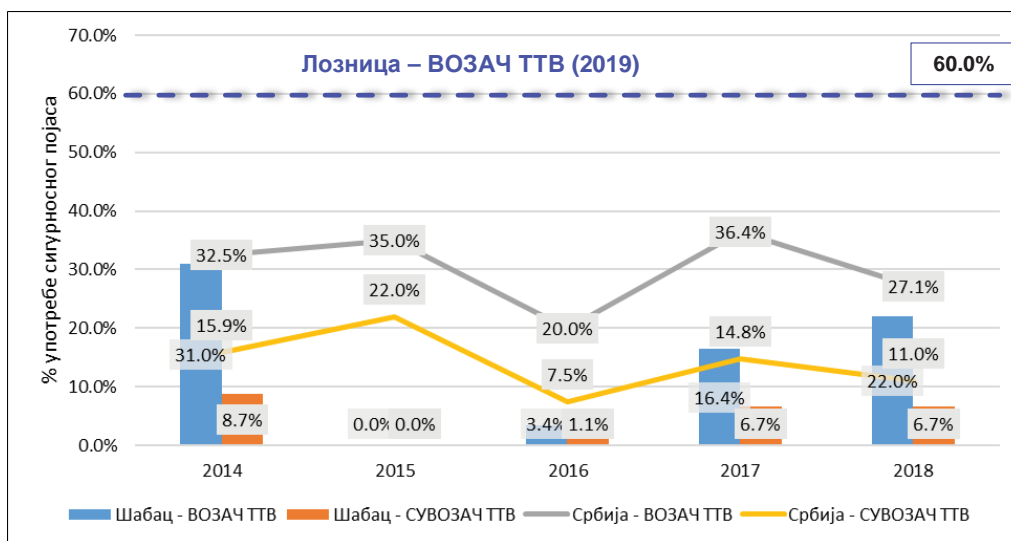
Дијаграм 2.2.1. Употреба сигурносног појаса код возача и сувозача у ПА на територији Шапца и Србије (насеље)

Ако се посматра вредност индикатора обједињено за возаче и сувозаче, употреба сигурносног појаса на предњем седишту путничких аутомобила у насељу, има такође тренд раста, где је значајан пораст забележен у 2018. години у односу на 2017-у годину. Употреба појаса на задњем седишту путничких аутомобила је знатно мања, а у 2018. години забележено је смањење вредности овог индикатора, али посматрано од 2014. године, вредност овог индикатора је значајно порасла. У граду Лозница 2019. године употреба појаса на предњем седишту је 78,6%, а то је вредност већа у односу на ПУ Шабац. Значајно боље стање у граду Лозница измерено је када је у питању проценат употребе појаса код путничких аутомобила на задњем седишту, где је измерена вредност од 30,5% (Дијаграм 2.2.2.).





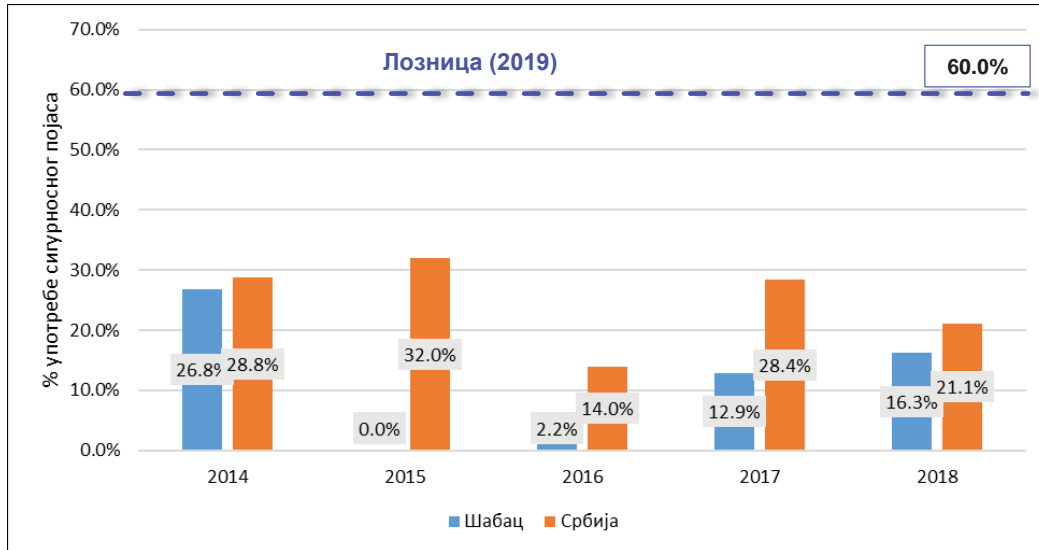
Дијаграм 2.2.2. Употреба сигурносног појаса на предњем и задњем седишту у ПА на територији Шапца и Србије (насеље)



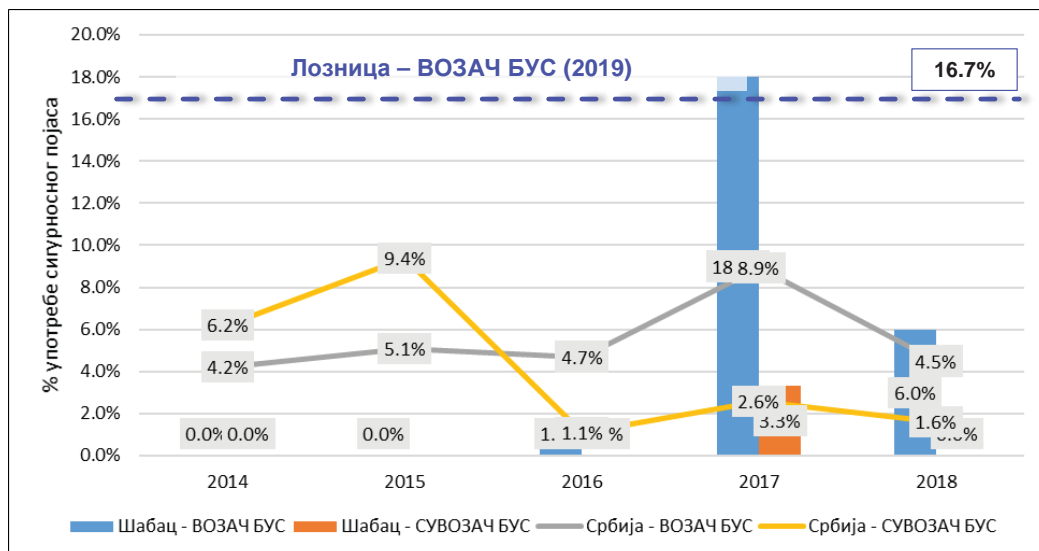
Дијаграм 2.2.3. Употреба сигурносног појаса код возача и сувозача у ТТВ на територији Шапца и Србије (насеље)

Процент употребе сигурносног појаса у насељу код возача и сувозача у тешким теретним возилима је знатно нижи него што је то случај код возача путничких аутомобила. Ова два индикатора немају константан тренд у посматраном периоду. Другим речима, тренд је осцилујући како за возаче, тако и за сувозаче. На пример, највише возача теретних возила је користило сигурносни појас 2014. године (31%), док је најмање користило 2016. године (3,4%). У граду Лозница у 2019. години измерен је проценат употребе појаса код возача теретних возила од 60%, што је вредност значајно већа у односу на ПУ Шабац и Републику Србију (Дијаграм 2.2.3.).

У посматраном периоду од 2014. до 2018. године за употребу сигурносних појасева на предњим седиштима укупно у теретним возилима може се рећи да је тренд осцилујући са тенденциом раста у последње три године, док је у граду Лозница проценат значајно већи него у ПУ Шабац и Републици Србији (Дијаграм 2.2.4.).



Дијаграм 2.2.4. Употреба сигурносног појаса у ТТВ на територији Шапца и Србије (насеље)

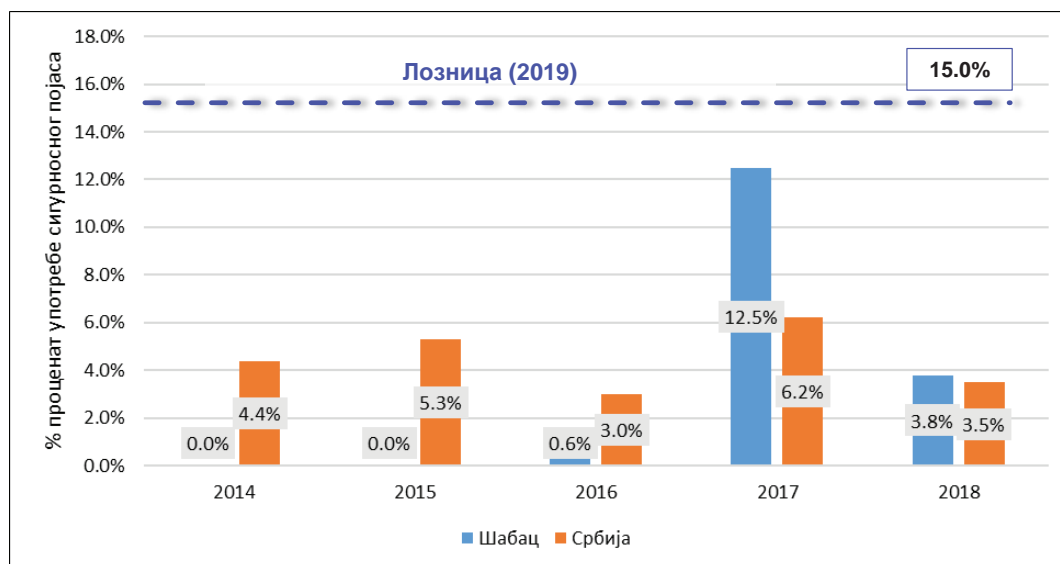


Дијаграм 2.2.5. Употреба сигурносног појаса код возача и сувозача у аутобусима на територији Шапца и Србије (насеље)

Употреба сигурносног појаса у насељу од стране возача и сувозача у аутобусима има ниске вредности током свих година посматрања осим у 2017. године где је измерен проценат употребе од чак 18%, док је проценат употребе у 2018. години опао на 6%.

Овде је неопходно нагласити и да је употреба појасева у аутобусима на јако ниском нивоу и за национални ниво, испод 10% како за возаче, тако и за сувозаче. Када је у питању Лозница, у 2019. години измерена је вредност од 16,7% употребе сигурносног појаса од стране возача аутобуса, што је вредност значајно већа у односу на ПУ Шабац и Републику Србију (Дијаграм 2.2.5.).

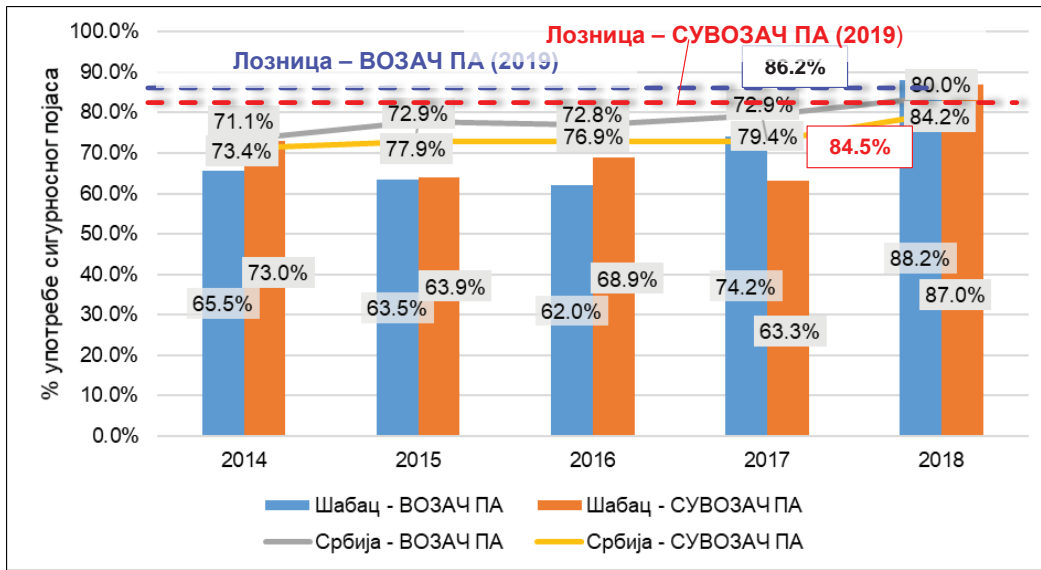
Укупна употреба сигурносног појаса на предњим седиштима, у насељу, у аутобусима има сличан тренд као када су у питању возачи и сувозачи, односно у 2017. години у ПУ Шабац забележен је проценат употребе од 12,5%, док је у 2018. години опао на 3,8%. На територији општине Лозница у 2019. години 15% возача/сувозача аутобуса користило сигурносни појас (Дијаграм 2.2.6.).



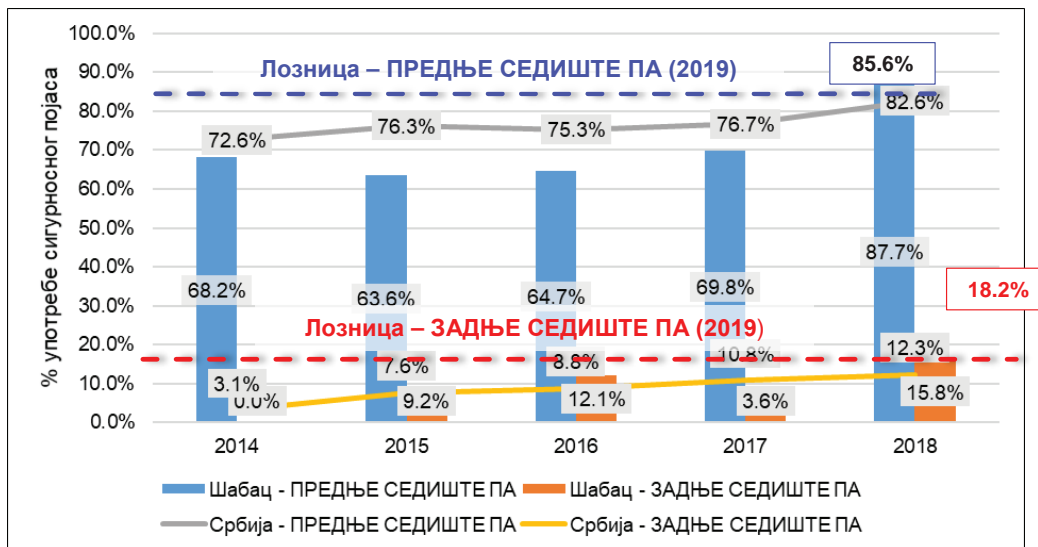
Дијаграм 2.2.6. Употреба сигурносног појаса у аутобусима на територији Шапца и Србије (насеље)

### 2.2.1.2. Употреба сигурносних појасева – ван насеља

На саобраћајницама ван насеља, у посматраном периоду, употреба сигурносног појаса од стране возача има осцилирајући тренд, док је у 2018. години у ПУ Шабац забележен значајан напредак, односно измерен је проценат употребе од 88,2%. Слично је и за сувозаче, где је у ПУ Шабац проценат употребе када су у питању сувозачи 87%. Овде је значајно напоменути да када се упореде резултати са Србијом, може се закључити да је употреба појасева ван насеља у ПУ Шабац од стране возача и сувозача у путничким аутомобилима у нивоу просека за Републику Србију (Дијаграм 2.2.7.).

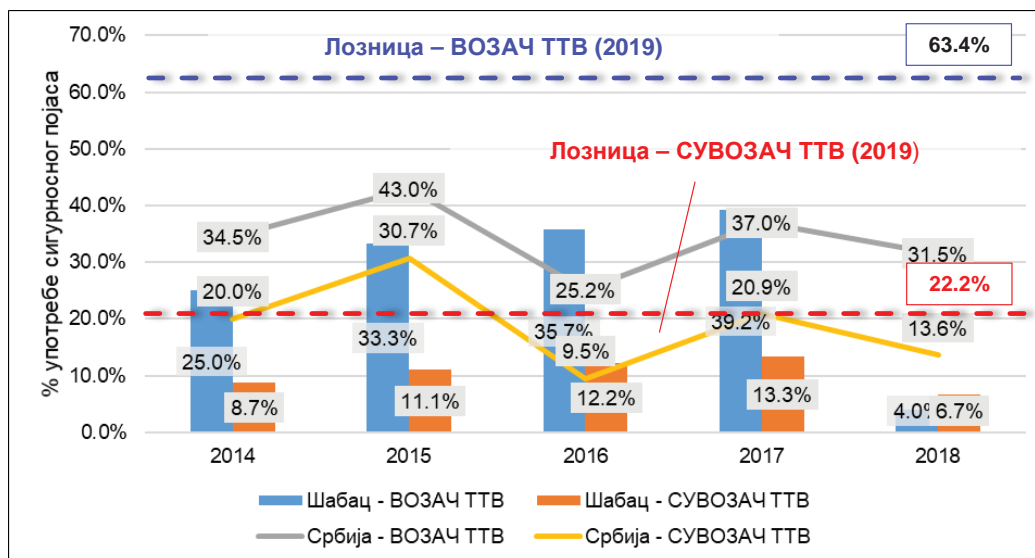


Диаграм 2.2.7. Употреба сигурносног појаса код возача и сувозача у ПА на територији Шаца и Србије (ван насеља)



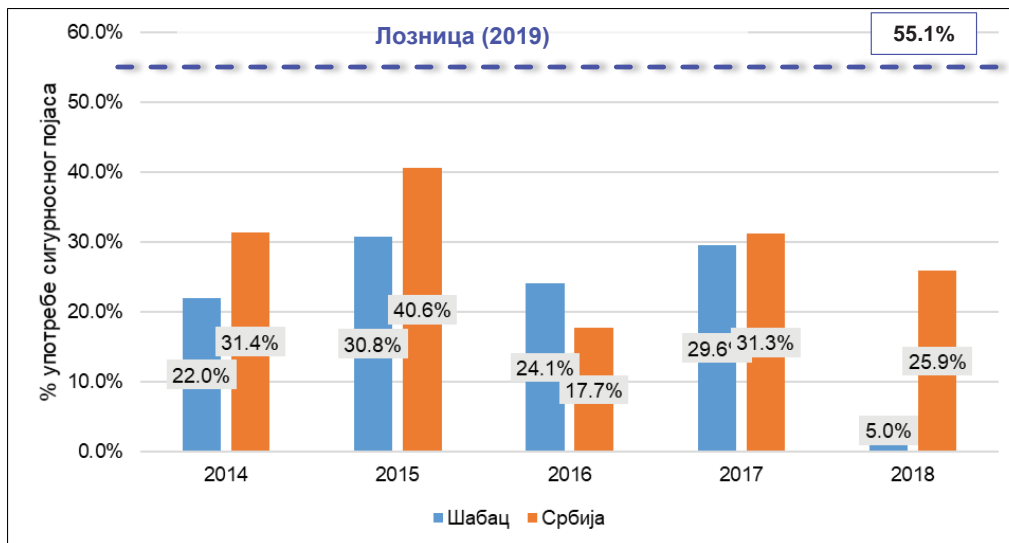
Диаграм 2.2.8. Употреба сигурносног појаса на предњем и задњем седишту у ПА на територији Шаца и Србије (ван насеља)

Када је реч о употреби сигурносног појаса од стране возача и сувозача у тешким теретним возилима ван насеља, утврђено је да ова два индикатора бележе значајан пад вредности у 2018. години када је у питању ПУ Шабац, где је измерена вредност од 4% за возаче, односно 6,7% за сувозаче значајно мања у односу на Републику Србију, где је измерена вредност од 31,5%, односно 13,6% (Диаграм 2.2.9). У Лозници, проценат употребе код возача је 63,4%, што је вредност значајно боља у односу на ПУ Шабац, али и у односу на Републику Србију. Процент употребе код сувозача у Лозници је такође већи у односу на ПУ Шабац и износи 22,2%.



Дијаграм 2.2.9. Употреба сигурносног појаса код возача и сувозача у ТТВ на територији Шапца и Србије (ван насеља)

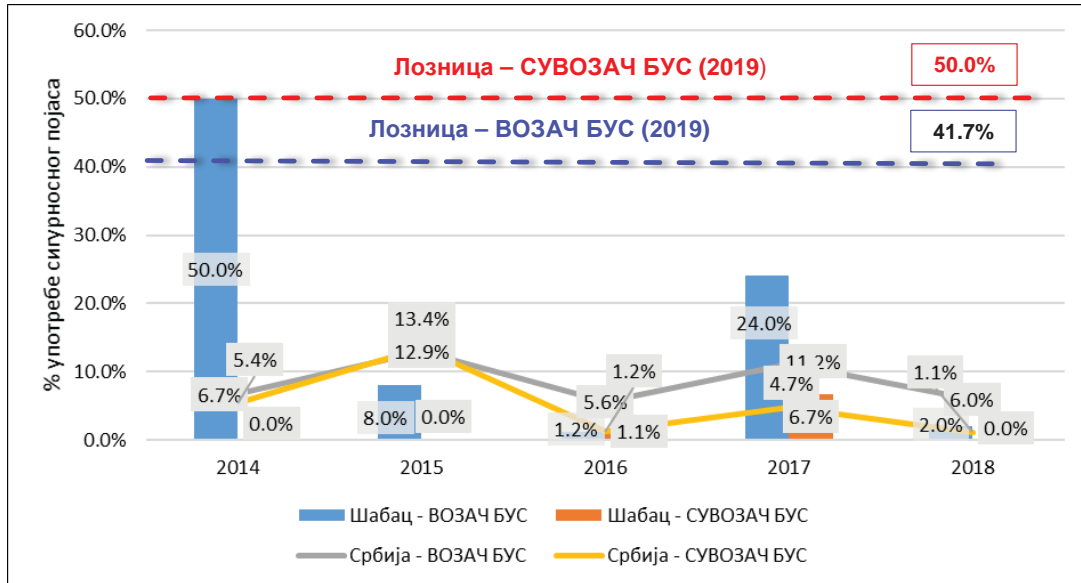
Кад се обједине подаци за предња седишта у теретним возилима у Шапцу, може се закључити да је тренд осцилирајући, а посебно алармантно стање забележено је у 2018. години. Посебно алармантно стање забележено је у 2018. години када је у ПУ Шабац забележен проценат употребе појаса од свега %. Када је у питању град Лозница, измерен је проценат употребе од 55,1% што је вредност значајно већа у односу на ПУ Шабац и Републику Србију (Дијаграм 2.2.10).



Дијаграм 2.2.10. Употреба сигурносног појаса у ТТВ на територији Шапца и Србије (ван насеља)

Индикатор безбедности саобраћаја, који се односи на употребу сигурносних појасева код возача и сувозача у аутобусима ван насеља има ниске вредности и променљив тренд у посматраном периоду. На пример, 50% возача је 2014. године користило појас, док је већ наредне године тај проценат износио 8%, па онда поново веома мало, свега 1,2%, итд.

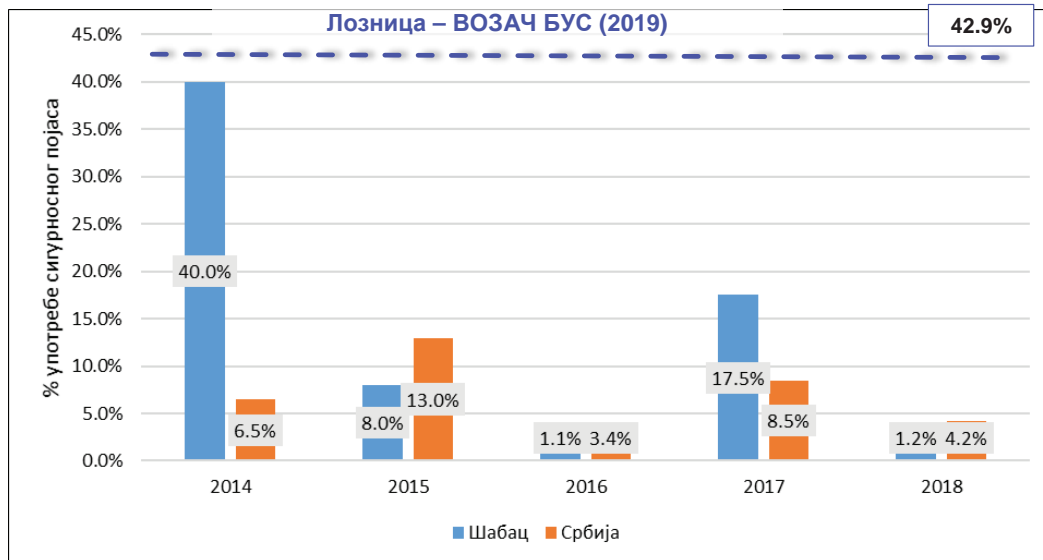
У граду Лозница измерене су значајно боље вредности у односу на ПУ Шабац и Републику Србију, односно када су у питању возачи, проценат износи 41,7%, а сувозачи 50% (Дијаграм 2.2.11).



Дијаграм 2.2.11. Употреба сигурносног појаса код возача и сувозача у аутобусима на територији Шапца и Србије (ван насеља)

Када је реч о укупној употреби појасева у аутобусима ван насеља, није забележен задовољавајући, односно растући тренд за ПУ Шабац, а највећа вредност забележена је 2014. године и износи 40%.

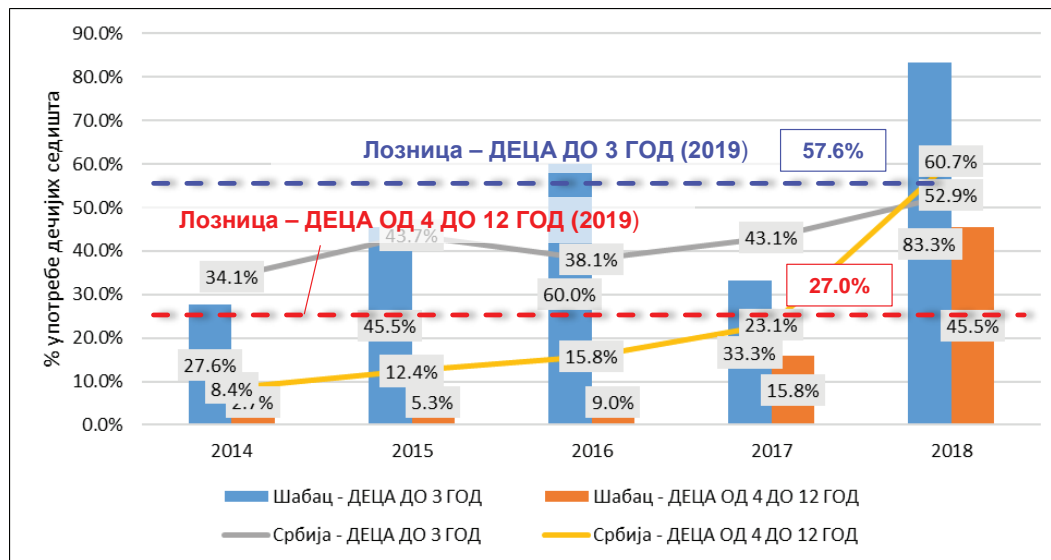
Када је реч о граду Лозница, овај индикатор има значајно веће вредности у односу на ПУ Шабац и Републику Србију, и износи 42,9% (Дијаграм 2.2.12).



Дијаграм 2.2.12. Употреба сигурносног појаса у аутобусима на територији Шапца и Србије (ван насеља)

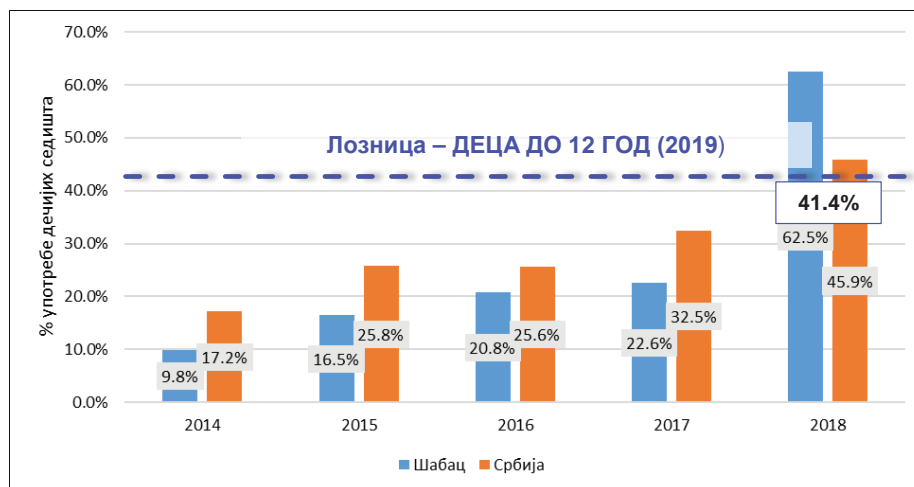
### 2.2.1.3. Употреба заштитних система за децу – насеље

Употреба дечијих заштитних система у насељу нема успостављен стални растући тренд, али је у 2018. години забележен значајан напредак када је у питању овај индикатор. Другим речима, у ПУ Шабац 2018. године употреба је порасла до 83,3% што је вредност значајно већа у односу на Републику Србију. Сличан тренд је и за старију и за млађу популацију деце стим што је вредност за ПУ Шабац мања у односу на старију децу. У Лозници проценат употребе износи 57,6% када су у питању млађа деца, односно 27% када је реч о старијој деци (Дијаграм 2.2.13.).



Дијаграм 2.2. 13. Употреба заштитних система за децу у зависности од узраста на територији Шапца и Србије (насеље)

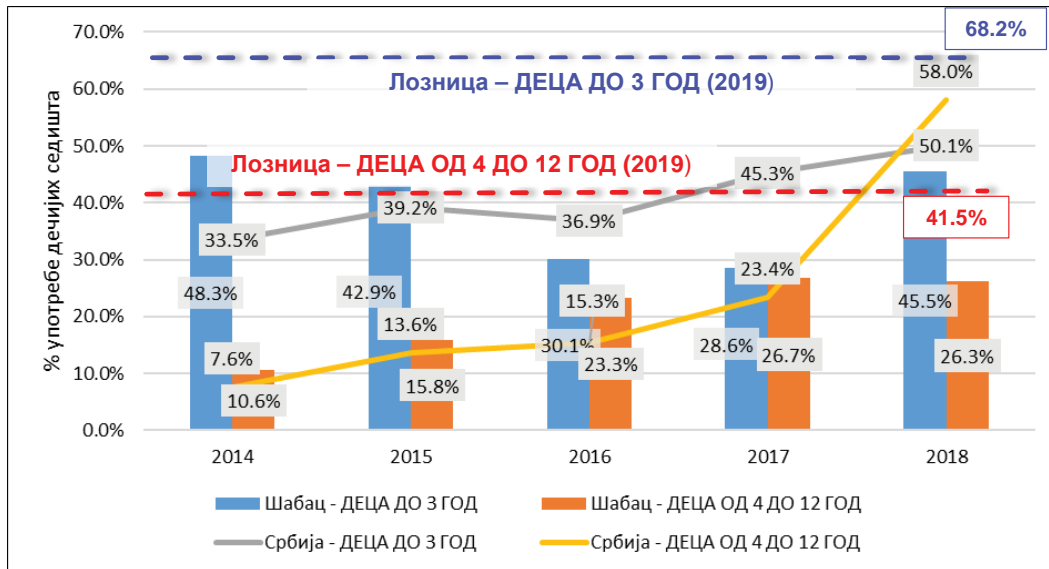
Може се рећи да укупна употреба заштитних система за децу до 12 година у насељу у ПУ Шабац има растући тренд, као што је то и за Србију, при чему је највећа вредност забележена у 2018. години, односно 62,5%. У Лозници проценат употребе у 2019. години је 41,4% (Дијаграм 2.2.14.).



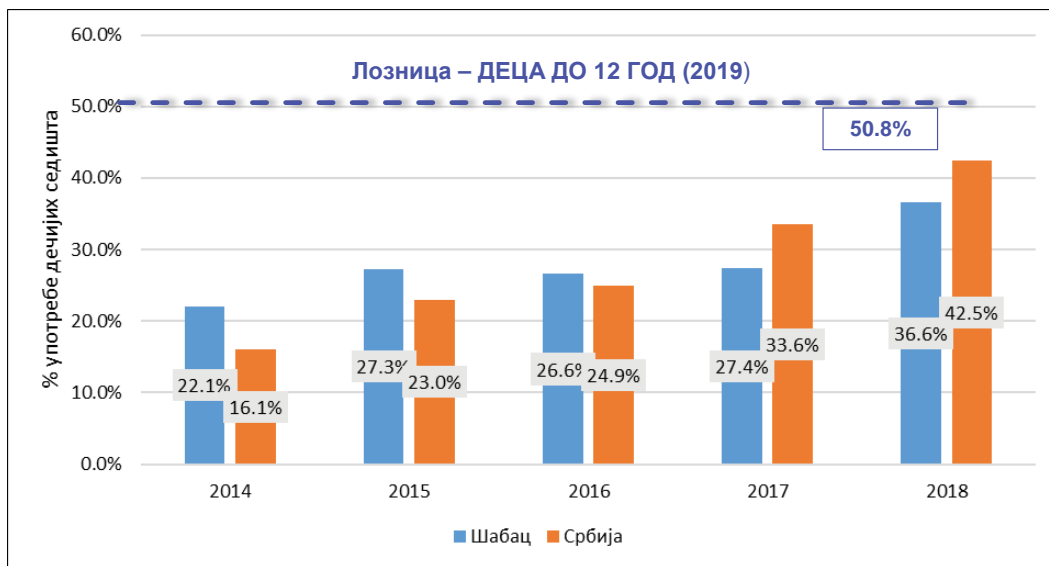
Дијаграм 2.2. 14. Употреба заштитних система за децу на територији Шапца и Србије (насеље)

### 2.2.1.4. Употреба заштитних система за децу – ван насеља

Употреба дечијих заштитних система ван насеља код деце узраста до 3 године бележи осцилирајући тренд при чему је приметан пораст у 2018. години. Када су у питању деца узраста од 4 до 12 година, забележен је растући тренд до 2017. године, након чега вредност осцилира око 26%. Значајно боље стање забележено је у граду Лозница када су у питању млађа деца, где је измерена вредност индикатора од 68,2%, односно када су у питању старија деца, 41,5% (Дијаграм 2.2.15.).



Дијаграм 2.2.15. Употреба заштитних система за децу у зависности од узраста на територији Шапца и Србије (ван насеља)



Дијаграм 2.2.16. Употреба заштитних система за децу на територији Шапца и Србије (ван насеља)



Посматрано обједињено, индикатор употребе дечијих седишта ван насеља за децу до 12 година има растући тренд у посматраном периоду, како за ПУ Шабац, тако и за Србију. Најмања вредност за Шабац је евидентирана 2014. године (22,1%), а такође 2014. за Србију (16,1%). У 2019. години је утврђена највећа вредност овог индикатора како за ПУ Шабац (36,6%), тако и за Србију (42,5%) (Дијаграм 2.2.16). Значајно боље стање забележено је у Лозници, где је проценат употребе заштитних система за децу до 12 година 50,8%.

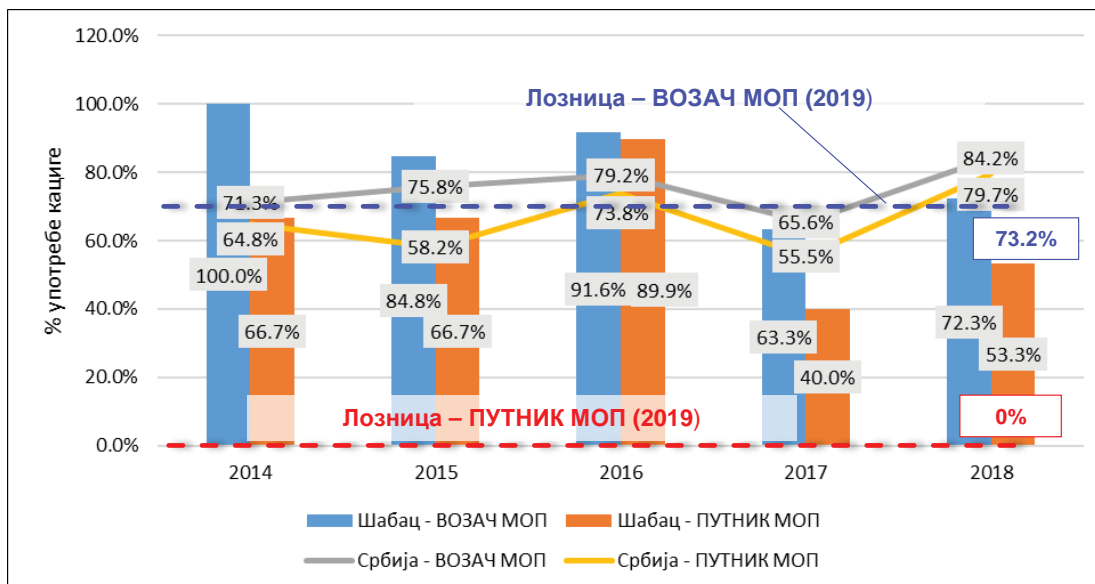
### 2.2.1.5. Употреба заштитних кацига – насеље

Употреба заштитне кациге код возача mopеда у насељу у Шапцу нема успостављен повољан, растући тренд, већ осцилујући (Дијаграм 2.2.17.).

2014. године, забележена је употреба од 100%, након чега у следећој години иста опада на око 85%, да би у 2016. години поново порасла, па у наредној години опала, и на крају опет опала (72,3% је била употреба кацига од стране возача у насељу у Шапцу у 2018. години). Овакво осциловање вредности индикатора безбедности саобраћаја говори о приликама и могућностима за деловање у смислу унапређења.

Неопходно је нагласити и да су вредности овог индикатора за ПУ Шабац повољније у односу на просек у Републици Србији, али и да без обзира на то, има прилично места унапређењу.

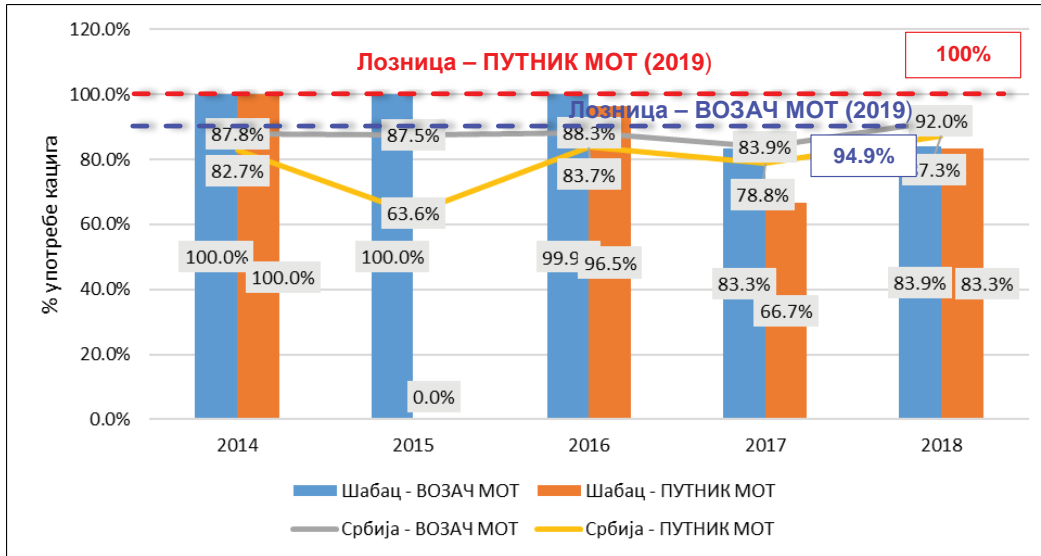
У Лозници у 2019. години проценат употребе кацига код возача mopеда износио је 73,2%, што је вредност у нивоу ПУ Шабац за 2018. годину. Када су у питању путници на победу, измерен је проценат употребе у Лозници од 0% што представља крајње алармантно стање.



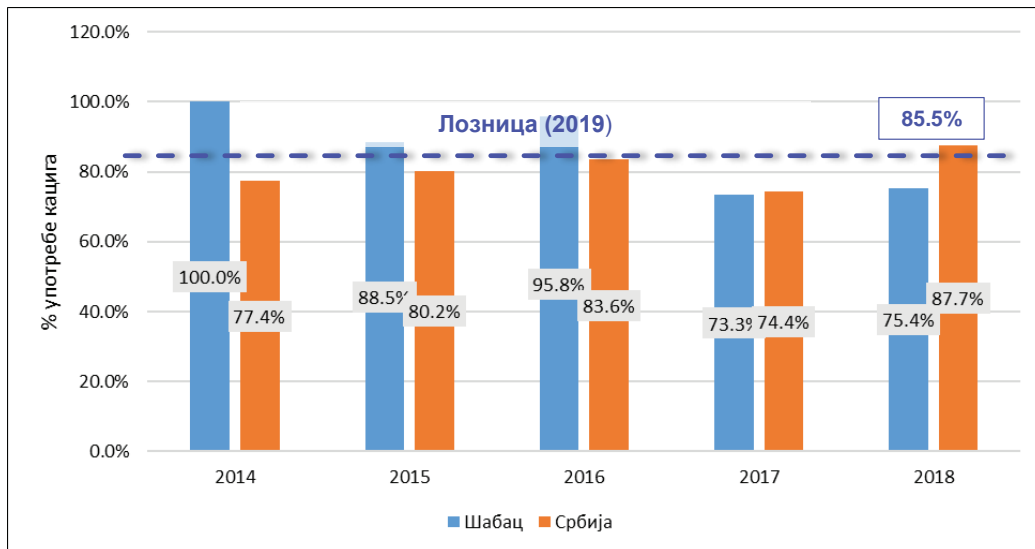
Дијаграм 2.2.17. Употреба заштитних кацига код возача и путника на mopеду на територији Шапца и Србије (насеље)

Употреба заштитних кацага возача мотоцикала у насељу има осцилирајући тренд, када се посматрају године. Наиме, на почетку посматраног периода 2014. године и на завршетку посматраног периода употреба кацага од стране возача мотоцикала у насељу опала је са 100% на 83,9%. Вредности наведеног индикатора за Србију су нешто ниже у односу на ПУ Шабац. Када је реч о употреби кацаге код путника на мотоциклу у насељу у Шапцу, ситуација је врло слична као и код возача мотоцикала, али је неопходно нагласити да је уочен благи опадајући тренд (Дијаграм 2.2.18).

У Лозници 2019. године измерен је проценат од 94,9% употребе кацага код возача мотоцикла, односно 100% када су у питању путници на мотоциклу.



Дијаграм 2.2.18. Употреба заштитних кацага код возача и путника на мотоциклу на територији Шапца и Србије (насеље)



Дијаграм 2.2.19. Употреба заштитних кацага код возача mopеда и мотоцикала на територији Шапца и Србије (насеље)

Индикатор који се односи на укупну употребу заштитне кациге од стране возача мопеда и мотоцикала у насељу има благо опадајући тренд и на територији Шапца, и на територији Републике Србије.

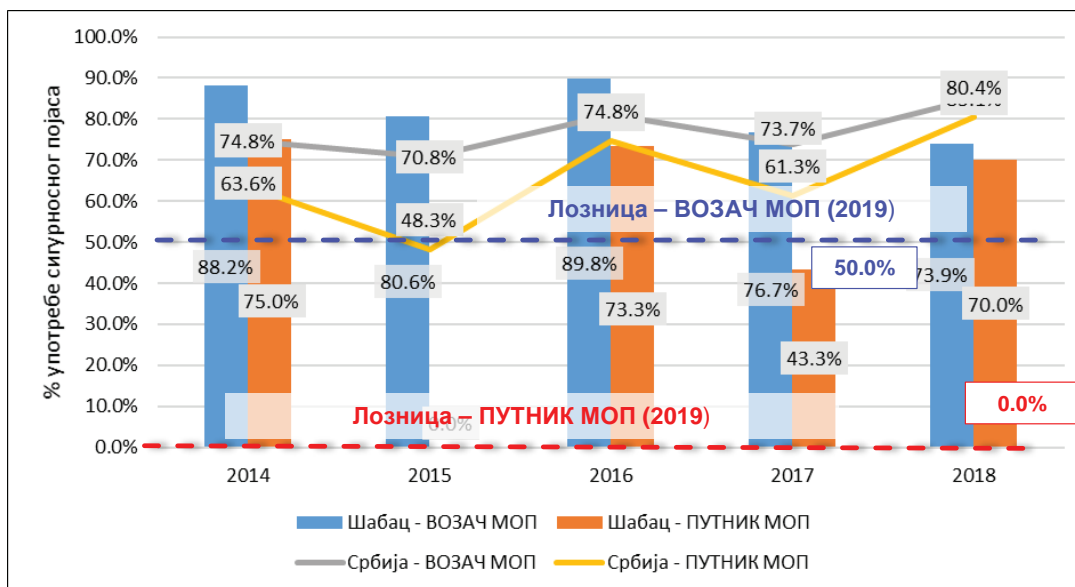
Највећа вредност овог индикатора у Шапцу је забележена 2014. када је била стопроцентна употреба, док је најмања била 2017. године (73,3%). Вредност наведеног индикатора у Лозници 2019. године износи 85,5% (Дијаграм 2.2.19).

Коначно треба нагласити да без обзира на "добре" резултате по питању употребе кацига у насељу, утврђен је неповољан опадајући тренд, што указује на неминовност примене адекватних мера.

### 2.2.1.6. Употреба заштитних кацига – ван насеља

Употреба заштитне кациге ван насеља од стране возача мопеда нема успостављен повољан тренд, већ исти осцилује из године у годину. Наиме, од 88,2% у 2014. години, употреба кацига је опала на 73,9% у 2018. години. У односу на Србију ове вредности су веће за сваку годину посматрања (Дијаграм 2.2.20.).

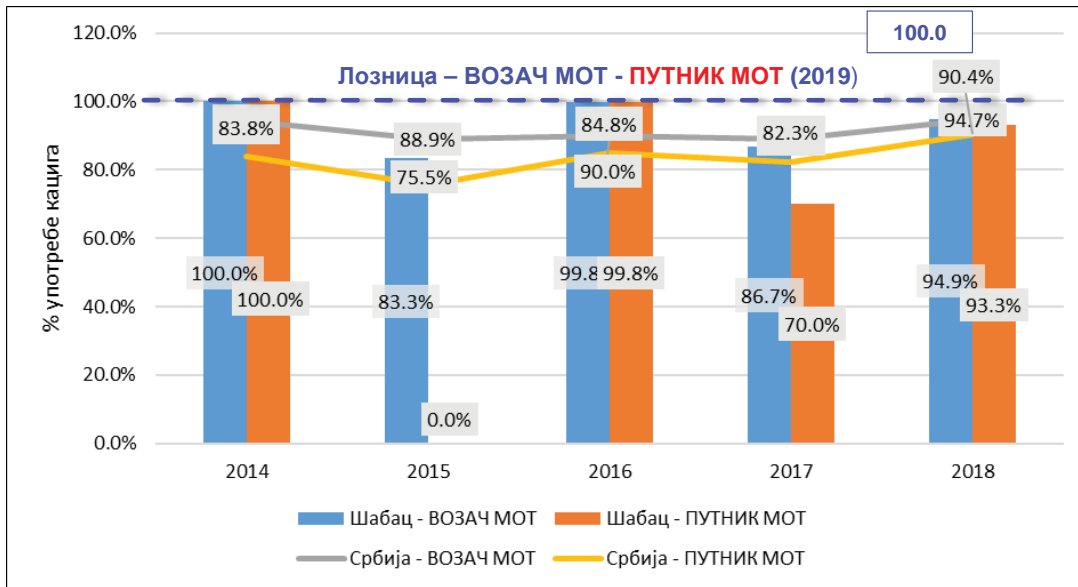
Употреба кациге од стране путника на мопеду у ПУ Шабац има такође осцилирајући тренд. Када је у питању град Лозница употреба кациге код возача мопеда у 2019. години износила је 50%, што је мања вредност у односу на ПУ Шабац и Републику Србију. Употреба заштитних кацига код путника на мопеду у Лозници у 2019. години била је 0%, што представља алармантно стање.



Дијаграм 2.2.20. Употреба заштитних кацига код возача и путника на мопеду на територији Шапца и Србије (ван насеља)

Када је реч о употреби кациге од стране возача и путника на мотоциклу ван насеља, ова два индикатора бележе добре резултате. Наиме, у 2018. години измерена је вредности од 94,9% употребе када је у питању ПУ Шабац, док је у граду Лозница проценат употребе заштитних кацига од стране возача и сувозача износио 100%.

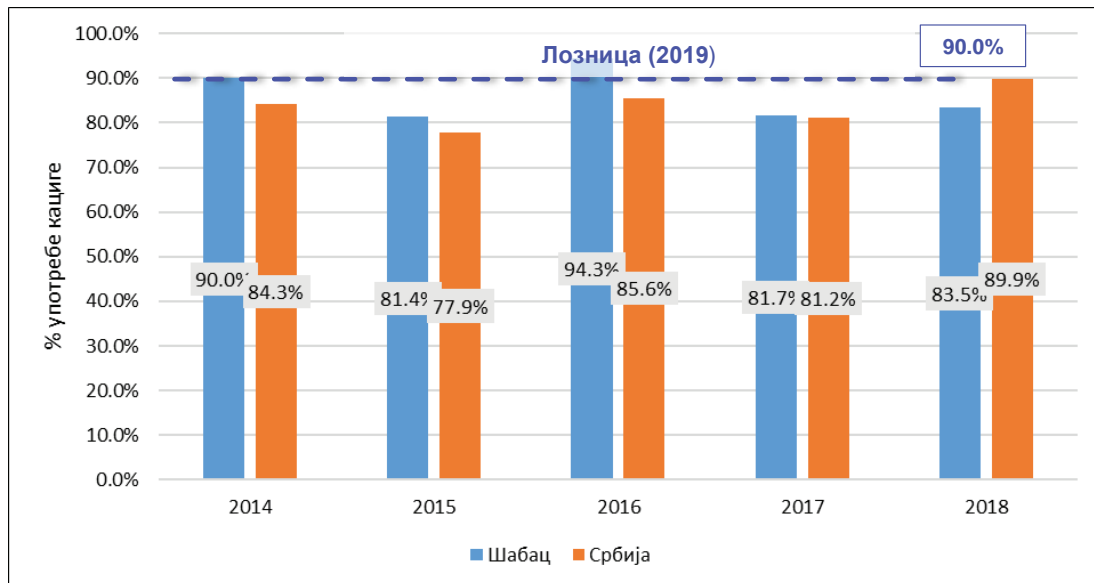
У поређењу са Србијом вредности овог индикатора безбедности саобраћаја су веће (Дијаграм 2.2.21.).



Дијаграм 2.2.21. Употреба заштитних кацига код возача и путника на мотоциклу на територији Шапца и Србије (ван насеља)

Употреба заштитних кацига од стране возача мопеда и мотоцикала ван насеља има осцилирајући тренд, како за ПУ Шабац тако и за целу Србију.

Наиме, генерално може закључити да су вредности више у ПУ Шабац него у Србији, осим када је у питању 2018. година када је у Републици Србији измерен већи проценат употребе (Дијаграм 2.2.22.). У граду Лозница у 2019. години измерен је проценат употребе од 90%.



Дијаграм 2.2.22. Употреба заштитних кацига код возача мопеда и мотоцикала на територији Шапца и Србије (ван насеља)

## 2.2.2. ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА – БРЗИНА

Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на брзину, приказани у овом извештају су прикупљени у оквиру националних истраживања, које је спровела Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије. У Извештају су представљене вредности индикатора безбедности саобраћаја за саобраћајнице у насељу и ван насеља. Слично, као и за заштитне системе, у складу са методологијом на националном нивоу, извршена је класификација вредности индикатора безбедности саобраћаја у пет класа. Свакој од класа индикатора безбедности саобраћаја је придружена одговарајућа боја, што омогућава лакше сагледавање тренутног стања, као и препознавање проблема безбедности саобраћаја. Начин одређивања боје индикатора, а самим тим и његове квалитативне и квантитативне вредности, зависи од тога о ком индикатору је реч. Имајући то у виду у наставку су дате табеле за анализиране индикаторе.

Иза табеларних вредности са дефинисањем боја дате су табеле са прегледом вредности индикатора који се односе на брзину у ПУ Шабац и Лозници, и то посебно за деонице путева, односно саобраћајница за насеље, а посебно за ван насеља. Такође, у оквиру тих табела приказане су и вредности за Републику Србију. Анализа индикатора безбедности саобраћаја који се односе на брзину је у наставку извештаја детаљније приказана.

Табела 2.2.4. Дефинисање боја придружених одговарајућим класама индикатора безбедности саобраћаја који се односи на просечну брзину возила и 85-ти перцентил

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	до ограничене брзине $\leq$ ИБС	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ограничена брзина $<$ ИБС $\leq$ ограничена брзина $+1$ km/h	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	ограничена брзина $+1$ km/h $<$ ИБС $\leq$ ограничена брзина $+2$ km/h	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ограничена брзина $<$ ИБС $\leq$ ограничена брзина $+3$ km/h	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ограничена брзина $+3$ km/h $<$ ИБС	

Табела 2.2.5. Дефинисање боја придружених одговарајућим класама индикатора безбедности саобраћаја који се односи на стандардно одступање

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$0$ km/h $\leq$ ИБС $<$ $5$ km/h	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$5$ km/h $\leq$ ИБС $<$ $10$ km/h	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$10$ km/h $\leq$ ИБС $<$ $15$ km/h	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$15$ km/h $\leq$ ИБС $<$ $20$ km/h	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$20$ km/h $\leq$ ИБС	

Табела 2.2.6. Дефинисање боја придружених одговарајућим класама индикатора безбедности саобраћаја који се односи на % прекорачења брзине

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$0\%$ $\leq$ ИБС $<$ $5\%$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$5\%$ $\leq$ ИБС $<$ $10\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$10\%$ $\leq$ ИБС $<$ $15\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$15\%$ $\leq$ ИБС $<$ $20\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$20\%$ $\leq$ ИБС	

Табела 2.2.7. Дефинисање боја придружених одговарајућим класама индикатора безбедности саобраћаја који се односи на % прекорачења брзине за више од 10 km/h

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ограничена брзина +10 km/h ≤ ИБС	Зелена
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ограничена брзина +10 km/h < ИБС ≤ ограничена брзина +10 km/h +5%	Жута
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	ограничена брзина +10 km/h +5% < ИБС ≤ ограничена брзина +10 km/h + 10%	Оранжева
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ограничена брзина +10 km/h +10% < ИБС ≤ ограничена брзина +10 km/h + 15%	Црвена
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ограничена брзина +10 km/h +15% < ИБС	Црна

Табела 2.2.8. Дефинисање боја придружених одговарајућим класама индикатора безбедности саобраћаја који се односи на просечну брзину возила која прекорачују ограничење брзине

квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	до ограничене брзине ≤ ИБС	Зелена
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	ограничена брзина < ИБС ≤ ограничена брзина +1 km/h	Жута
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	ограничена брзина + 1 km/h < ИБС ≤ ограничена брзина +2 km/h	Оранжева
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ограничена брзина + 2 km/h < ИБС ≤ ограничена брзина +3 km/h	Црвена
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	ограничена брзина +3 km/h < ИБС	Црна

Табела 2.2.9. Вредности ИБС за брзину у насељу у Лозници и Србији

Кат. возила	ИНДИКАТОР	НАСЕЉЕ										
		2014		2015		2016		2017		2018		2019
		ША	СРБ	ША	СРБ	ША	СРБ	ША	СРБ	ША	СРБ	ЛО
ПА	Просечна брзина	60,5	53,1	61,4	51,4	62,8	52,0	62,8	50,8	59,7	50,7	61,8
	85-ти перцентил	70,0	64,0	74,0	62,0	74,0	62,0	73,0	60,0	70,0	60,0	74,0
	Стандардно одступање	10,7	11,2	12,1	10,8	11,1	10,5	10,9	9,8	9,8	9,9	13,6
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	85,4	56,3	83,3	51,0	87,2	53,8	89,8	49,4	82,3	48,4	83,2
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	46,3	22,3	48,3	17,3	56,5	17,9	55,9	14,5	44,2	14,3	45,3
ТТВ	Просечна брзина	52,4	47,7	50,3	46,6	52,3	46,8	50,9	46,2	50,0	46,5	57,8
	85-ти перцентил	62,0	57,0	60,0	56,0	60,0	55,0	60,0	54,0	60,0	55,0	69,8
	Стандардно одступање	9,5	9,2	9,7	9,20	7,4	8,2	7,8	8,2	8,8	8,4	7,7
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	54,9	35,7	46,9	32,0	58,8	30,9	47,3	28,2	47,0	31,1	75,0
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	20,8	7,8	12,3	6,2	13,2	4,3	12,7	3,9	13,7	4,6	25,0
БУС	Просечна брзина	49,1	48,9	48,0	47,1	51,7	47,6	51,0	47,0	50,8	47,1	56,9
	85-ти перцентил	56,0	58,0	57,0	57,0	61,0	55,0	56,0	54,0	56,9	54,0	73,0
	Стандардно одступање	6,4	9,1	8,7	9,6	7,4	7,7	5,8	7,6	5,9	7,8	10,6
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	39,0	40,3	39,0	34,7	42,5	31,5	50,0	29,8	48,7	30,6	80,0
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	4,0	9,5	10,0	8,4	16,5	5,1	8,0	4,4	8,0	4,6	26,7
МОТ	Просечна брзина	59,0	59,5	64,1	57,4	68,0	60,0	69,6	58,5	72,3	58,1	64,9
	85-ти перцентил	74,6	75,0	81,9	73,0	84,0	72,0	95,9	71,0	98,0	70,0	83,4
	Стандардно одступање	15,9	16,5	15,1	15,1	17,2	12,9	20,3	12,6	23,1	13,0	13,1
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	69,0	69,6	85,0	65,3	82,6	76,7	78,3	72,7	81,7	71,5	100,0
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	38,0	42,0	50,0	37,4	60,3	41,2	60,0	38,8	63,3	37,5	60,0
МОП	Просечна брзина	40,5	41,5	44,3	41,8	45,3	43,3	46,1	42,1	46,2	42,3	58,3
	85-ти перцентил	51,0	52,0	52,9	51,0	52,0	50,0	52,9	50,0	54,7	51,0	-
	Стандардно одступање	8,5	11,1	7,4	9,0	7,8	7,5	10,5	8,3	10,0	8,5	2,1
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	18,0	18,3	23,0	17,4	20,5	14,4	28,3	14,5	31,7	15,7	100,0
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	0,0	5,4	1,0	2,1	5,7	2,2	10,0	2,5	8,3	2,7	33,3

Табела 2.2.10. Вредности ИБС за брзину ван насеља у Лозници и Србији

Кат. возила	ИНДИКАТОР	ВАН НАСЕЉА										
		2014		2015		2016		2017		2018		2019
		ША	СРБ	ША	СРБ	ША	СРБ	ША	СРБ	ША	СРБ	ЛО
ПА	Просечна брзина	83,1	78,3	82,0	76,3	80,2	75,9	77,1	75,7	75,1	75,3	73,8
	85-ти перцентил	97,0	92,0	94,0	89,0	92,0	88,0	87,0	87,0	84,9	87,0	84,0
	Стандардно одступање	14,0	15,2	14,0	14,5	12,4	13,5	11,7	12,8	9,7	12,5	12,3
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	53,4	39,5	50,5	34,5	42,6	34,2	33,5	32,9	26,5	30,4	26,3
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	23,5	16,3	19,8	13,3	16,3	11,5	10,6	10,5	5,6	9,6	8,7
ТТВ	Просечна брзина	71,6	67,4	68,7	66,8	67,5	67,6	68,5	67,4	69,5	67,5	64,3
	85-ти перцентил	82,0	78,0	77,0	78,0	75,0	78,0	78,0	78,0	76,0	78,0	72,0
	Стандардно одступање	9,6	10,2	7,3	10,4	7,3	9,8	8,4	10,4	7,3	10,5	8,3
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	59,4	37,7	38,6	35,9	31,3	39,6	42,7	42,3	47,0	41,6	20,4
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	17,9	9,3	4,2	9,0	2,8	8,3	9,3	8,6	6,3	9,4	4,6
БУС	Просечна брзина	74,2	72,0	75,2	70,9	75,5	71,6	72,8	70,3	72,9	70,2	65,2
	85-ти перцентил	83,0	84,0	83,9	83,0	82,0	80,0	79,0	80,0	79,0	80,0	74,9
	Стандардно одступање	10,5	12,3	9,6	12,0	7,5	9,1	6,5	10,1	6,7	10,3	7,5
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	26,3	26,5	21,0	21,5	21,2	13,7	8,7	12,8	11,3	13,1	0,0
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	6,9	4,8	6,0	4,3	1,5	0,8	0,0	1,0	0,3	1,1	0,0
МОТ	Просечна брзина	89,4	87,5	92,4	86,5	88,9	87,7	81,0	85,5	80,1	58,1	89,5
	85-ти перцентил	105,0	106,0	106,9	104,0	101,6	100,0	93,0	98,0	93,0	70,0	104,2
	Стандардно одступање	16,7	19,9	14,6	19,4	16,8	15,8	11,7	15,0	11,6	15,9	15,7
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	68,0	66,3	88,0	61,1	58,2	65,3	58,3	62,6	53,3	71,5	72,7
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	39,0	39,5	53,0	37,1	44,3	35,0	28,3	32,7	23,3	37,5	36,4
МОП	Просечна брзина	44,6	43,9	45,6	45,9	45,6	44,4	45,9	44,6	45,9	44,7	-
	85-ти перцентил	51,0	52,0	53,0	55,0	54,0	51,0	51,9	52,0	52,9	53,0	-
	Стандардно одступање	7,6	9,5	7,7	9,5	7,8	7,2	7,4	8,1	7,7	8,3	-
	% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	16,0	18,9	28,0	29,4	21,5	16,7	20,0	21,8	21,7	21,7	-
	% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	4,0	3,8	3,0	6,2	4,1	2,7	3,3	3,5	3,3	3,4	-

### 2.2.2.1. Просечна брзина – насеље

За разлику од Србије у ПУ Шабац је просечна брзина ПА у насељу већа и има неповољнији тренд, незнатно промењен у последње четири године. Наиме, просечна брзина ПА у ПУ Шабац у насељу је 2016. и 2017. године износила 62,8 km/h, док је 2018. године измерена најнижа вредност у последњих пет година, односно 59,7 km/h. У граду Лозница у 2019. години измерена је вредност од 61,8 km/h, што је више него у ПУ Шабац и Републици Србији (Дијаграми 2.2.23).

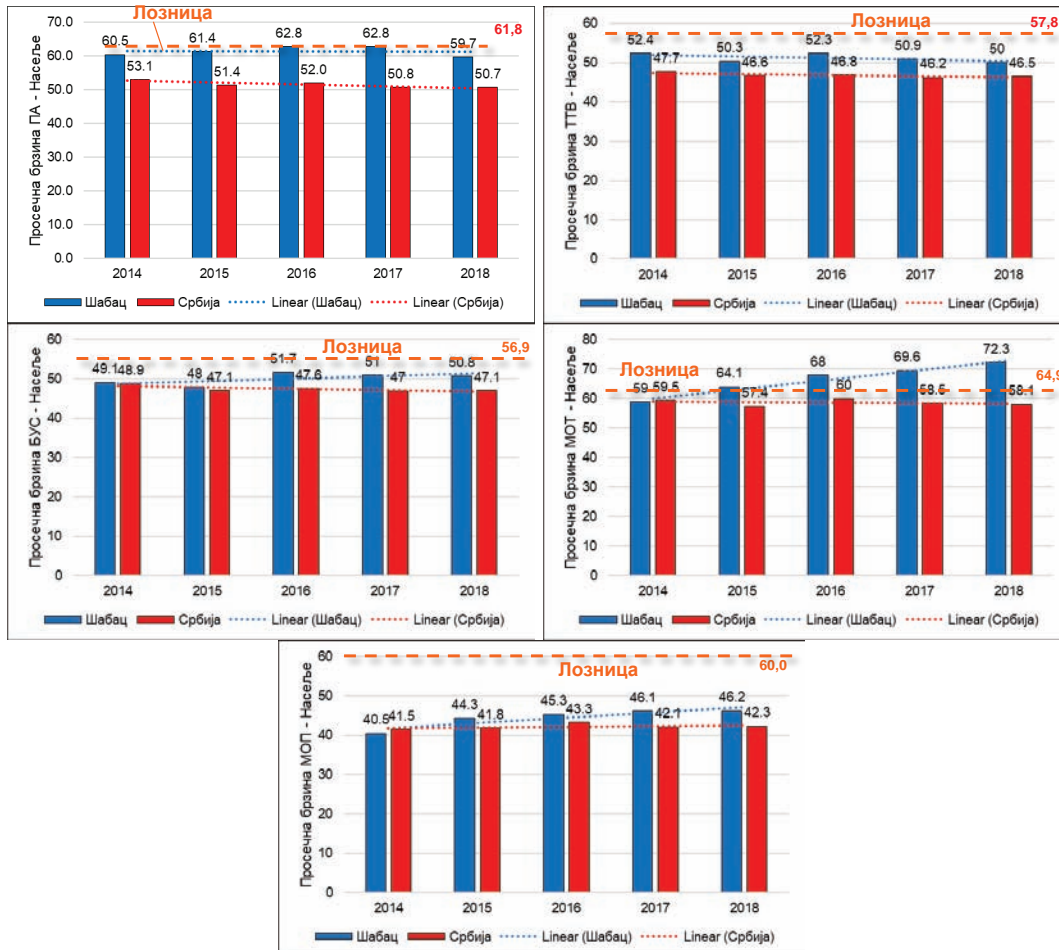
Када се анализирају тешка теретна возила и аутобуси, у поређењу са Србијом, где је просечна брзина тих категорија возила у опадању, у ПУ Шабац просечна брзина из године у годину осцилира, а 2018. године измерена је најнижа вредност у последњих пет година. Просечна брзина ТТВ у насељу у Лозници 2019. године је 57,8 km/h што је значајно више у односу на ПУ Шабац и Републику Србију, односно за око 14% више него у ПУ Шабац 2018. године (Дијаграми 2.2.23).

Просечна брзина аутобуса у ПУ Шабац у последњих пет година осцилира, и већа је у односу на Републику Србију. У 2019. години, у граду Лозница измерена је просечна брзина аутобуса од 56,9 km/h што је значајно већа вредност у односу на ПУ Шабац (Дијаграми 2.2.23).

Када се анализирају вредности индикатора просечне брзине за мотоцикле у насељу у ПУ Шабац може се закључити да иста бележи неповољан тренд раста, а посебно посматрајући у односу на Републику Србију где је у 2018. години процена брзина мотоцикала мања чак за око 20%.

Стање у Лозници у 2019. години је боље у односу на ПУ Шабац у 2018. години, а измерена је вредност просечне брзине мотоцикала од 64,9 km/h (Дијаграми 2.2.23).

Ако се посматрају mopеди и просечна брзина у насељу, може се закључити да је у ПУ Шабац неповољнија ситуација у односу на Републику Србију, а у последњих пет године приметан је тренд раста вредности овог индикатора. Посебно алармантно стање забележено је у граду Лозница у 2019. години где је вредност овог индикатора износила 60 km/h (Дијаграми 2.2.23).

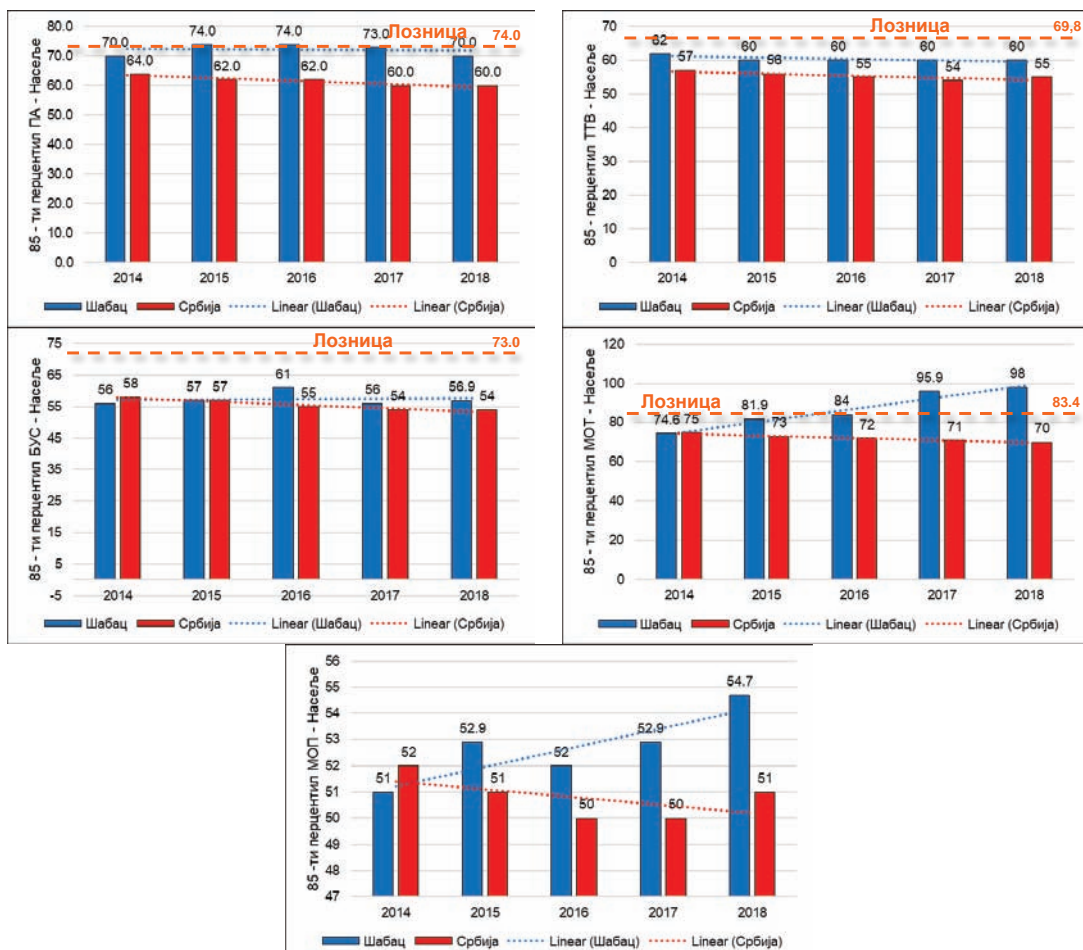


Дијаграми 2.2.23. Просечна брзина у Шапцу и Србији (насеље)

### 2.2.2.2. 85-ти перцентил брзине – насеље

Слично као и за просечну брзину, за разлику од Србије у ПУ Шабац 85-ти перцентил брзина ПА у насељу има неповољније вредности, али је успостављен опадајући тренд. У граду Лозница у 2019. години вредност 85-ог перцентила је у нивоу вредности за Републику Србију током посматраних пет година (Дијаграми 2.2.24.).





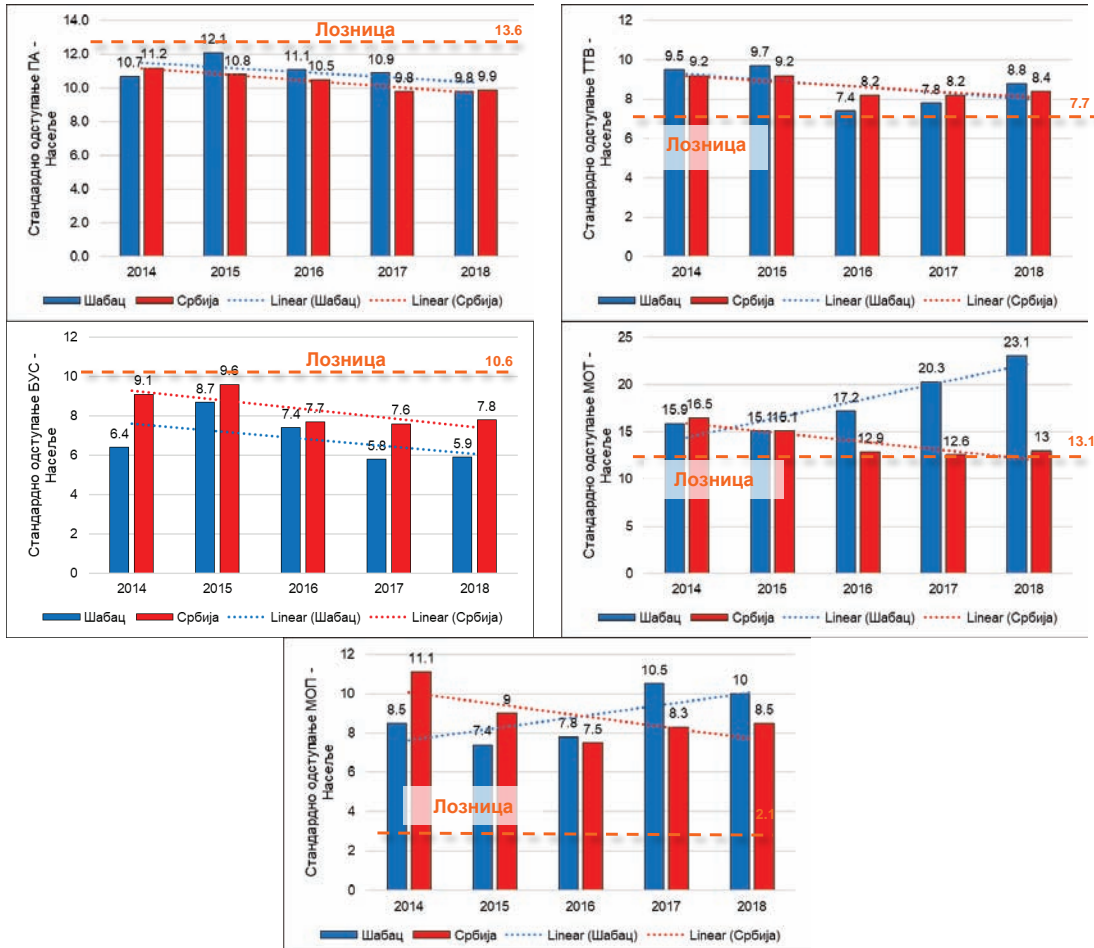
Дијаграми 2.2.24. 85-ти перцентил брзине у Шапцу и Србији (насеље)

Када се анализирају тешка теретна возила и аутобуси, у поређењу са Србијом, где је 85-ти перцентил брзине тих категорија возила у благом опадању, у ПУ Шабац вредности су веће. Наиме, 85-ти перцентил брзине за ТТВ у ПУ Шабац, у периоду од 2015. до 2018. године је непромењен и износи 60 km/h. Вредност 85-ог перцентила у Лозници је већа у односу на ПУ Шабац, односно у 2019. години измерена је вредност од 69,8 km/h (Дијаграми 2.2.24.).

Када се анализирају вредности индикатора 85-тог перцентила брзине за мотоцикле у насељу у ПУ Шабац може се закључити да су исти бележе неповољан тренд наглог раста, док је у Србији забележен опадајући тренд. У Лозници 2019. године вредност овог индикатора мања је у односу на ПУ Шабац и износи 83,4 km/h (Дијаграми 2.2.24.).

Ако се посматрају мопеди и 85-ти перцентил брзине у насељу, може се закључити да је у ПУ Шабац неповољнија ситуација у односу на Србију, јер је у просеку вредност овог индикатора брзине у ПУ Шабац већа у односу на Србију, при чему је и успостављени тренд по годинама у Србији опадајући, а у ПУ Шабац растући (Дијаграми 2.2.24.).

### 2.2.2.3. Стандардно одступање брзине – насеље



Дијаграми 2.2.25. Стандардно одступање брзине у Шапцу и Србији (насеље)

За разлику од Србије у ПУ Шабац је стандардно одступање брзине ПА у насељу ниже, и има успостављен повољан тренд. Наиме, стандардно одступање брзине ПА у Шапцу у насељу је око 8 km/h, а када је у питању Лозница 2019. године, измерена је вредност од 13,6 km/h, што је значајно више у односу на ПУ Шабац и Републику Србију (Дијаграми 2.2.25.).

Када се анализирају тешка теретна возила и аутобуси, у ПУ Шабац стандардно одступање бележи повољан опадајући тренд, при чему је у ПУ Шабац најмања вредност измерена 2016. године, односно 7,4 km/h. 2019. године у Лозници измерено је стандардно одступање тешких теретних возила од 7,7 km/h, што представља знатно повољнију вредност у односу на ПУ Шабац (Дијаграми 2.2.25.).

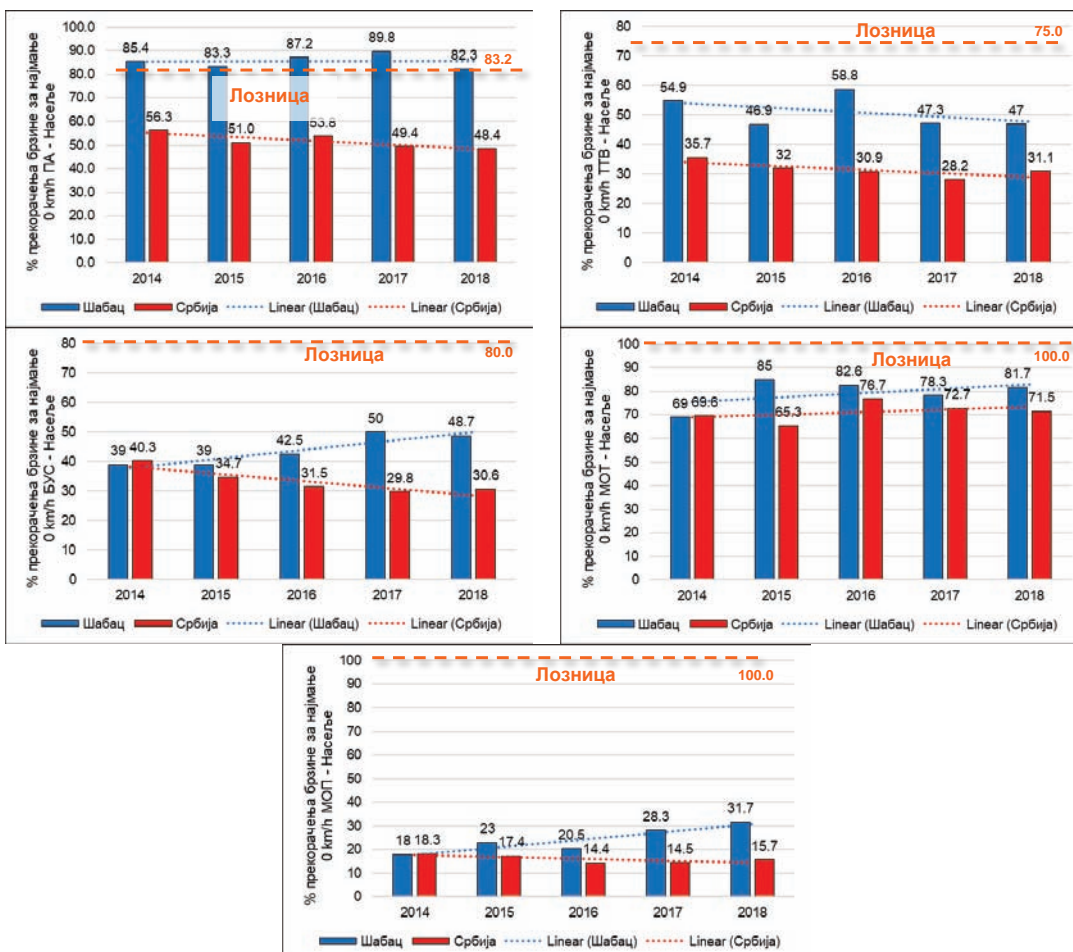
Вредности индикатора стандардно одступање брзине аутобуса у насељу у ПУ Шабац и Србији бележи повољан опадајући тренд, док је у Лозници 2019. године измерена значајно већа вредност, односно 10,6 km/h (Дијаграми 2.2.25.).

Вредности индикатора стандардног одступања за мотоцикле у насељу у ПУ Шабац бележи неповољан растући тренд при чему је у 2018. години измерена вредност од чак 23,1 km/h.

У Лозници је у 2019. години измерено стандардно одступање од 13,1 km/h. Када се упореди са осталим категоријама возила, вредности стандардног одступања за мотоцикле имају најлошије вредности, што нам говори да у саобраћајном току постоји значајан број мотоцикала са екстремним брзинама (Дијаграми 2.2.25.).

Ако се посматрају mopеди и стандардно одступање брзине у насељу, може се закључити да је у ПУ Шабац неповољнија ситуација у односу на Србију, односно у ПУ Шабац забележен је тренд раста, док је у Србији супротно. У Лозници ситуација у 2019. години је значајно боља, а измерено је стандардно одступање од 2,1 km/h (Дијаграми 2.2.25.).

#### 2.2.2.4. Процент прекорачења брзине – насеље

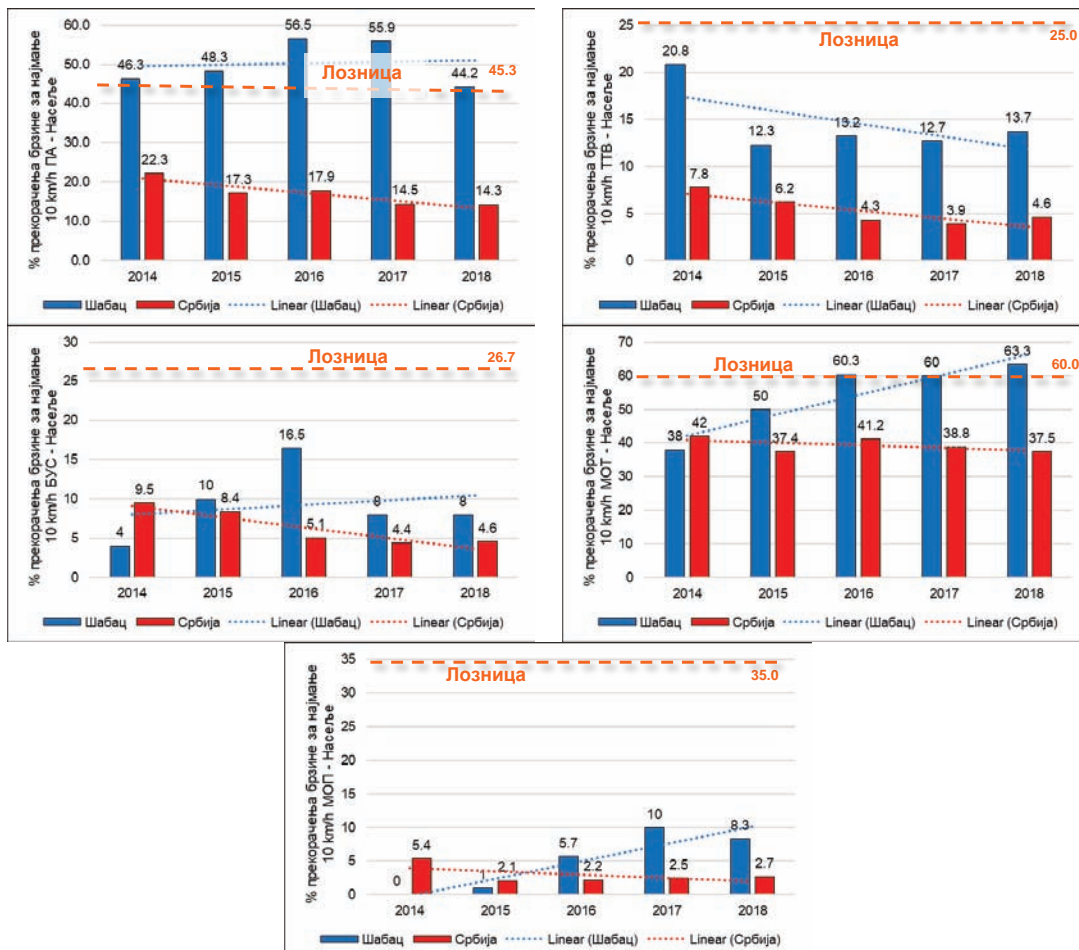


Дијаграми 2.2.26. Процент прекорачења брзине у Шапцу и Србији (насеље)

Важна ставка у индикаторима који се односе на брзину је проценат прекорачења, где се може закључити да, за разлику од Србије, где из године у годину тај проценат опада, у ПУ Шабац је проценат на високом нивоу током свих анализираних година. Највећа вредност измерена је 2017. године, односно 89,9%. Ситуација у Лозници слична је као у ПУ Шабац, где 2019. године 83,2% возача прекорачује брзину (Дијаграми 2.2.26.).

Када се анализирају тешка теретна возила и аутобуси, у Шапцу, у насељу, проценат прекорачења брзине опада из године у годину, а што је ситуација слична као у Србији, међутим иако је успостављен трен опадања, у Србији су вредности значајно мање у односу на ПУ Шабац. У Лозници у 2019. години проценат прекорачења је 25% (Дијаграми 2.2.26.).

### 2.2.2.5. Процент прекорачења брзине за најмање 10 km/h – насеље



Дијаграми 2.2.27. Процент прекорачења брзине за најмање 10 km/h у Шапцу и Србији (насеље)

Изузетно значајно је пратити екстремна прекорачења кроз овај индикатор брзине. За разлику од Србије у Шапцу није успостављен повољан тренд, а проценат екстремних прекорачења значајно је већи у односу на Републику Србију.

У Лозници 2019. године тај проценат је у нивоу ПУ Шабац, односно чак 45,3% (Дијаграми 2.2.27.).

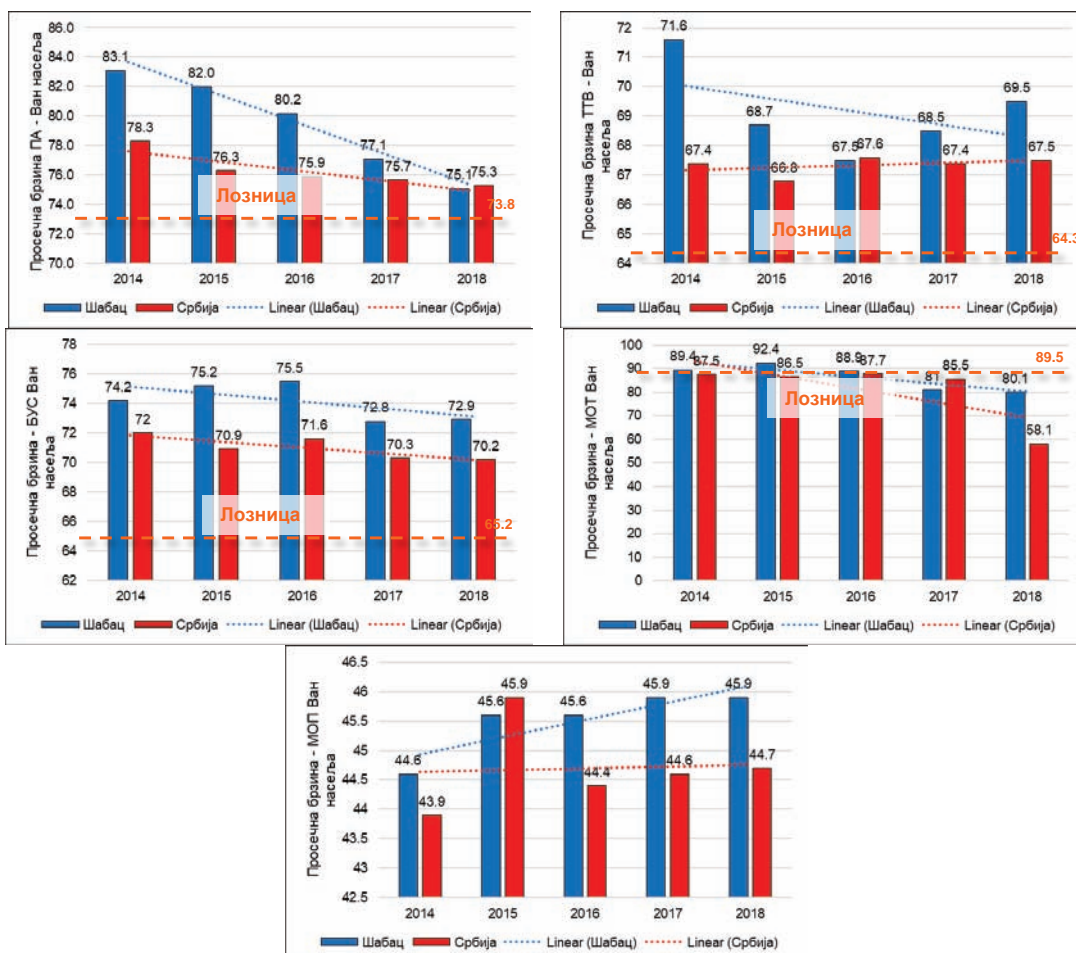
Када су у питању тешка теретна возила овај индикатор бележи неповољан опадајући тренд када је у питању ПУ Шабац, али и Република Србија. У Лозници је 2019. године изерена вредност овог индикатора од 25% што је крајње алармантна вредност (Дијаграми 2.2.27.).

У случају мотоциклиста забележен је тренд раста вредности овог индикатора ПУ Шабац, а највећа вредност забележена је у 2018. години где је проценат износио 63,3%, што је значајно веће у односу на Републику Србију. У граду Лозница у 2019. години овај проценат износио је 60% (Дијаграми 2.2.27.).

Код мопеда се може закључити да је у Шапцу такође неповољнија ситуација у односу на Србију, док је у Србији тај тренд опадајући.

Практично, у 2018. години проценат у ПУ Шабац износио је 8,3%, а у Србији 2,7%. У граду Лозница у 2019. години забележено је крајње алармантно стање, односно вредност индикатора износила је чак 35% (Дијаграми 2.2.27.).

### 2.2.2.6. Просечна брзина – ван насеља



Дијаграми 2.2.28. Просечна брзина у Шапцу и Србији (ван насеља)

Просечна брзина ПА ван насеља у ПУ Шабац има успостављен повољан опадајући тренд, слично као и у Србији. Наиме, вредност овог индикатора у 2018. опала је чак испод нивоа Републике Србије, односно измерена је вредност од 75,1 km/h. У Лозници у 2019. години забележено је повољније стање у одону на ПУ Шабац и Републику Србију, односно измерена је вредност од 73,8 km/h (Дијаграми 2.2.28.).

Веома слична ситуација је и када се анализирају тешка теретна возила и аутобуси. Наиме, у Шапцу је просечна брзина тих категорија возила значајније у опадању, у поређењу са трендом успостављеним у Србији. У 2018. години, просечна брзина тешких теретних возила ван насеља у Шапцу је била 69,5 km/h, а у Србији 67,5 km/h, док је исти индикатор за аутобусе у Шапцу био 72,9 km/h, а у Србији 65,2 km/h.

У Лозници је измерена вредност индикатора од 64,3 km/h када су у питању тешка теретна возила, односно 65,2 km/h у случају аутобуса, а што су значајно боље вредности у односу на ПУ Шабац и Републику Србију (Дијаграми 2.2.28.).

Када се анализирају вредности индикатора просечне брзине за мотоцикле ван насеља може се закључити да је забележен повољан опадајући тренд, али су измерене вредности веће у односу на Републику Србију. Измерена вредност овог индикатора у Лозници у 2019. години била је 89,5 km/h што представља врло лоше стање када је у питању овај индикатор (Дијаграми 2.2.28.).

Ако се посматрају мопеди и просечна брзина ван насеља, може се закључити да је у Србији овај индикатор на просечној вредности од око 45 km/h, за цео период посматрања, док је у Шапцу у порасту, од 44,6 km/h у 2015. години, на 45,9 km/h у 2017. години. Практично, успостављени тренд у Шапцу по годинама је неповољан (Дијаграми 2.2.28.).

### **2.2.2.7. 85-ти перцентил брзина – ван насеља**

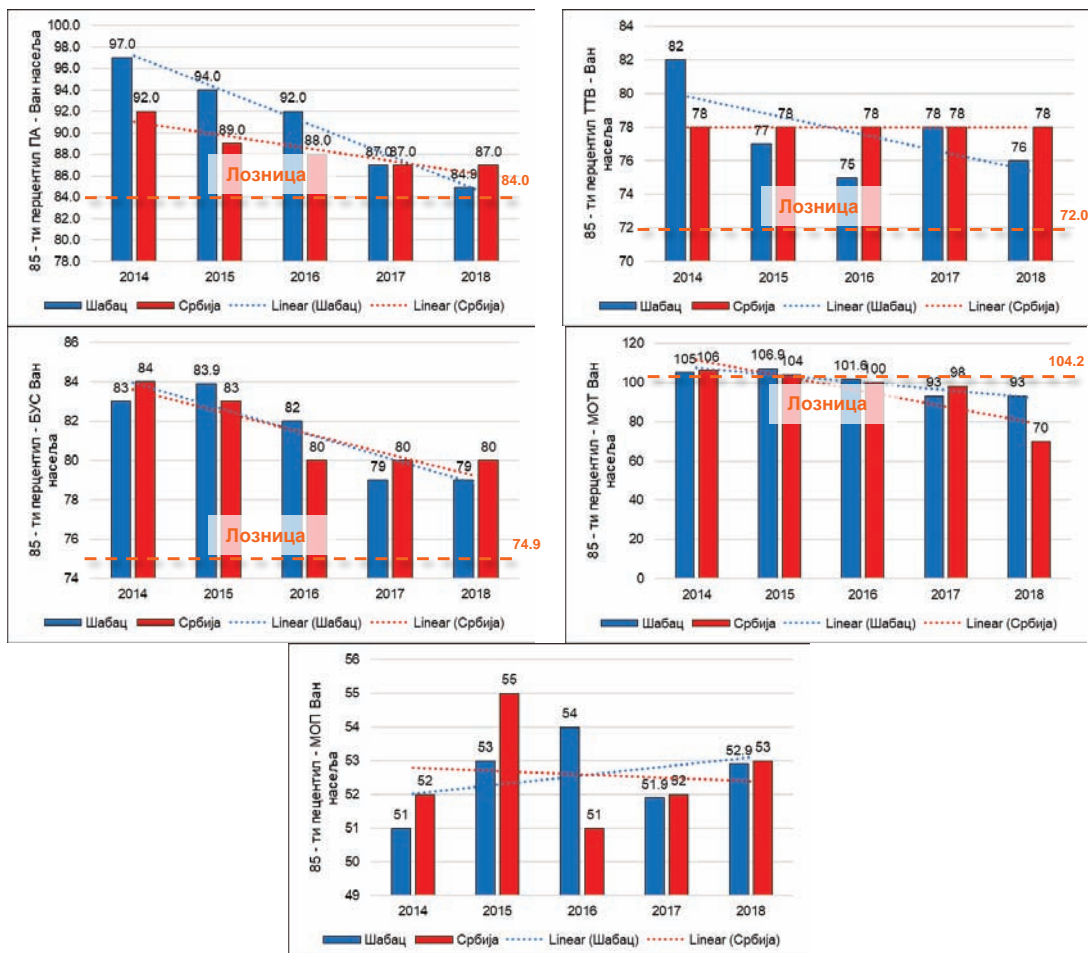
Индикатор безбедности саобраћаја 85-ти перцентил брзине, ван насеља, у Шапцу, има успостављен повољан, опадајући тренд, слично као и у Србији.

Наиме, до 2015. године од 97 km/h, 85-ти перцентил је у 2018. години опао на 87 km/h у Шапцу, док је у Србији тренд био умеренији, па је 85-ти перцентил опао у истом периоду од 89 km/h на 87 km/h (Дијаграми 2.2.29.).

У Лозници вредност је повољнија у поређењу са ПУ Шабац и Србијом, а вредност овог индикатора у 2019. годни износила је 84 km/h (Дијаграми 2.2.29.).

Веома слична ситуација је и када се анализирају тешка теретна возила и аутобуси. Наиме, успостављени трендови су веома слични. За ТТВ у Србији је 85-ти перцентил на нивоу 78 km/h, док се у Шапцу креће око 76 km/h у 2018. години. 85-ти перцентил брзине у Лозници у 2019. години износио је 72 km/h када су у питању теретна возила, односно 74,5 km/h у случају аутобуса (Дијаграми 2.2.29.).

85-ти перцентил брзине за мотоцикле у Шапцу има успостављен повољан тренд, наиме, овај индикатор опада из године у годину. Од 105 km/h у 2014. години, у Шапцу је у 2018. години 85-ти перцентил био 93 km/h. Када је реч о Лозници вредност овог индикатора је на значајно високком нивоу, односно 104 km/h у 2019. години (Дијаграми 2.2.29.).



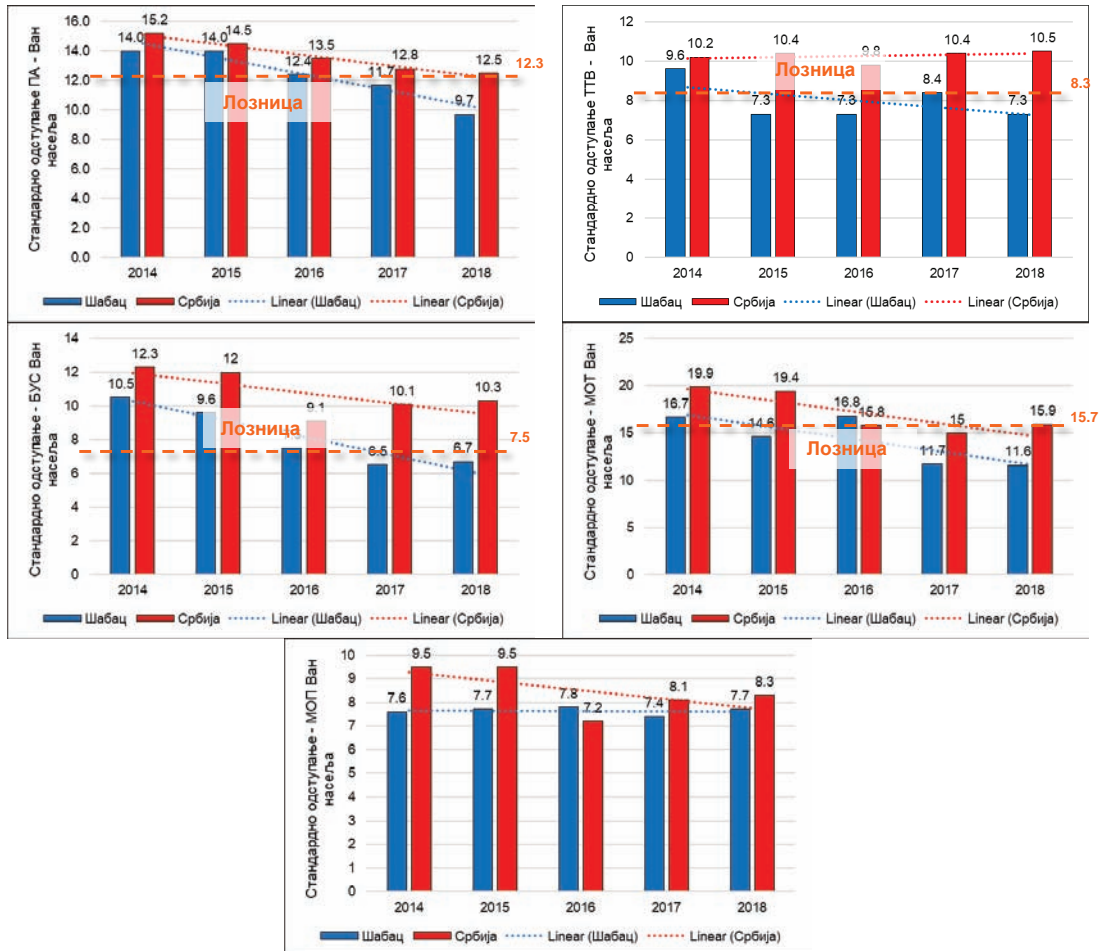
Дијаграми 2.2.29. 85-ти перцентил брзине у Шапцу и Србији (ван насеља)

### 2.2.2.8. Стандардно одступање брзине – ван насеља

За разлику од Србије, у Шапцу је стандардно одступање брзине ПА ван насеља ниже и има успостављен повољан опадајући тренд. Наиме, стандардно одступање брзине ПА у Шапцу ван насеља у 2018. години је било 9,7 km/h, док је у Србији било око 12,5 km/h. Стање у Лозници у 2019. године је значајно лошије у односу на ПУ Шабац, доносно измерена је вредност од 12,3 km/h (Дијаграми 2.2.30.).

Када се анализирају тешка теретна возила и аутобуси, забележен је повољан опадајући тренд. Наиме, измерена је вредност од 7,3 km/h када су у питању ТТВ у 2018. години у ПУ Шабац. Стандардно одступање брзине ТТВ у Лозници у 2019. години било је 8,3 km/h што је повољнија вредност у односу на ПУ Шабац (Дијаграми 2.2.30.).

Вредности индикатора стандардног одступања за мотоцикле ван насеља у Шапцу су у опадању из године у годину (од 16,7 km/h до 11,5 km/h), а што су вредности повољније посматрано у односу на Србију. У Лозници је измерена вредност од 15,7 km/h у 2019. години што је у нивоу Републике Србије у 2018. години (Дијаграми 2.2.30.).



Дијаграми 2.2.30. Стандардно одступање брзине у Шапцу и Србији (ван насеља)

### 2.2.2.9. Процент прекорачења брзине – ван насеља

Анализом процента прекорачења ограничења брзине ван насеља у Шапцу може се закључити да је ситуација из године у годину све боља и боља, односно да све мање и мање ПА прекорачују ограничење брзине (од 53,4% у 2014. години до 26,5% у 2018. години).

У Србији је у истом периоду ова вредност опала од 40% до 30%. Када је реч о Лозници у 2019. години 26,3% возача ПА прекорачило је брзину, што је вредност у нивоу ПУ Шабац за 2018. години (Дијаграми 2.2.31.).

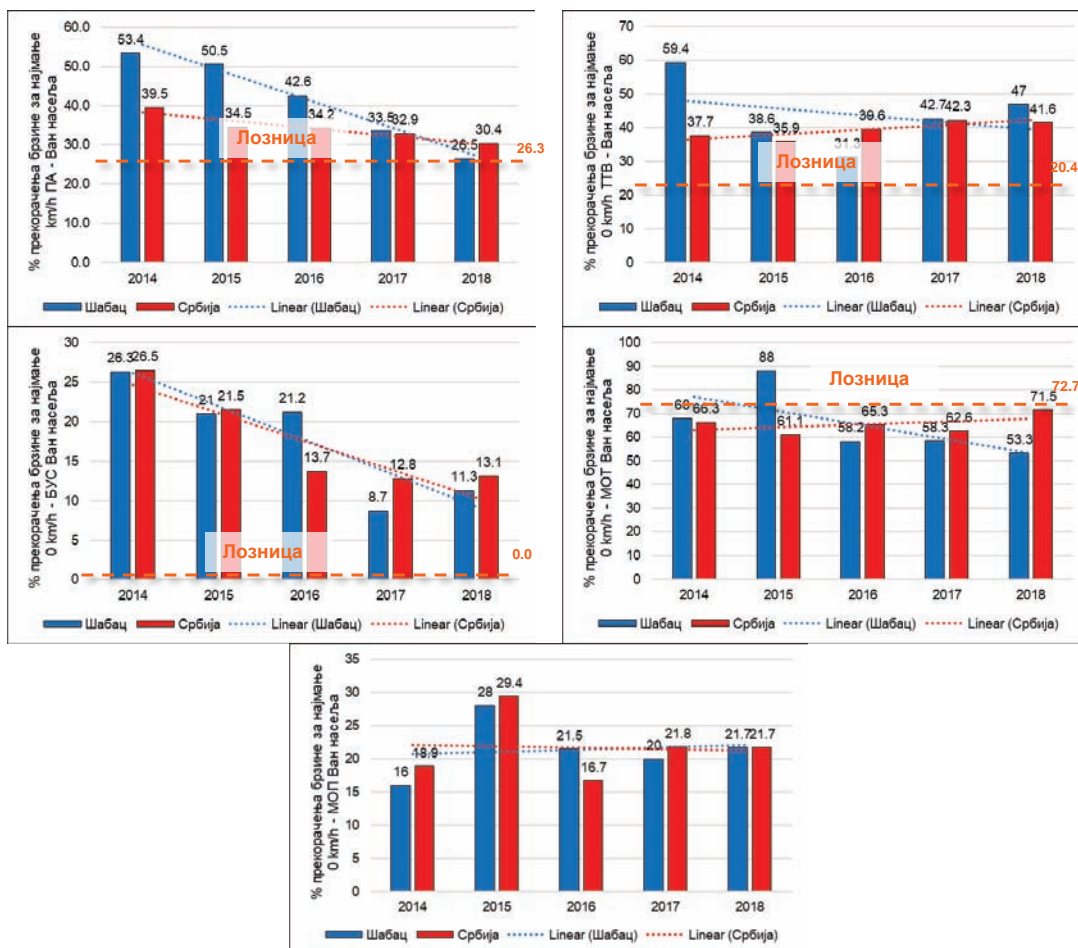
Када се анализирају тешка теретна возила у Шапцу ван насеља је успостављен опадајући тренд, од 59,4% до 47% прекорачења ограничења брзине, док је у Србији овај тренд неповољнији, односно растући, од 38% до 42% у истом периоду посматрања, од 2014. до 2018. године. Изузетни резултати постигнути су у Лозници где је 0% ТТВ прекорачило брзину (Дијаграми 2.2.31.).



Када се узму у обзир аутобуси, тада се може закључити да су и у Србији и у Шапцу успостављени повољни трендови, опадајући, али да је нешто повољнија и боља ситуација у ПУ Шабац него у Србији, нпр. у 2018. години 11,3% је било прекорачења ограничења брзине у Шапцу, а 13% у Србији, ван насеља (Дијаграми 2.2.31.).

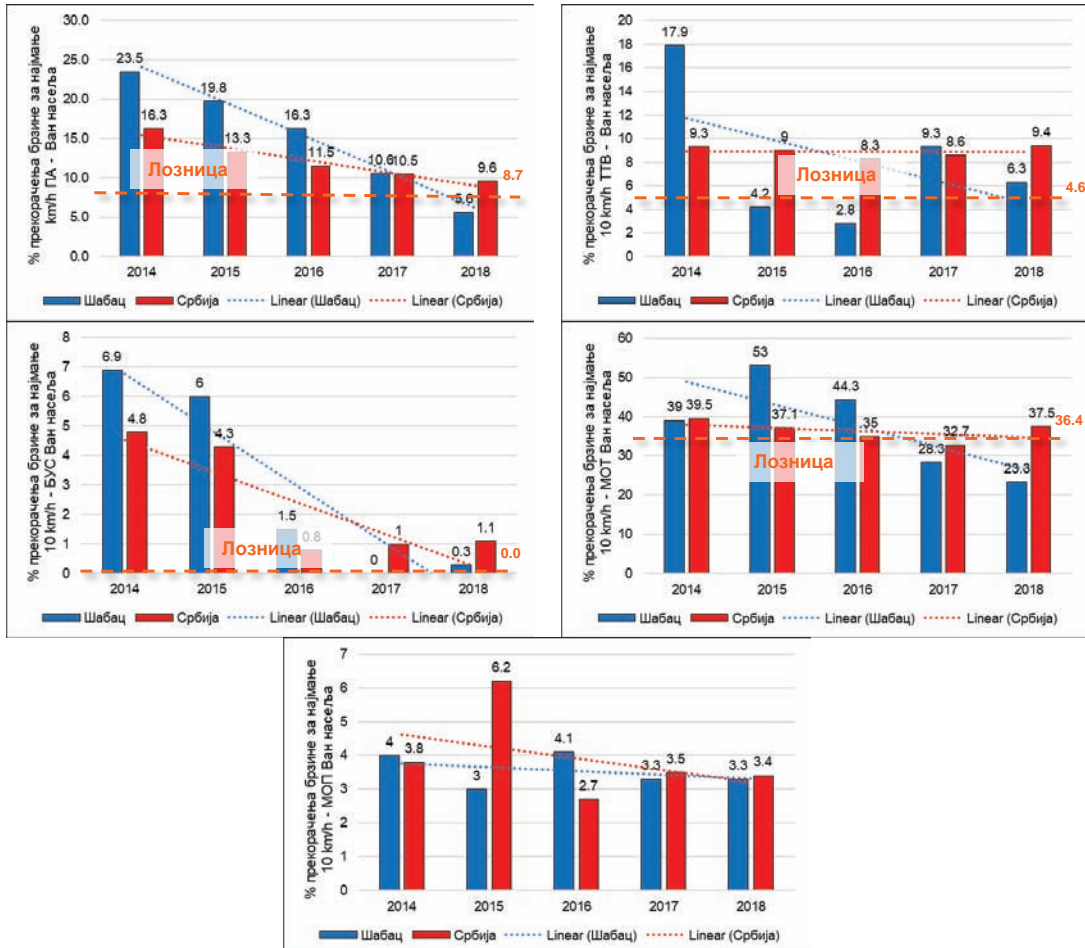
Процент прекорачења брзине за мотоцикле ван насеља у Шапцу има повољан тренд опадања, а у 2018. години износио је 71,5%, а што је у нивоу са градом Лозница у 2019. години (Дијаграми 2.2.31.).

Код мопеда, у Србији и Шапцу има осцилирајући тренд, а вредности се крећу од 16% до 29% (Дијаграми 2.2.31.).



Дијаграми 2.2.31. Процент прекорачења брзине у Шапцу и Србији (ван насеља)

## 2.2.2.10. Процент прекорачења брзине за најмање 10 km/h – ван насеља



Дијаграми 2.2.32. Процент прекорачења брзине за најмање 10 km/h у Шапцу и Србији (ван насеља)

И у Србији и у Шапцу је успостављен повољан тренд када се анализира проценат екстремних прекорачења брзина, ван насеља, и исти је све мањи и мањи (у Шапцу је од 23,5% у 2014. години опао на 5,6% у 2018. години, а у истом периоду у Србији је вредност овог индикатора опала са 16% на 10%). 2019. године у Лозници измерена је вредност од 8,7% (Дијаграми 2.2.32.).

Када се посматрају ТТВ, у Шапцу је проценат екстремних прекорачења ван насеља у опадању. У Лозници је у 2019. године измерена вредност индикатора од 4,6 % (Дијаграми 2.2.32.).

Анализом екстремних прекорачења од стране аутобуса може се закључити да веома мали број аутобуса чини такву врсту прекорачења, а у ПУ Шабац у 2018. години та вредност била је свега 0,3%, док је у Лозници забележен изузетно повољна ситуација, односно 0% аутобуса прекорачило је брзину за најмање 10 km/h (Дијаграми 2.2.32.).

Код мотоциклиста забележен је повољан опадајући тренд, односно вредност у ПУ Шабац је опала са 39% на 23,3% у 2018. години. Када је реч о Лозници у 2019. години 36,4% мотоциклиста прекорачило је брзину за најмање 10 km/h ван насеља (Дијаграми 2.2.32.).

Код мопеда се може закључити да се у последње две године ситуација стабилизовала и да постоји веома мали проценат екстремних прекорачења брзине како у Србији, тако и у Шапцу, и да се исти креће у границама од око 2% до 4% (Дијаграми 2.2.32.).

### 2.2.3. ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА – АЛКОХОЛ

Индикатори безбедности саобраћаја, који се односе на алкохол приказани у овом извештају су прикупљени у оквиру националних истраживања, које је такође спровела Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије. Истраживања у вези индикатора за алкохол су спроведена 2013, 2015, 2016, 2017. и 2018. године. Међутим, како се истраживање спроведено 2013. године, у односу на она спроведена од 2015. до 2017. године, разликују методолошки по начину прикупљања података, временима и местима прикупљања података, то ће се у овом извештају приказати и анализирати подаци о индикаторима за алкохол за период од 2015. до 2017. године, а додатно и због тога што су у том периоду подаци о индикаторима за алкохол прикупљени према националној методологији, развијеној од стране Агенције за безбедност саобраћаја.

У Извештају су представљене вредности индикатора безбедности саобраћаја за саобраћајнице у насељу и ван насеља. У складу са методологијом на националном нивоу, извршена је класификација вредности индикатора безбедности саобраћаја у пет класа. Свакој од класа индикатора безбедности саобраћаја је придружена одговарајућа боја, што омогућава лакше сагледавање тренутног стања, као и препознавање проблема безбедности саобраћаја. Вредности индикатора у вези алкохола приказане су за ПУ Шабац, чији је град Лозница саставни део и за Републику Србију.

Табела 2.2.11. Дефинисање боја придружених одговарајућим класама индикатора безбедности саобраћаја који се односи на алкохол

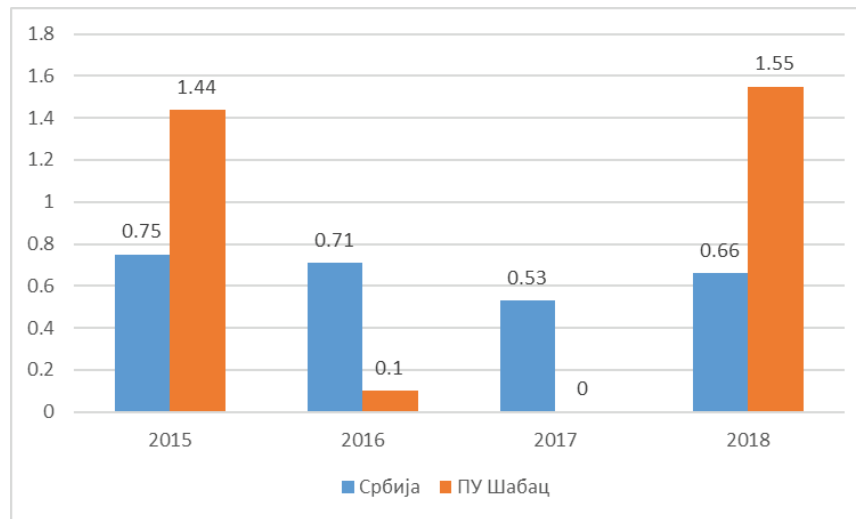
квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	квантитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	боја
врло висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$0\% \leq \text{ИБС} < 0,05\%$	
висока вредност индикатора безбедности саобраћаја	$0,05\% \leq \text{ИБС} < 0,15\%$	
средња вредност индикатора безбедности саобраћаја	$0,15\% \leq \text{ИБС} < 0,25\%$	
ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$0,25\% \leq \text{ИБС} < 0,35\%$	
веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја	$0,35\% \leq \text{ИБС}$	

У наредној табели (Табела 2.2.12) дате су вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на алкохол (процент возача у саобраћајном току који су под утицајем алкохола изнад законски дозвољене вредности). Подаци су дати за Шабац и за Србију, а разврстани по годинама и то укупно, на радни дан и викендом, затим на дневне и ноћне услове и на деонице у насељу и ван насеља.

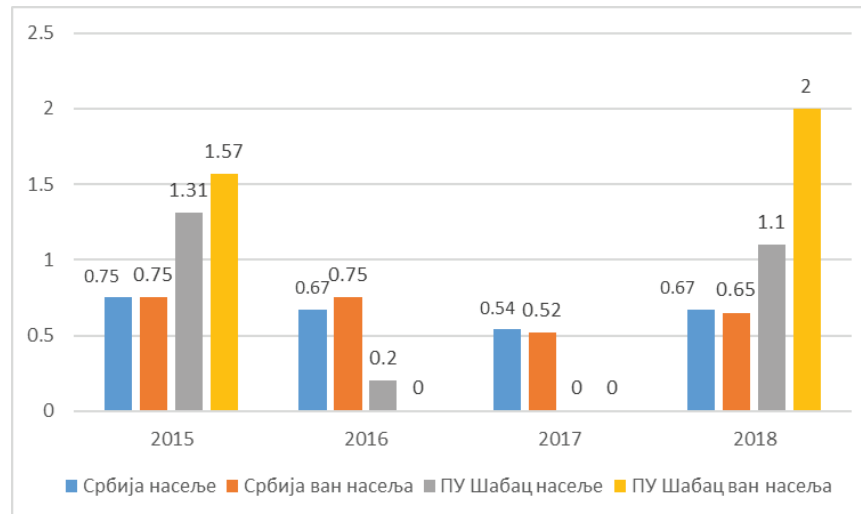
Табела 2.2.12. Вредности индикатора безбедности саобраћаја за алкохол за Шабац и Србију

Година	Србија		ПУ Шабац	
	Насеље	Ван насеља	Насеље	Ван насеља
2015	0,75	0,75	1,31	1,57
2016	0,67	0,75	0,2	0,0
2017	0,54	0,52	0,0	0,0
2018	0,67	0,65	1,1	2,0

Може се закључити да је цела табела у "црној" боји што говори о лошим вредностима индикатора безбедности саобраћаја у вези алкохола, како у Шапцу, тако и у Србији, а у наставку биће дата детаљнија анализа овог индикатора.



Дијаграм 2.2.33. Укупна вредност индикатора безбедности саобраћаја за алкохол на територији Шапца и Србије



Дијаграм 2.2.34. Вредност индикатора безбедности саобраћаја за алкохол на територији Шапца и Србије (насеље / ван насеља)

Укупна вредност индикатора безбедности саобраћаја за алкохол представља проценат возача у саобраћајном току који су имали количину алкохола изнад законске границе, без обзира да ли се ради о радном дану или викенду, дневним, односно ноћним условима, насељу или ван насеља.

Када се спроведе анализа ових вредности може се закључити да је и у ПУ Шабац и у Србији успостављен опадајући тренд до 2017. године, међутим у 2018. години забележен је значајан пораст вредности, па је овај проценат за Србију порастао на 0,66%, односно за ПУ Шабац на 1,55%. Ситуација у ПУ Шабац је нешто лошија у односу на Србију у 2015. години и 2018. години, док је ситуација обрнута када су у питању 2016. година и 2017. година (Дијаграм 2.2.33).

Разматрајући разлике између деоница путева / саобраћајница у насељу и ван насеља може се извести генерални закључак да је проценат алкохолисаних возача нешто већи на саобраћајницама ван насеља и то без обзира да ли се ради о Шапцу или Србији. Такође се може закључити да су ови проценти мало већи у Шапцу у односу на Србију када се ради о насељу и обрнуто, мало већи у Србији када се ради о деоницама путева ван насеља. На пример, у 2018. години у Шапцу је у насељу било 1,1% алкохолисаних возача наспрам 0,67% у Србији, док је ван насеља у Шапцу било 1,1% алкохолисаних возача, а у Србији 2% (Дијаграм 2.2.34.).

#### 2.2.4. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

На основу спроведене анализе индикатора безбедности саобраћаја на територији града Лознице, могу се систематизовати следећи најважнији закључци:

- Употреба сигурносног појаса код возача путничких аутомобила у Лозници је већа у односу на Републику Србију, а боље стање у односу на Србију забележено је када је у питању употреба сигурносних појасева код тешких теретних возила, где је тај проценат 60%. Међутим, када је у питању проценат сигурносних појасева у путничким аутомобилима ван насеља, тај проценат је ипак мањи у односу на Републику Србију.

У случају тешких теретних возила, ситуација ван насеља је такође значајно боља у односу на Србију, где је проценат употреба чак 63,4%. Боље стање када је у питању употреба сигурносног појаса забележено је и када су у питању возачи аутобуса, где је проценат употребе 50 % за сувозаче, односно 41,7% за возаче.

- Када су у питању заштитни системи за децу до 12 година у насељу у значајној мери је већи у односу на Републику Србију, али и ПУ Шабац, а у 2019. години износио је 50,8 %. Такво стање указује на позитивне ставове када је у питању превоз деце, а посебно у поређењу са Републичким просеком.
- Употреба заштитних система за децу до 3 године ван насеља има знатно повољнији тренд у односу на употребу заштитних система за децу до 12 година у ПУ Шабац, а када је у питању Лозница, употреба заштитних система за децу је на значајно вишем нивоу у односу на Србију и ПУ Шабац, односно 68,2%. Значајно мањи ниво употребе је приметан када је у питању употреба заштитних система за децу до 12 година, где је измерен проценат од 41,5% ван насеља.
- Процент употребе заштитних кацига ван насеља када су у питању возачи мопеда у Лозници 2019. је 50%, а што је значајно мања вредност у односу на просек у ПУ Шабац и Србију. Крајње алармантно стање забележено је када су у питању путници на мопеду, где је проценат употребе заштитних кацига 0%.

Употреба заштитних система пре свега зависи од ставова и знања учесника у саобраћају, док се последице коришћења/некоришћења огледају у последицама саобраћајних незгода. Генерално, употреба заштитних система у Лозници није на задовољавајућем нивоу, а такво стање управо је последица знања и ставова учесника у саобраћају. Међу индикаторима који имају повољније вредности са аспекта безбедности саобраћаја у односу на Србију истичу се употреба сигурносних појасева код тешких теретних возила у насељу и ван насеља, употреба заштитних система за децу до 12 година у насељу и употреба заштитних система за децу до 3 године ван насеља. Поред индикатора везаних за заштитне системе, у извештају је извршена детаљна анализа индикатора везаних за брзину. У претходном делу детаљно је описано стање када су у питању вредности ових индикатора за ПУ Шабац, Републику Србију и Лозницу. У наставку следи приказ најзначајнијих резултата, односно оних индикатора који су на значајно лошијем нивоу са аспекта безбедности саобраћаја у односу на ПУ Шабац и Србију.

- Просечна брзина тешких теретних возила у насељу од 57,8 km/h представља вредност која је изнад ограничења брзине. Такво стање може се негативно одразити на безбедност саобраћаја, пре свега кроз последице саобраћајних незгода са учешћем тешких теретних возила, где су оне по правилу теже у односу на оставе категорије возила. Поред теретних возила измерена је просечна брзина аутобуса од 56,9 km/h, а што је значајно изнад ограничења.
- Када је у питању 85 – ти перцентил брзине у насељу значајно лоше вредности са аспекта безбедности саобраћаја измерене су када је у питању тешка теретна возила и аутобуси, а овакво стање уклапа се и са вредностима просечне брзине тих возила.
- Највеће стандардно одступање измерено је када су у питању путнички аутомобили, односно чак 13,6 km/h, а што указује и на велику варијансу брзина путничких аутомобила. Поред тога стандардно одступање брзине аутобуса значајно је веће у односу на просек у Србији.
- Крајње алармантно стање забележено је када је у питању индикатор проценат прекорачења брзине где све категорије возила, осим путничких аутомобила, у значајној мери прекорачују брзину, а најкритичнији су возачи mopеда и мотоцикала са процентом прекорачења од 100%. Овакво стање последица је систематског нерада када је у питању едукација возача двоточкаша, а што за последицу има овакво стање када је у питању овај индикатор.
- Када су у питању екстремна прекорачења, поред мотоцикла и mopеда измерен је значајно велики проценат када су у питању аутобуси, односно 26,7%. Возачи mopеда прекорачују брзину процентуално 35%, а што је представља посебно алармантно стање.
- Када је у питању стање индикатора везаних за брзину у Лозници, ситуација ван насеља је у знатној мери боља у односу на Републику Србију и ПУ Шабац, а посебно добри резултати постигнути су када је у питању проценат прекорачења за најмање 0 km/h путничких аутомобила и тешких теретних возила.

Анализом индикатора у вези вожње под утицајем алкохола, утврђено је да је успостављен осцилирајући тренд током анализираних година, а вредности овог индикатора су неповољније када су у питању деонице пута ван насеља.

### 2.3. АНАЛИЗА СТАВОВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Да би се у потпуности сагледало постојеће стање на одређеном подручју у области безбедности саобраћаја, то подразумева да се спроведе и анализа ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима безбедног учешћа у саобраћају. Ставови представљају једну од кључних детерминанти понашања у саобраћају, при чему је перцепција ризика различито распрострањена у популацији. Ставови варирају између полова, између старосних категорија, између појединаца у друштву, а варијабилност је изражена и између различитих географских подручја. Једна од најефикаснијих метода за мерење ставова је техника самопријављивања, која се заснива на анкетном испитивању. На основу навода испитаника о одређеним опасностима, могуће је квантификовати ставове.

Уважавајући значај ставова на безбедност саобраћаја, Агенција за безбедност саобраћаја периодично спроводи национална истраживања о ризицима учешћа у саобраћају. Циљ таквих истраживања је да се квалитетно сагледају и прецизније дефинишу проблеми, чиме се могу испланирати одговарајуће мере. Те мере могу бити намењене свим или делу категорија учесника у саобраћају, са циљем јачања позитивних ставова о безбедности саобраћаја. Последње такво истраживање ставова спроведено је 2017. године од стране Агенције за безбедност саобраћаја и обухватило је истраживање ставова и пријављених понашања возача, мотоциклиста и немоторизованих учесника у саобраћају.

Резултати тог истраживања ће бити коришћени за анализу ставова о ризичном понашању учесника у саобраћају на територији Лознице. Истраживање је спроведено у складу са ESRA<sup>2</sup> методологијом. У овом извештају, за Лозницу биће приказани резултати обухваћени истраживањем као што су перцепција становника у погледу ризика у саобраћају; ставови о санкционисању и висини казни; ставови према другим учесницима у саобраћају, као и поређење са вредностима за Републику Србију.

#### 2.3.1. УЗОРАК

За потребе националног истраживања, као и у овом извештају обухваћен је узорак од 450 учесника у саобраћају, са територије Лознице.

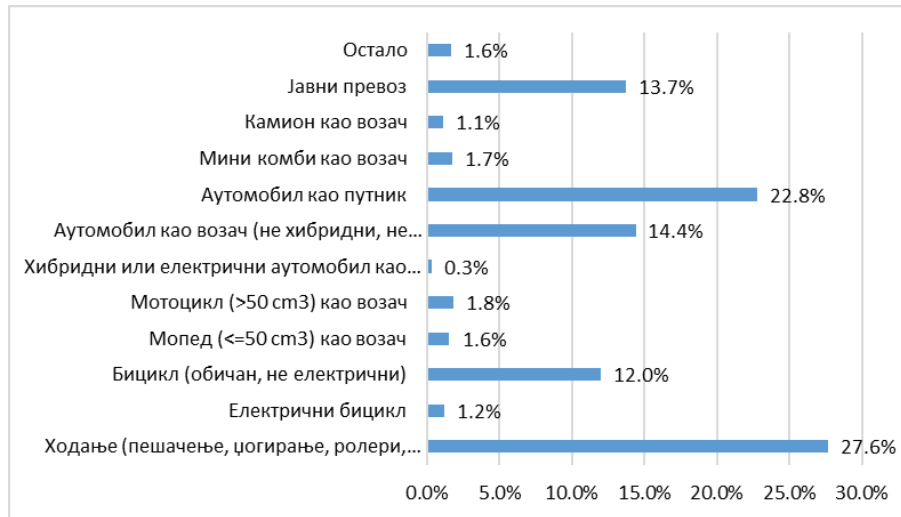
Анкетирање је спроведено дељењем анкетних упитника и попуњавањем истих. У периоду од 15.08.2019. до 15.08.2019. године, упитник је на основу случајног избора дељен грађанима Лознице.

Критеријум за селекцију возача путничких аутомобила била су питања која се односе на поседовање возачке дозволе за путнички аутомобил и вожњу у претходних 12 месеци. Уколико је одговор био позитиван испитаник би био селектован као возач путничких аутомобила. За мотоциклисте је коришћен исти критеријум, само се односио на вожњу мотоцикла преко 50 cm<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> European Survey Of Road Users' Safety Attitudes – Истраживање ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја на европском нивоу

За немоторизоване учеснике критеријум је био да одговор на питања обухвати доминантно пешачење, бицикл или јавни превоз. На основу прикупљених података дефинисане су групе ставова о брзини, вожњи под дејством алкохола, коришћењу сигурносног појаса, одвраћање пажње током вожње и умора.

### 2.3.2. НАЧИН ПРЕВОЗА



Дијаграм 2.3.1. Најчешће коришћени видови превоза

На основу анализе питања који од начина превоза најчешће користе могу се систематизовати следећи важни налази. Највећи проценат испитаника упражњава ходање као начин кретања (27,6 %), док је од начина превоза најзаступљенији аутомобил као путник са уделом од 22,8 %, а након тога аутомобил као возач са уделом од 14,4 %. Јавни превоз заступљен је као начин превоза код испитаника са уделом од 13,7 % посматрајући целокупну расподелу, одмах иза јавног превоза налази се бицикл са уделом од 12 % (Дијаграм 2.3.1.).

### 2.3.3. СТАВОВИ ПРЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Ставови према безбедности саобраћаја су систематизовани у четири тематске целине:

- ставови према вожњи под утицајем;
- ставови према брзој вожњи;
- ставови према системима заштите путника у возилима;
- ставови према дистракцији током вожње и вожњи у уморном стању.

Варијабле су приказане тако да већи скорови означавају повољније ставове, тј. нижи скорови указују на неповољније ставове према безбедности саобраћаја.



Табела 2.3.1. Ставови према безбедности саобраћаја са вредностима за Лозницу и Србију

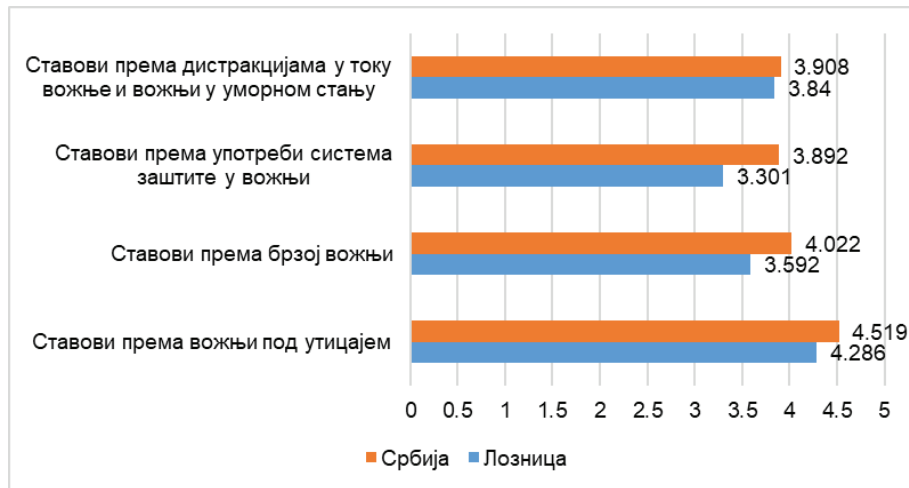
Варијабла	Опис	ЛО	СРБ
Ставови према вожњи под утицајем	Вожња под утицајем алкохола озбиљно повећава ризик од незгоде.	4.286	4.519
	Већина мојих познаника/пријатеља сматра да је вожња под утицајем алкохола неприхватљива.		
	Ако возите под утицајем алкохола, тешко је реаговати одговарајуће у опасној ситуацији.		
	Вожња под дејством дрога озбиљно повећава ризик од незгоде.		
	Већина мојих познаника/пријатеља сматра да је вожња под утицајем дрога неприхватљива.		
	Знам колико лекова могу да узимам, а да још увек могу бити безбедан за вожњу.		
Ставови према брзој вожњи	Брза вожња је ризична за мој живот и животе других.	3.592	4.022
	Морам да возим брзо, иначе имам утисак губитка времена.		
	Вожња изнад ограничења брзине отежава одговарајуће реаговање у опасној ситуацији.		
	Већина мојих познаника/пријатеља сматра да би требало поштовати ограничење брзине.		
	Ограничења брзине су обично постављена на прихватљив ниво. Повећањем брзине за 10 km/h имате већи ризик да учествујете у саобраћајној незгоди.		
Варијабла	Опис	ЛО	СРБ
Ставови према употреби система заштите у возилима	Није потребно користити сигурносни појас на задњем седишту аутомобила.	3.301	3.892
	Увек тражим од мојих путника да користе сигурносни појас.		
	Упутства за коришћење дечијих седишта су нејасна.		
	Опасно је ако деца која путују с Вама не користе дечије седиште или сигурносни појас.		
Ставови према дистракцијама у току вожње и вожњи у уморном стању	За кратка путовања није потребно користити дечија седишта.	3.840	3.908
	Моја пажња у саобраћају се смањује приликом коришћења мобилног телефона.		
	Моја пажња у саобраћају се смањује приликом коришћења hands-free уређаја за мобилни телефон током вожње.		
	Скоро сви возачи аутомобила повремено користе мобилни телефон током вожње.		
	Људи који користе мобилни телефон током вожње имају већи ризик да учествују у саобраћајној незгоди.		
	Када се осећам поспан не требах возити аутомобил.		
Чак и ако ми се приспава док возим аутомобил, наставићу да возим.			
	Ако се осећам поспан док возим, повећава се ризик од незгоде.		

Испитаници из Лознице, као и испитаници на националном нивоу Републике Србије имају повољне ставове према безбедности саобраћаја, јер су све вредности веће од 3 (на скали од 0 до 5) (Табела 2.3.1).

Од четири наведене области, испитаници на подручју Републике Србије имају повољније ставове према три од укупни четири групе ставова у односу на испитанике и Лознице. Када је реч о Србији, ових група ставова постоји простор за унапређење (Табела 2.3.1, Дијаграм 2.3.2).

Са друге стране, када су у питању ставови грађана Лознице, ставови према вожњи под утицајем су на знатно лошијем нивоу у односу на Србију, као и ставови према употреби система заштите у возилима (Табела 2.3.1, Дијаграм 2.3.2).

Ставови према брзој вожњи су нешто позитивнији, али ипак на нижем нивоу у односу на Србију, док су ставови према дистракцијама у току вожње и вожњи у уморном стању на истом нивоу као у Србији (Табела 2.3.1, Дијаграм 2.3.2).



Дијаграм 2.3.2. Ставови према безбедности саобраћаја у Лозници и Србији

### 2.3.4. ЛИЧНА ПРИХВАТЉИВОСТ У ПОГЛЕДУ ПОНАШАЊА ДРУГИХ ВОЗАЧА У САОБРАЋАЈУ

Питања која се односе на личну прихватљивост у погледу понашања других возача у саобраћају су систематизована у четири тематске целине:

- прихватљивост у погледу вожње под утицајем;
- прихватљивост у погледу брзе вожње;
- прихватљивост у погледу употребе заштитних система у возилима;
- прихватљивост у погледу ометања пажње током вожње.

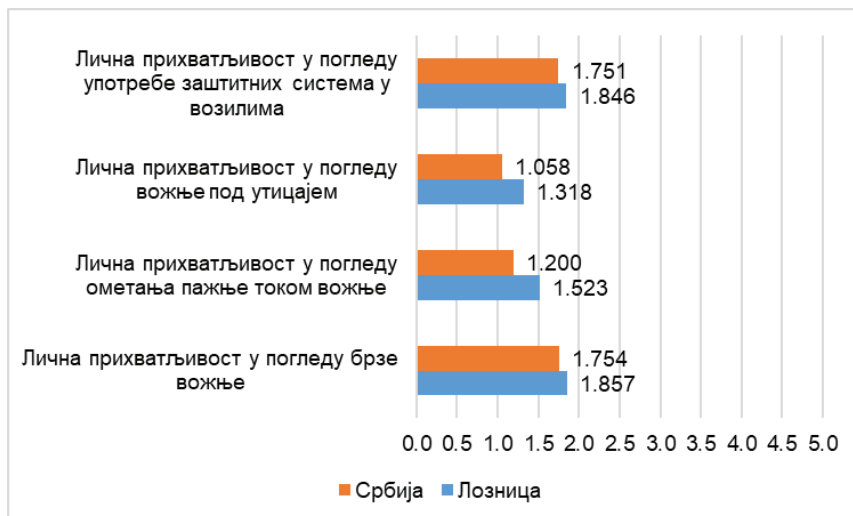
Ставови су истраживани применом петостепене Ликертове скале на којој су одговори на нижим нивоима означавали мању прихватљивост (1 – неприхватљиво), а одговори на вишим нивоима већу прихватљивост (5 – прихватљиво). Практично, ниже вредности означавају боље вредности.

Табела 2.3.2. Испитивање личне прихватљивости у погледу понашања других возача у саобраћају у Лозници и Србији

Варијабла	Опис	ЛО	СРБ
Лична прихватљивост у погледу брзе вожње	возач вози 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту.	1.857	1.754
	возач вози 20 km/h преко ограничења брзине у стамбеној улици.		
	возач вози 20 km/h преко ограничења брзине у урбаним срединама.		
	возач вози 20 km/h преко ограничења брзине у зони школе		
Лична прихватљивост у погледу ометања пажње током вожње	возач користи мобилни телефон током вожње.	1.523	1.200
	возач куца текстуалне поруке или проверава емаил пошту током вожње.		
	возач проверава или ажурира друштвене мреже (нпр: фејсбук, твитер итд.) током вожње.		
	возач вози када је толико поспан да има проблема са одржавањем отворених очију.		
Лична прихватљивост у погледу вожње под утицајем	возач вози и када мисли да је превише попио алкохола.	1.318	1.058
	возач вози 1 сат након употребе дрога.		
	возач вози након употребе и дрога и алкохола заједно.		
Лична прихватљивост у погледу употребе заштитних система у возилима	возач превози путнике који не користе сигурносни појас на задњем седишту аутомобила.	1.846	1.751
	возач не користи сигурносни појас.		
	возач превози дете у аутомобилу без коришћења дечијег седишта.		

У односу на Србију, становници Лознице имају бољи ниво личне прихватљивости за сваку ставку појединачно.

На основу анализе резултата претходно наведених ставова у погледу личне прихватљивости, ако се посматра Лозница само за себе, може се закључити да највише простора за унапређење има у погледу вожње под утицајем, док за остале ставке треба радити на очувању доброг нивоа личне прихватљивости (Табела 2.3.2, Дијаграм 2.3.3).



Дијаграм 2.3.3. Испитивање личне прихватљивости у погледу понашања других возача у саобраћају у Лозници и Србији

### 2.3.5. ПЕРЦЕПЦИЈА РИЗИКА

Перцепција ризика је истраживана на два начина:

- први, колика је перцепција да је ризично бити у саобраћају одређеним начином путовања, и
- други, колики је ризик да ће учесник у саобраћају бити контролисан у саобраћају за одређену врсту прекршаја.

Истраживање перцепције ризика у погледу коришћења појединих начина путовања спроведено је применом десетостепене скале, при чему мање вредности одражавају нижи ниво безбедности (1 – веома небезбедно), а веће вредности већи ниво безбедности (10 – веома безбедно) одређеног начина путовања.

Одговори су приказани као средње вредности свих одговора, а резултати су приказани на Дијаграм 2.3.4 и у Табела 2.3.3 Перцепција ризика.

Табела 2.3.3 Перцепција ризика

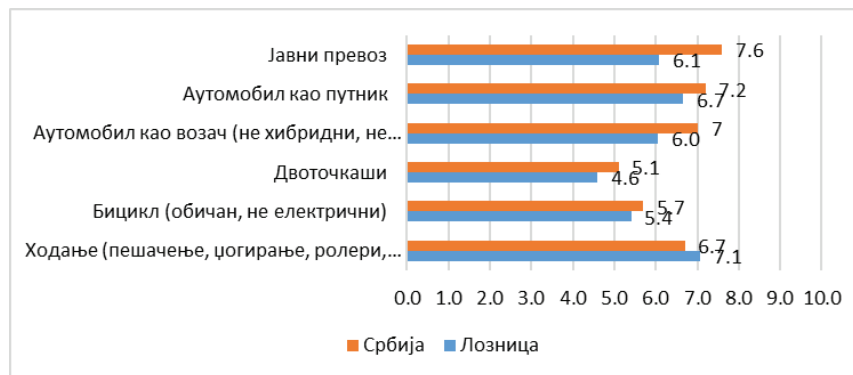
	Лозница	Србија
Ходање (пешачење, џогирање, ролери, скејборд...)	7.1	6.7
Бицикл (обичан, не електрични)	5.4	5.7
Двоточкаши	4.6	5.1
Аутомобил као возач (не хибридни, не електрични)	6.0	7
Аутомобил као путник	6.7	7.2
Јавни превоз	6.1	7.6

Становници Лознице сматрају да је најбезбедније Ходање (пешачење, џогирање, ролери, скејборд...), средња вредност свих одговора је 7,1 што је ближе броју 10.

На другом месту по безбедности, а по мишљењу испитаника налази се возња у путничком аутомобилу као путник са средњом вредношћу одговора од 6, а затим возња у путничком аутомобилу као возач.

Вредности оваквих одговора указују на недовољан ниво знања када је у питању безбедност саобраћаја, наиме вероватноћа (ризик) учешћа у саобраћајној незгоди приликом возње путничким аутомобилом је значајно већа у односу на друге видове, стога путнички аутомобил представља најнебезбедније превозно средство.

У групу најнебезбеднијих видова превоза испитаници су уврстили електрични бицикл, мотоцикл (>50 см<sup>3</sup>) као возач и камион као возач.



Дијаграм 2.3.4. Перцепција ризика

Истраживање ризика саобраћајне принуде је спроведено коришћењем петостепене Ликертове скале, где мање вредности означавају малу вероватноћу контроле од стране полиције (1 – веома мало), а веће вредности означавају већу вероватноћу контроле (5 – веома много).

Перцепција ризика саобраћајне принуде у Лозници (2,885) је незнатно већа у односу на национални ниво (2,679), а анализирана је кроз питања која се односе на перцепцију вероватноће контроле од стране полиције за брзу возњу, при возњи под утицајем алкохола, дроге, неупотребе сигурносног појаса, неупотребе заштитне кациге и употребе мобилног телефона.

### 2.3.6. СТАВОВИ О ВИСИНИ КАЗНЕ

У погледу односа према кажњавању, коришћен је бинарни тип варијабле, где вредност "да" означава да су казне за одређено понашање сувише велике, а одговор "не" обрнуто. Поред тога, испитаници су имали могућност да не дају одговор на ово питање уколико немају довољно јасно мишљење у овом погледу. Пошто је варијабла бинарна, уместо просечног скорa, у анализи је приказан проценат испитаника који се слажу да су казне за дата понашања велике.

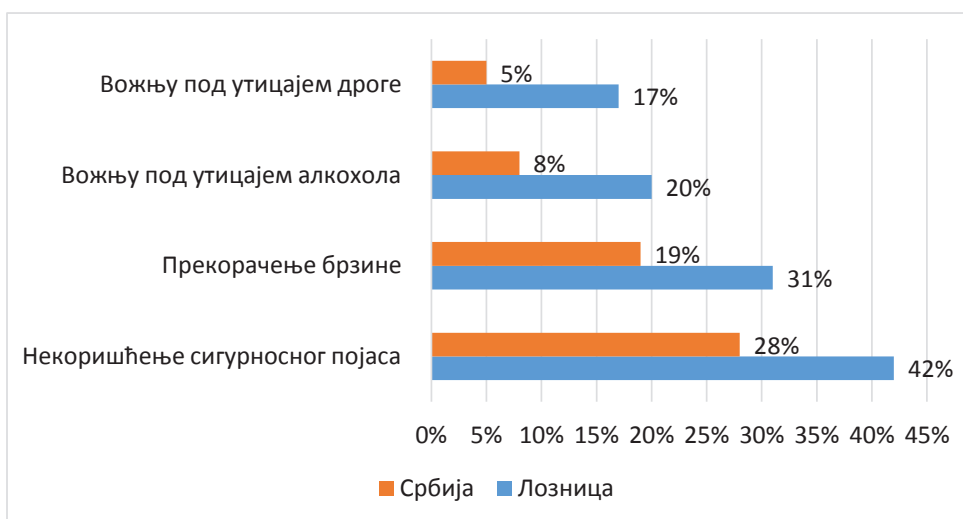
Табела 2.3.4. Ставови испитаника о висини казни за одређене прекршаје

Казне за ... су сувише велике	"да"	
	ЛО	СРБ
... некоришћење сигурносног појаса ...	42%	28%
... прекорачење брзине ...	31%	19%
... возњу под утицајем алкохола ...	20%	8%
... возњу под утицајем дроге ...	17%	5%

У поређењу са просечним вредностима за Републику Србију, уочавају се значајна одступања по питању казни за све анализирани прекршаје, односно испитаници у Лозници имају оштрије ставове по питању висине казне за ове прекршаје од просека за Републику Србију (Табела 2.3.4, Дијаграм 2.3.5).

На основу анализе ставова о висинама казни може се закључити да мали проценат испитаника сматра да су казне сувише велике за одређене прекршаје. Од посматраних прекршаја, највећи проценат испитаника у Лозници сматра да су казне превисоке за некоришћење сигурносног појаса, затим следе казне за прекорачење брзине и вожњу под утицајем алкохола (Табела 2.3.4, Дијаграм 2.3.5).

Ако се детаљније и индиректно анализирају приказани резултати може се закључити да исти указују на недовољно позитивне ставове испитаника у Лозници у погледу коришћења заштитних система и прекорачења брзине, управо због става о висини казни за те прекршаје (Табела 2.3.4, Дијаграм 2.3.5).

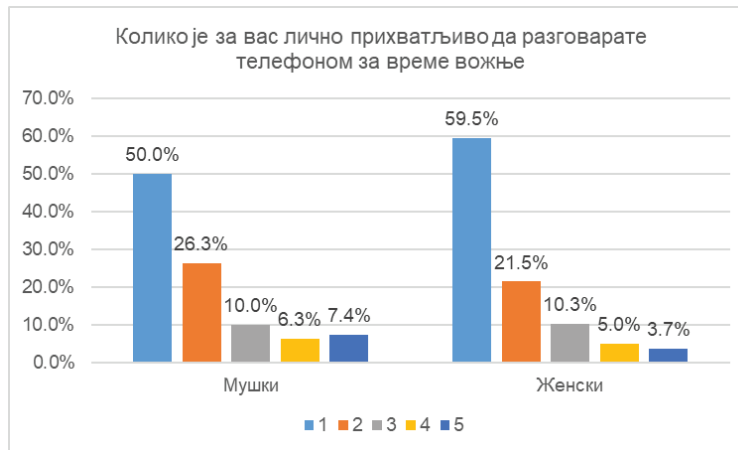


Дијаграм 2.3.5. Ставови испитаника о висини казни за одређене прекршаје

### 2.3.7. СТАВОВИ ИСПИТАНИКА У ЗАВИСНОСТИ ОД ПОЛА

У делу који следи приказана је анализа најзначајнијих понашања која доприносе настанку саобраћајних незгоде, а у зависности од пола испитаника. На питање о прихватљивости разговарања телефоном за време вожње испитаници су одговарали бројевима од 1 до 5, при чему је број 1 означавао „неприхватљиво”, а број 5 „прихватљиво”. Анализом одговора може се закључити да особе мушког пола имају блаже ставове када је у питању разговор телефоном за време вожње, односно 50 % мушких испитаника с изјаснило да је „неприхватљиво” да разговарају телефоном у току вожње, наспрам 59,5 % женских испитаника који су одговорили исто (Дијаграм 2.3.6).

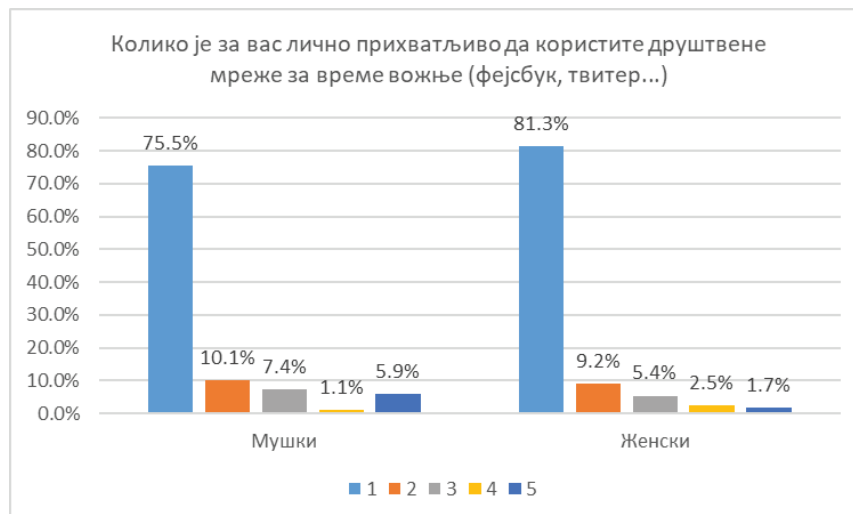
Када је у питању одговор "прихватљиво", готово два пута више мушких испитаника се изјаснило на такав начин у односу на женске учеснике у испитивању.



Дијаграм 2.3.6.. Разговор телефоном у зависности од старости испитаника

Генерално, закључак је да испитаници мушког пола имају ризичније ставове када је у питању разговор телефоном за време вожње.

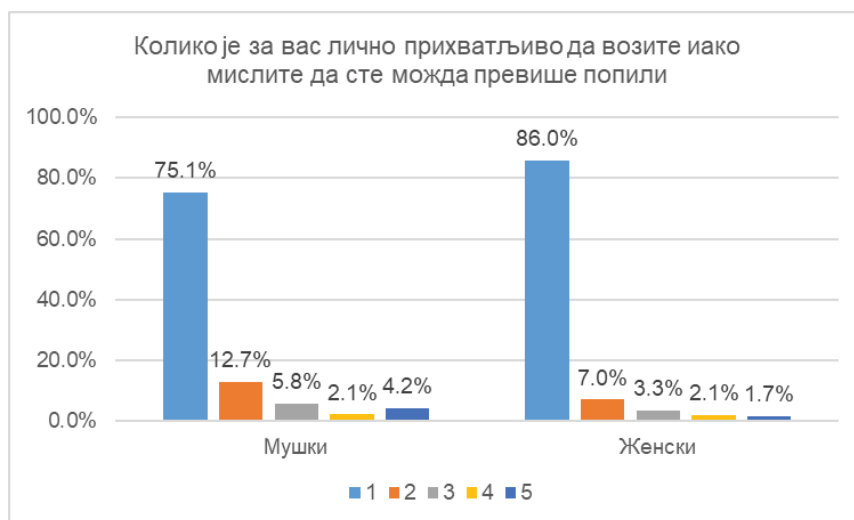
Када је у питању друго понашање везано за употребу телефона у току вожње, испитаници су тестирани на питање о прихватљивости коришћења друштвених мрежа за време вожње. Наиме, приказана је анализа одговора у зависности од пола испитаника. Испитаници су на питања одговарали такође бројевима од 1 до 5, при чему је број 1 означавао "неприхватљиво", а број 5 "прихватљиво". Готово исте резултате када је у питању коришћење друштвених мрежа у току вожње налазимо као и на питање о разговору телефоном у току вожње. Синтезом резултата, односно одговора на ова два анализирана питања, долази се до закључка да особе женског пола имају правилније и боље утемељене ставове по питању коришћења телефона у току вожње (Дијаграм 2.3.7).



Дијаграм 2.3.7. Друштвене мреже и вожња

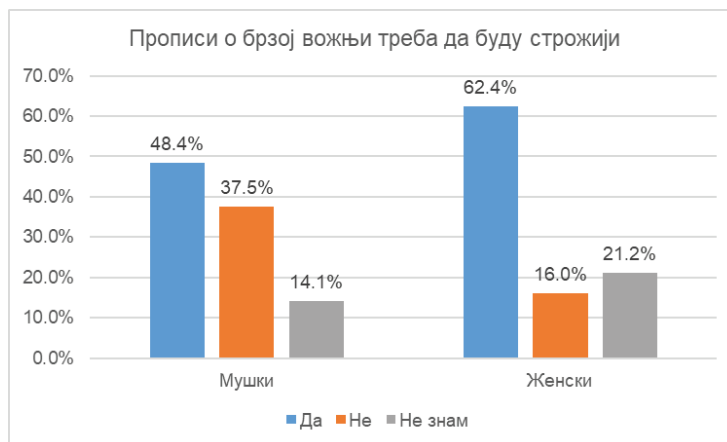
Када су у питању ставови везани за вожњу под утицајем алкохола, испитаници су одговарали на питање колико је прихватљиво да управљају возилом иако су превише попили. Испитаници су на питања одговарали такође бројевима од 1 до 5, при чему је број 1 означавао "неприхватљиво", а број 5 "прихватљиво". 71,5 % мушких испитаника се изјаснило одговором "неприхватљиво" у односу на 86 % женских испитаника који су се изјаснили исто.

Дакле, и у овом случају забележени су квалитетнији ставови када су у питању испитаници женског пола, а посебно алармантно је да је готово три пута више мушких испитаника дговорило са одговором "прихватљиво" у односу на женске испитанике (Дијаграм 2.3.8).



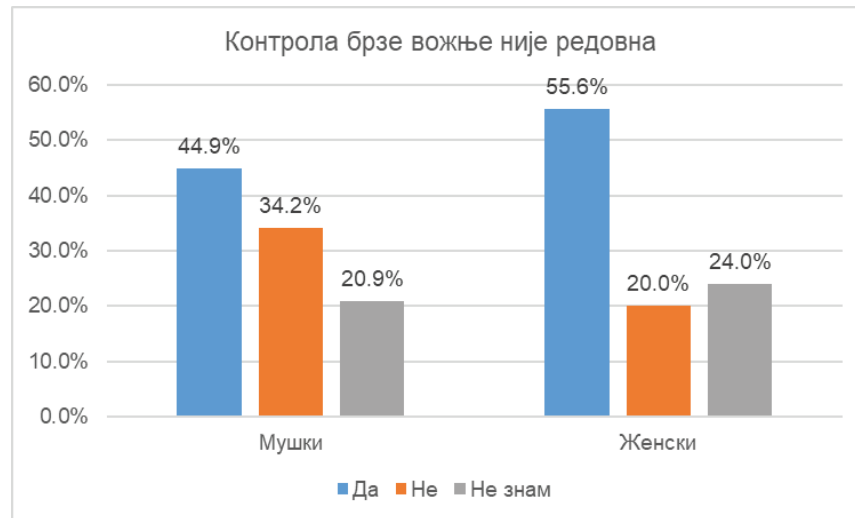
Дијаграм 2.3.8. Ставови испитаника везани за вожњу под утицајем алкохола

Испитаници су тестирани на ставове о брзинама на начин да су на одговарали на питања о прописима, односно казнама када је у питању брза вожња. Испитаници су одговарали на питања да ли прописи односно казне када је у питању брза вожња требају бити строжији. Понуђени су оговори "да", "не" и "не знам", при чему "да" значи потпуно слагање, а "не" неслагање.



Дијаграм 2.3.9. Прописи о брзој вожњи

Када су у питању прописи, 62,4 % женских испитаника се изјаснило да би прописи требало да буду строжији, у односу на 48,4 % мушких испитаника који су се изјаснили исто. Стање када је у питању одговор "не" више него два пута мишких испитаника се изјаснило тако у односу на испитанике женског пола. Дакле, и у овом случају особе женског пола показују већу бригу када је у питању безбедности саобраћаја, односно негативне полседнице саобраћаја (Дијаграм 2.3.9.).



Дијаграм 2.3.10. Контрола брзе вожње

Сличне одговре као на претходно питање, испитаници су давали и на питање о учесталости контроле брзе вожње, односно и у овом случају особе женског пола су више заинтересоване, односно више подржавају повећање контроле брзе вожње. Испитаници су одговарали са "да", "не" и "не знам", при чему "да" значи потпуно слагање, а "не" неслагање (Дијаграм 2.3.10).

### 2.3.8. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Анализа ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја у Лозници је показала следеће најважније закључке:

- Највећи проценат испитаника упражњава ходање као начин кретања (27,6 %), док је од начина превоза најзаступљенији аутомобил као путник са уделом од 22,8 %. Значајан удео у расподели односи се на бицикл, односно 12 %.
- Испитаници из Лознице, као и испитаници на националном нивоу Републике Србије имају повољне ставове према безбедности саобраћаја, јер су све вредности веће од 3 (на скали од 0 до 5).
- Значајан простор за унапређење ставова постоји када су у питању ставови према вожњи под утицајем и ставови према употреби система заштите у возилима.
- Највише простора за унапређење прихватљивости када су у питању одређена понашања има у погледу вожње под утицајем.
- Становници Лознице сматрају да је најбезбеднији начин кретања ходање (пешачење, цогирање, ролери, скејборд...), средња вредност свих одговора је 7,1 што је ближе броју 10.



На другом месту по безбедности, а по мишљењу испитаника налази се вожња у путничком аутомобилу као путник са средњом вредношћу одговора од 6, а затим вожња у путничком аутомобилу као возач.

- У групу најнебезбеднијих видова превоза испитаници су уврстили електрични бицикл, мотоцикл (>50 cm<sup>3</sup>) као возач и камион као возач.
- Перцепција ризика саобраћајне принуде у Лозници (2,885) је незнатно већа у односу на национални ниво (2,679), а анализирана је кроз питања која се односе на перцепцију вероватноће контроле од стране полиције за брзу вожњу, при вожњи под утицајем алкохола, дроге, неупотребе сигурносног појаса, неупотребе заштитне кациге и употребе мобилног телефона.
- На основу анализе ставова о висинама казни може се закључити да мали проценат испитаника сматра да су казне сувише велике за одређене прекршаје. Од посматраних прекршаја, највећи проценат испитаника у Лозници сматра да су казне превисоке за некоришћење сигурносног појаса, затим следе казне за прекорачење брзине и вожњу под утицајем алкохола.

**3**



**SWOT  
АНАЛИЗА  
СИСТЕМА  
БЕЗБЕДНОСТИ  
САОБРАЋАЈА**

SWOT анализа пружа могућност разумевања тренутног положаја и дефинисање стратегије коју је потребно применити како би се постигао жељени исход и остварили дефинисани циљеви. Снаге показују шта је то боље у односу на окружење и што помаже остваривању циљева. При дефинисању слабости, потребно је имати у виду оно што спречава реализацију циљева и шта треба унапредити и побољшати. Могућности односно Шансе представљају елементе везане за начин на који се може унапредити функционисање система, односно шта потпомаже остваривање циљева и на крају се у обзир морају узети и претње које коче систем и остваривање циљева. Добро урађена SWOT анализа омогућава конкретније фокусирање на своје снаге и корекцију својих слабости, уз спремност суочавања са претњама (умањивањем негативних утицаја) са једне стране и препознавања и искоришћавања свих могућности које се укажу.

Табела 3.1.1. Резултати SWOT анализе

<b>S – Strengths ПРЕДНОСТИ (СНАГА)</b>	<b>W – Weaknesses (НЕДОСТАЦИ) СЛАБОСТИ</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- постоји капацитет у локалној самоуправи</li><li>- постоји капацитет у школи, дому здравља и другим јавним установама</li><li>- формиран Савет за безбедност саобраћаја на територији града Лознице</li><li>- препознат значај управљања безбедношћу саобраћаја - у изради локална стратегија безбедности саобраћаја и саобраћајна студија</li><li>- постоје локални медији</li><li>- у школама постоје капацитети за обуку деце</li><li>- боља казнена политика прекршајних судова последњих година</li><li>...</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- нерешени имовинско правни односи за земљиште поред пута</li><li>-недовољно сопствених искустава и знања</li><li>- недовољно културе свих учесника у саобраћају</li><li>- људи немају развијену свест о безбедности саобраћаја, а често нису пажљиви јер журе или су одсутни приликом учешћа у саобраћају</li><li>- недовољно тренинга/обука за васпитаче и учитеље</li><li>- недовољан број саобраћајних полицајаца</li><li>- недовољно превентивних кампања (подела прслука, кацига, ротација за тракторе, дечијих седишта, ...)</li><li>...</li></ul>
<b>O – Opportunities ШАНСЕ (ПРИЛИКЕ)</b>	<b>T – Threats ОПАСНОСТИ (ПРЕТЊЕ)</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- искуства најразвијенијих</li><li>- постоји Закон о безбедности саобраћаја на путевима</li><li>- заступљене су активности субјеката безбедности саобраћаја као што су Агенција за безбедност саобраћаја, Саобраћајни факултет, АМСС</li><li>-организују се конференције које се односе на безбедност саобраћаја у локалној заједници</li><li>-постоје добри примери у другим општинама</li><li>-постоји медијска подршка</li><li>- постоји Национална стратегија безбедности саобраћаја</li><li>...</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- укупна и свеобухватна криза</li><li>- наслеђена инфраструктура,</li><li>- недовољно одговарајућих кадрова</li><li>- недовољно организованих тренинга</li><li>- мало средстава за реализацију пројекта</li><li>- спорост у спровођењу Закона</li><li>- незаинтересованост релевантних институција</li><li>- нема довољно површина за бицикле и пешаке</li><li>- претња да се смањи или одузме буџет намењен за безбедност саобраћаја</li><li>- да медији боље прате активности полиције и др.</li><li>...</li></ul>

# 4.

## АНАЛИЗА ИНСТИТУЦИОНАЛНИХ КАПАЦИТЕТА

У систему унапређења безбедности саобраћаја у Лозници најважнији институционални капацитети су: Скупштина града, Градоначелник, Градско веће, Савет за безбедност саобраћаја на територији града Лознице, Градска управа: Одељење за привреду и локални економски развој, Одељење за инспекцијске послове, комуналну полицију и ванредне ситуације и Одељење за друштвене делатности. Полицијска управа - Одељење саобраћајне полиције, Јавно предузеће „Лозница развој“, Ватрогасна јединица, дом здравља и болница, транспортне компаније, ауто-школе, невладине организације, осигуравајуће компаније, средства јавног информисања, Канцеларија за младе, предшколске установе, основне и средње школе и остале институције.

#### **4.1. СКУПШТИНА ГРАДА ЛОЗНИЦЕ**

Скупштина града Лознице доноси Стратегију безбедности саобраћаја и Годишњи план безбедности саобраћаја за спровођење предметне стратегије (Акциони план безбедности саобраћаја на путевима) у складу са Националном стратегијом и Националним планом и уређује амбијент за успешно спровођење.

#### **4.2. ГРАДОНАЧЕЛНИК**

У циљу унапређења безбедности саобраћаја у Лозници Градоначелник ће вршити све послове који су му законом и другим прописима поверени. Стараће се да се обезбеде довољна средства и други ресурси за успешно спровођење Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја.

Градоначелник ће редовно тражити и анализирати извештаје о мерама и акцијама у циљу унапређења безбедности саобраћаја, о постигнутим резултатима и проблемима који постоје у реализацији појединих активности. У ситуацијама када уочи да се поједине мере из Стратегије не спроводе или се не спроводе у складу са Стратегијом и Акционим планом, предузимаће мере из своје надлежности, у циљу решавања насталих проблема и враћања на доследно спровођење стратегије.

Градоначелник ће редовно, макар два пута годишње, извештавати Градску скупштину о стању и проблемима безбедности саобраћаја, односно о реализацији ове Стратегије, са посебним освртом на извештај о броју и структури ризичних возача, најчешћим прекршајима, ризичним понашањима и циљевима за наредни период.

#### **4.3. ГРАДСКО ВЕЋЕ**

Градско веће ће, у складу са својим прописаним овлашћењима, пратити и подржавати реализацију Стратегије безбедности саобраћаја. Посебно ће, на својим седницама, анализирати стање безбедности саобраћаја и спровођење Стратегије безбедности саобраћаја.

Поред тога, два пута годишње ће припремати извештај Скупштини града о стању безбедности саобраћаја, остваривању прелазних циљева и насталим проблемима у фази примене ове стратегије.

Сви чланови Градског већа ће, у оквиру својих надлежности, бити посвећени реализацији Стратегије безбедности саобраћаја, подржавати рад Савета за безбедност саобраћаја на територији града Лознице, подстицати друге субјекте да се ангажују и радити на унапређењу хоризонталне и вертикалне координације.



#### 4.4. ГРАДСКА УПРАВА - ОДЕЉЕЊЕ ЗА ПРИВРЕДУ И ЛОКАЛНИ ЕКОНОМСКИ РАЗВОЈ

Задужења овог Сектора у областима привреде, локалног економског развоја, се односе на следеће послове:

- управне и друге послове при непосредном спровођењу закона и других прописа чије је непосредно спровођење поверено Граду у областима привреде, локалног економског развоја, јавних предузећа, **саобраћаја**, туризма, угоститељства, занатства и трговине, комуналних делатности,
- **техничко регулисање саобраћаја**, у складу са законом,
- **анализа аспеката саобраћаја** (стационарни, динамички, пешачки, безбедност саобраћаја)
- израда нацрта и предлога аката из области саобраћаја које доносе Скупштина града, Градско веће и градоначелник,

У циљу доследног праћења реализације свих пројеката за унапређење безбедности саобраћаја предвиђених Акционим планом и праћења реализације Стратегије и Акционог плана потребно је повећати капацитет овог одељења, односно повећати број инжењера саобраћаја, који ће бити ангажовани на овим пословима.

#### 4.5. ГРАДСКА УПРАВА - ОДЕЉЕЊЕ ЗА ИНСПЕКЦИЈСКЕ ПОСЛОВЕ, КОМУНАЛНУ ПОЛИЦИЈУ И ВАНРЕДНЕ СИТУАЦИЈЕ

Одељење за инспекцијске послове, комуналну полицију и ванредне ситуације обавља послове у складу са Законом о инспекцијском надзору, Законом о комуналној полицији, Законом о одбрани и Законом о ванредним ситуацијама који се односе на:

- Послове Градске управе који се односе на обављање управног надзора над применом закона и других прописа чије је извршење поверено Граду и општинских аката Скупштине града из делокруга инспекцијског надзора у области: грађевинарства, комуналне делатности, саобраћаја, заштите животне средине, туризма;
- Послове комуналне полиције;
- Послове у области ванредних ситуација, припреме и планирања одбране.

Значај овог одељења за област безбедности саобраћаја се огледа у пословима који се односе на обављање управног надзора над применом закона и других прописа чије је извршење поверено Граду и општинских аката Скупштине града из делокруга инспекцијског надзора у области саобраћаја и то: надзор над спровођењем одредаба Закона о превозу у друмском саобраћају и одлука Скупштине града којима се уређују путеви (локални и некатегорисани), ауто такси превоз, јавни превоз у линијском, градском и ванлинијском превозу путника и ствари.

Поред тога, надлежност комуналне полиције у безбедности саобраћаја огледа се у остваривање надзора у јавном градском, приградском и другом локалном саобраћају, у складу са законом и прописима Града, и то одржавање **локалних путева и улица; саобраћајних ознака и сигнализације; паркирања; превоза путника у градском и приградском саобраћају; ауто-такси превоза.**

#### 4.6. ГРАДСКА УПРАВА - ОДЕЉЕЊЕ ЗА ДРУШТВЕНЕ ДЕЛАТНОСТИ

Одељење за друштвене делатности обавља послове у области рада са младима и, између осталог, одговорно је за праћење стања везано за потребе и проблеме младих у локалној заједници. Један од истакнутих проблема младих су ставови о ризицима у саобраћају, свест о безбедности саобраћаја, као и страдање у саобраћајним незгодама.

Градска управа - Одељење за друштвене делатности у складу са својим одговорностима, као носилац одговорности у безбедности саобраћаја има улогу да промовише безбедност саобраћаја код младих кроз вршњачке едукације, трибине за младе, радионице, показне вежбе и сл.

#### 4.7. САВЕТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЛОЗНИЦЕ

Савет за безбедност саобраћаја на територији града Лознице је одговорно да редовно прати стање о безбедности саобраћаја, и то:

- стање капацитета и посвећеност појединих институција спровођењу Стратегије безбедности саобраћаја;
- ставове и свест учесника у саобраћају о проблемима безбедности саобраћаја;
- понашање учесника у саобраћају;
- дубинску анализу саобраћајних незгода са погинулим на путевима и улицама Панчева;
- анализу свих саобраћајних незгода, а посебно саобраћајних незгода са настрадалим лицима;
- јачање сарадње између институција и организација које функционишу у систему безбедности саобраћаја у Лозници и кључних институција на републичком нивоу (Агенција за безбедност саобраћаја, ЈП „Путеви Србије“, Министарство надлежно за послове саобраћаја итд.);
- реализацију активности предвиђене Стратегијом безбедности саобраћаја и Акционим планом;
- најмање два пута годишње извештавати градоначелника о стању и проблемима и предложити освежавајуће мере и активности.

Савет за безбедност саобраћаја на територији града Лознице ће, у складу са прописима и најбољом праксом, припремати предлог годишњих Програма рада у безбедности саобраћаја који су усклађени са Акционим планом.

Програми рада треба да буду усмерени на јачање свих субјеката у безбедности саобраћаја, а посебно на рад на унапређењу саобраћајног образовања и васпитања, на безбедност рањивих учесника у саобраћају (пешака, бициклиста, мотоциклиста, деце и старих учесника у саобраћају), на промену свести и понашања у саобраћају и на друге мере које обезбеђују одрживо унапређење безбедности саобраћаја.

Савет за безбедност саобраћаја на територији града Лознице ће се редовно састајати, најмање два пута месечно. На својим седницама ће редовно анализирати актуелно стање безбедности саобраћаја, на основу свежих података, стручно разматрати проблеме, посебно се старати да благовремено покрене иницијативе за поједине мере и активности које су Програмом рада предвиђене.

Поред претходно описаног, неопходно је праћење реализације мера и њихових ефеката, као и извештавање Градоначелника и Градског већа. Периодично, а најмање четири пута годишње, важно је организовати јавне седнице, на којима ће представници медија и грађани моћи да постављају питања одговорним лицима за стање безбедности саобраћаја на путевима.

Савет за безбедност саобраћаја на територији града Лознице, би по потреби, у свој рад требало да укључује и стручњаке и друга лица која могу помоћи у унапређењу рада Савета за безбедност саобраћаја на територији града Лознице. Својим радом и посвећеношћу, стално ће унапређивати хоризонталну и вертикалну координацију у области безбедности саобраћаја.



#### 4.8. ПОЛИЦИЈСКА УПРАВА ШАБАЦ – САОБРАЋАЈНА ПОЛИЦИЈА ЛОЗНИЦА

Саобраћајна полиција ће, у складу са прописима и Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије и Стратегијом безбедности саобраћаја града Лознице, а у сарадњи са Управом саобраћајне полиције у Шапцу, радити на унапређењу безбедности саобраћаја.



Надлежност саобраћајне полиције у безбедности саобраћаја се огледа у непосредној контроли и интервентном регулисању саобраћаја, управно-правним пословима безбедности саобраћаја из своје надлежности, инспекцијско-техничким пословима из своје надлежности, увиђајима саобраћајних незгода, евидентирању саобраћајних незгода итд.

Одељење саобраћајне полиције, ће извештавати јавност, а посебно Градоначелника и Савет за безбедност саобраћаја на територији града Лознице о актуелном стању и проблемима безбедности саобраћаја, подржаваће саобраћајно образовање и васпитање у предшколским установама и основним школама, обезбедиће доследно поштовање прописа о безбедности саобраћаја, а посебно ће радити на откривању, евидентирању и санкционисању прекршаја у саобраћају.

Саобраћајна полиције ће активно учествовати у раду Савета за безбедност саобраћаја на територији града Лознице, подржавати рад других субјеката, ажурно и свеобухватно извештавати чланове Савета о актуелним догађајима и уоченим проблемима у саобраћају.

#### 4.9. МУП – ВАТРОГАСНА ЈЕДИНИЦА ЛОЗНИЦА

Ватрогасна јединица Лознице даје свој допринос у оквиру последњег стуба активности дефинисаног Деценијом акција за безбедност саобраћаја, односно збрињавању након саобраћајних незгода. Време одзива, опремљеност и стручност припадника ватрогасне јединице су основни индикатори успешности збрињавања на лицу места саобраћајне незгоде.

#### 4.10. ДОМ ЗДРАВЉА И БОЛНИЦА

Дом здравља и болнице су носиоци активности у оквиру петог стуба безбедности саобраћаја. Време одзива, опремљеност и стручност припадника хитне медицинске помоћи су основни индикатори успешности збрињавања на лицу места саобраћајне незгоде. Нега након саобраћајне незгоде у болници, као и лечење у амбулантама дома здравља су веома значајни за опоравак повређених у саобраћајним незгодама.

#### 4.11. ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ „ЛОЗНИЦА РАЗВОЈ“

Јавно предузеће за управљање, планирање и пројектовање „Лозница развој“ Лозница основано је ради обезбеђивања трајног обављања делатности од општег интереса, односно трајног обављања стручних послова: на обезбеђивању услова за уређивање, употребу, унапређење и заштиту грађевинског земљишта, припреми и реализацији средњорочних и годишњих програма уређивања грађевинског земљишта; израде стратешко развојних докумената за потребе града; вршења послова стручног надзора у областима за које је основано; управљања површинама јавне намене; стручних послова просторног и урбанистичког планирања; израде просторних и урбанистичких планова; израде техничке документације; управљања локалним путевима; одржавања стамбеног и пословног простора и безбедности њиховог коришћења у складу са Законом о становању и одржавању зграда, као и уредног задовољавања потреба корисника комуналних услуга; одржавања и унапређивања објеката и опреме заједничке комуналне потрошње и одржавања; обједињене обраде, обрачуна и наплате комуналних услуга; одржавања уличне расвете; обрачуна доприноса за градско грађевинско земљиште; експлоатације минералних сировина и обављања других стручних послова из наведених области, као и остваривања другог законом утврђеног интереса.



Јавно предузеће „Лозница развој“ је носилац одговорности у безбедности саобраћаја у процесу планирања и пројектовања саобраћајница и других објеката који могу утицати на безбедност саобраћаја, као и управљања локалним путевима.

#### 4.12. ТРАНСПОРТНЕ КОМПАНИЈЕ

Транспортне компаније су носиоци одговорности за возни парк и запослено особље. Наиме, одговорне су да возни парк и особље буде на високом нивоу безбедности саобраћаја, што подразумева технички исправна возила, транспорт организован у складу са правилима струке и нормативима, високо обучене и посвећене возаче професионалце, као и менаџмент транспортних компанија.

Представнике транспортних компанија укључити у рад Савета за безбедност саобраћаја на територији града Лознице, посебно их ангажовати на активностима које се односе на унапређење вертикалне и хоризонталне координације и комуникације, као и едукације професионалних возача и менаџмента транспортних компанија.

#### 4.13. АУТО-ШКОЛЕ

Ауто-школе представљају важне носиоце одговорности у процесу обуке возача, у оквиру друге фазе саобраћајног образовања и васпитања, односно одговорни су за спровођење мера саобраћајног образовања и васпитања у циљу стицања знања, вештина и навика неопходних за безбедно учешће у саобраћају, унапређивање и учвршћивање позитивних ставова и понашања значајних за безбедно учешће у саобраћају.

Ауто-школе су носиоци одговорности и за запослене стручне кадрове у својим ауто-школама, који пре свега треба да буду пример полазницима и модел понашања у саобраћају.

#### 4.14. НЕВЛАДИНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ

Невладине организације и удружења су одговорни за уочавање, критику и истицање неправилности у систему безбедности саобраћаја. Поред тога, одговорни су да поверене послове обављају савесно и посвећено и у складу са предвиђеним роковима.

#### 4.15. ОСИГУРАВАЈУЋЕ КОМПАНИЈЕ

Осигурања су директно погођена исплатама штета насталим у саобраћајним незгода. Интерес осигуравајућих компанија је да улажу у безбедност саобраћаја како би на основу веће безбедности и самим тим већих укупних премија, а мањег броја штета за исплату остваривали већу добит.

Због тога ће осигурања, поред већ законом прописаног дела за издвајање за безбедност саобраћаја (постављање камера), издвајати додатни новац од премија у сврху учествовања у финансирању кампања у безбедности саобраћаја, финансирању научно-истраживачких пројеката унапређења безбедности саобраћаја, а посебно безбедности возила и др.

#### 4.16. СРЕДСТВА ЈАВНОГ ИНФОРМИСАЊА

Средства јавног информисања, односно медији су одговорни за информисање грађана у погледу безбедног учествовања у саобраћају и обавештавању о последицама небезбедног понашања у саобраћају. Такође, имају изузетно важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења. С обзиром на распрострањеност и доступност омогућавају примену превентивно-пропагандних мера према најширој популацији.

Представнике медија је неопходно укључити у рад Савета за безбедност саобраћаја на територији града Лознице, како би информисали јавност о раду овог Савета, о предузетим активностима и мерама за унапређење безбедности саобраћаја у Лозници.

#### 4.17. КАНЦЕЛАРИЈА ЗА МЛАДЕ

Канцеларија за младе има за циљ афирмацију младих и њихово укључивање у изградњу друштва, подизање безбедности у школама, едукација и оспособљавање младих у разним областима. Суштина рада Канцеларије за младе је стварање услова за активно и квалитетно провођење слободног времена младих, неговање здравих и безбедних стилова живота, спровођење друштвено одговорних кампања. Канцеларија за младе, као носилац одговорности у безбедности саобраћаја има улогу да промовише безбедност саобраћаја код младих кроз разне видове едукације (на пример, вршњачка едукација, трибине за младе, тематски школски час и сл.), показне вежбе, семинаре, радионице и сл.



#### 4.18. ПРЕДШКОЛСКЕ УСТАНОВЕ, ОСНОВНЕ И СРЕДЊЕ ШКОЛЕ

Успостављањем стабилног система едукације деце о безбедном учешћу у саобраћају може се направити велики искорак у безбедности саобраћаја и поставити основи за добијање возача који имају позитивно изграђене ставове о безбедности саобраћаја. Како би се спречило страдање деце у саобраћају један од носилаца одговорности је и образовна институција.

Градске власти ће радити на унапређењу координације, повећању посвећености и заједничком раду у безбедности саобраћаја, према стручно осмишљеним и усаглашеним годишњим програмима рада, а директори, васпитачи, наставници и учитељи су носиоци одговорности за доследну примену ових програма. Васпитачи, наставници и учитељи треба да раде на усавршавању свог знања у области безбедности саобраћаја кроз стручне програме обуке.

#### 4.19. ОСТАЛЕ ИНСТИТУЦИЈЕ

Савет за безбедност саобраћаја на територији града Лознице ће анализирати капацитет и рад свих субјеката значајних за безбедност саобраћаја и подстицати њихову посвећеност и рад на унапређењу безбедности саобраћаја.



---

Београд, 2019



**ИЗРАДА СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ  
САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА НА  
ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЛОЗНИЦЕ ЗА  
ПЕРИОД ОД 2020. ДО 2025. ГОДИНЕ И  
ГОДИШЊИХ ПЛАНОВА БЕЗБЕДНОСТИ  
САОБРАЋАЈА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ  
ПРЕДМЕТНЕ СТРАТЕГИЈЕ**



Градска управа  
Града Лознице



Универзитет у Београду  
Саобраћајни факултет



АМСС – Центар за моторна  
возила

# ИЗРАДА СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЛОЗНИЦЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2020. ДО 2025. ГОДИНЕ И ГОДИШЊИХ ПЛАНОВА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПРЕДМЕТНЕ СТРАТЕГИЈЕ

## Руководиоци пројекта:

проф. др Борис Антић, дипл. инж. саобр.

проф. др Далибор Пешић, дипл. инж. саобр.

## Истраживачи:

проф. др Крсто Липовац, дипл. инж. саобр.

проф. др Борис Антић, дипл. инж. саобр.

проф. др Далибор Пешић, дипл. инж. саобр.

др Драгослав Кукић, дипл. инж. саобр.

др Дејан Јованов, дипл. инж. саобр.

др Јелица Давидовић, мастер инж. саобр.

Ненад Марковић, дипл. инж. саобр.

Емир Смаиловић, мастер инж. саобр.

Дарко Петровић, дипл. инж. саобр.

Петар Красић, мастер инж. саобр.

Филип Филиповић, мастер инж. саобр.

Бојана Тодосијевић, мастер инж. саобр.

Драгана Нојковић, мастер инж. саобр.

Јелена Ранковић, мастер инж. саобр.

Милена Симић, мастер инж. саобр.

Миљан Лазаревић, мастер инж. саобр.

Ђорђе Станисављевић, дипл. инж. саобр.

Николина Тасић, дипл. инж. саобр.

Милош Тучић, дипл. инж. саобр.

Душан Граовац, дипл. инж. саобр.

Милица Марковић, дипл. инж. саобр.

1. Наслов: <b>ИЗРАДА СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЛОЗНИЦЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2020. ДО 2025. ГОДИНЕ И ГОДИШЊИХ ПЛАНОВА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПРЕДМЕТНЕ СТРАТЕГИЈЕ</b>		
2. Датум објављивања: децембар 2019. године		
3. Руководилац пројекта: Проф. др Борис Антић, дипл. инж. саобр. Проф. др Далибор Пешић, дипл. инж. саобр.		
4. Истраживачи: проф. др Крсто Липовац, дипл. инж. саобр. Бојана Тодосијевић, мастер инж. саобр. проф. др Борис Антић, дипл. инж. саобр. Драгана Нојковић, мастер инж. саобр. проф. др Далибор Пешић, дипл. инж. саобр. Јелена Ранковић, мастер инж. саобр. др Драгослав Кукић, дипл. инж. саобр. Милена Симић, мастер инж. саобр. др Дејан Јованов, дипл. инж. саобр. Миљан Лазаревић, мастер инж. саобр. др Јелица Давидовић, мастер инж. саобр. Ђорђе Станисављевић, дипл. инж. саобр. Ненад Марковић, дипл. инж. саобр. Николина Тасић, дипл. инж. саобр. Емир Смаиловић, мастер инж. саобр. Милош Тучић, дипл. инж. саобр. Дарко Петровић, дипл. инж. саобр. Душан Граовац, дипл. инж. саобр. Филип Филиповић, мастер инж. саобр. Милица Марковић, дипл. инж. саобр.		
5. Извођач - носилац студије: <b>Универзитет у Београду – Саобраћајни факултет, ул. Војводе Степе 305, Београд</b> <b>АМСС – Центар за моторна возила д.о.о., Кнегиње Зорке 58, Београд</b>		
6. Наручилац студије: <b>Град Лозница – Градска управа, Карађорђева 2, Лозница</b>		
7. Врста публикације: <b>Студија</b>		
8. Резиме <i>Безбедност саобраћаја је глобални проблем тако да се у последњих двадесетак година предузимају интензивне активности са циљем трансфера успешне праксе из најразвијенијих земаља ка земљама у развоју. Оно што је заједничко најуспешнијим земљама у безбедности саобраћаја је стратешки приступ који је заснован на научним истраживањима, која су подржана од стране политичке јавности.</i> <i>Тренд саобраћајних незгода на националном нивоу је релативно повољан, ако се посматра дужи временски период, јер је од почетка овог века број смртно страдалих у саобраћајним незгодама пао испод 1.000 лица, а у последњих неколико година је око 600. Усвајањем Стратегије безбедности саобраћаја на путевима, Република Србија је заузела јасан став да је потребно подићи ниво стања безбедности саобраћаја, па су већ спроведене сличне анализе у Београду, Краљеву, Пожаревцу, Нишу, Суботици, Зрењанину, Панчеву. Градска управа града Лознице је препознала значај успешног управљања стањем безбедности саобраћаја, односно значај безбедног учења у саобраћају у циљу омогућавања квалитетног живота грађанима и посетиоцима Лознице, те је иницирала реализацију студије: „Израда Стратегије безбедности саобраћаја на територији града Лознице за период од 2020. до 2025. године и Годишњих планова безбедности саобраћаја за спровођење предметне стратегије“.</i> <i>Процес израде Стратегије безбедности саобраћаја за одређену територију представља свеобухватан и комплексан процес који обухвата детаљну анализу и сагледавање постојећег стања безбедности саобраћаја, усаглашавање и дефинисање параметара жељеног стања (кроз визије, дугорочне и краткорочне циљеве) и координирано планирање и спровођење оптималних управљачких мера којима ће се постојеће стање приближавати жељеном стању безбедности саобраћаја.</i> <i>Истраживања спроведена у оквиру прве фазе студије, односно анализе стања безбедности саобраћаја на територији града Лознице, обухватила су анализу саобраћајних незгода и њихових последица, анализу индикатора безбедности саобраћаја, анализу статвова учесника саобраћајног система о безбедности саобраћаја у периоду 2014 - 2018.</i>		
9. Кључне речи: <b>БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА, АНАЛИЗА СТАЊА, САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ, ИНДИКАТОРИ, СТАВОВИ, ГРАД ЛОЗНИЦА</b>		
10. Штампa и дистрибуција: <b>Универзитет у Београду – Саобраћајни факултет, ул. Војводе Степе 305, Београд</b>		
11. Тип извештаја: <b>Интерни</b>	12. Број страна: <b>79</b>	14. Прилози: <b>Електронска верзија студије на CD-у</b>



## РЕЧ ГРАДОНАЧЕЛНИКА

Поштовани грађани Лознице,

У последњих пет година на територији Града Лознице догодило се укупно 1.155 саобраћајних незгода, од којих су 34 биле саобраћајне незгоде са погинулим, 519 саобраћајних незгода са повређеним лицима, а 602 саобраћајне незгоде са материјалном штетом. У овим саобраћајним незгодама погинула су 42 лица, тешке телесне повреде задобило је 178 лица, а лаке телесне повреде 763 лица.

Саобраћајне незгоде се догађају свима нама, то није неко други – то су наши рођаци, пријатељи, комшије – наши суграђани. Улагање у безбедност саобраћаја представља велики потенцијал да се сачувају бројни животи. Желимо да, у наредном периоду, унапређујемо капацитет и интегритет свих институција, да унапређујемо знања, ставове и свест о значају проблема безбедности саобраћаја, да више радимо на смањивању ризика у саобраћају. Наше активности ће бити усмерене на пет најважнијих стубова безбедности саобраћаја: организацију и управљање безбедношћу саобраћаја, безбедније путеве, безбеднија возила, безбедније учеснике у саобраћају и унапређење активности после незгоде. У циљу одрживости ове стратегије, у наредном периоду ћемо посебно радити на унапређењу саобраћајног образовања и васпитања, јер деца коју данас научимо савременим принципима безбедности саобраћаја ће сутра бити они који ће управљати и унапређивати безбедност саобраћаја у нашем граду.

Узимајући претходно у обзир, чланови Градског већа и чланови Скупштине града су препознали велики потенцијал у стратешком управљању безбедношћу саобраћаја и предложили усвајање Стратегије безбедности саобраћаја града Лознице, са годишњим плановима безбедности саобраћаја за спровођење предметне Стратегије за период 2020-2025.

Поставили смо амбициозан циљ, свесни озбиљности задатка који је испред нас. Лично ћу се максимално посветити спровођењу ове Стратегије, пратићу реализацију свих мера и бити спреман да одговарам за постигнуте резултате. Увек ћу бити добар пример за све грађане, а посебно ћу поштовати све прописе о безбедности саобраћаја. Захтеваћу од свих носилаца јавних функција, од свих институција, да се посвете доследном спровођењу мера и активности које су предвиђене Стратегијом, а посебно да буду добар пример свим грађанима. Позивам све грађане Лознице на сарадњу.

Градоначелник Лознице, Видоје Петровић

**1.**

**УВОД**

Саобраћајне незгоде у свету представљају осми водећи узрок смртног страдања људи. Чињеница да сваке године у свету преко 1,35 милиона људи смртно страда од последица саобраћајних незгода, а 50 милиона бива повређено, као и да живимо у деценији акција за безбедност саобраћаја указује да је обим проблема безбедности саобраћаја препознат широм света и да се предузимају мере за смањење овог проблема и то у виду строге полицијске контроле, „паметних путева“, као и снажних кампања за подизање свести учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја.

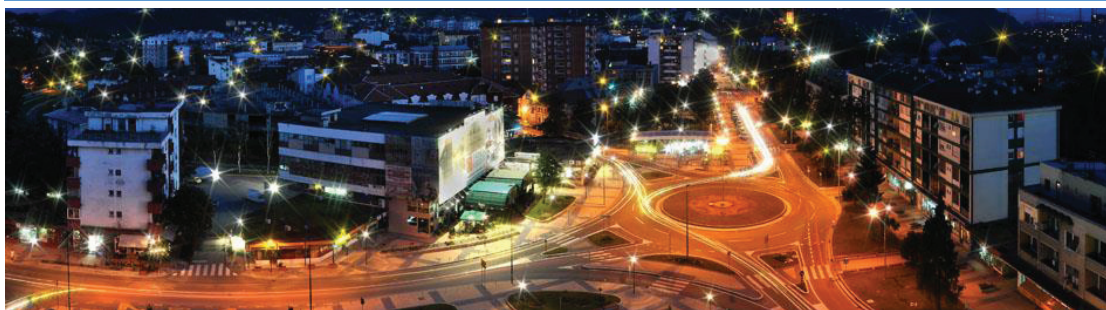
Проблем безбедност саобраћаја није само проблем полиције, нити је само проблем саобраћаја. Страдање у саобраћају је, пре свега, јавни здравствени проблем, а затим и социјални, етички, хумани и економски проблем заједнице. Наиме, у саобраћају велики број људи гине и бива повређен, а део њих остају трајни инвалиди. То значајно нарушава здравље људи, разара породице, ствара социјалне и хумане проблеме. Коначно, огромне друштвено-економске трошкове саобраћајних незгода плаћа привреда, што омета економски развој заједнице.

Слично као и у економији, привреди и другим областима, најбољи начин за стварање услова за ефикасно достизање циљева у безбедности саобраћаја је постојање и доследно спровођење одговарајућих стратешких докумената, као што су стратегије, политике, акциони планови и сл. На тај начин се обезбеђује политички прихватљив, стручан и фокусиран утицај на најзначајније елементе саобраћајног система. Кључ успеха предложених мера који води ка безбедном и одрживом саобраћају представља, управо, успостављање заштитног система и добре сарадње између појединих елемената у систему. Многе земље у свету су препознале овај значај и још на почетку деценије акција за безбедност саобраћаја развиле своја стратешка документа (на пример, Шведска, Аустралија, САД, Велика Британија и др.).

На националном нивоу, у Републици Србији, сваке године погине око 600 лица, а један од најважнијих корака представља усвајање „Националне стратегије безбедности саобраћаја на путевима и акционог плана за Републику Србију, за период од 2015. до 2020. године“, којим је указано на конкретне проблеме којима је потребно посветити посебну пажњу. Основни елементи при изради стратегије безбедности саобраћаја су детаљна анализа и сагледавање постојећег стања безбедности саобраћаја, усаглашавање и дефинисање параметара жељеног стања (кроз визије, дугорочне и краткорочне циљеве) и координирано планирање и спровођење оптималних управљачких мера којима ће се постојеће стање приближавати жељеном стању безбедности саобраћаја. Овај стратешки документ представља упутство које би требало да следе локалне самоуправе при дефинисању својих стратегија безбедности саобраћаја.

Поред тога, Закон о безбедности саобраћаја на путевима је дефинисао процес и елементе управљања безбедношћу саобраћаја, а посебно: оснивање и надлежности националног Тела за координацију, Агенције за безбедност саобраћаја, локалних тела за безбедност саобраћаја, доношење националне и локалних стратегија и акционих планова безбедности саобраћаја, праћење безбедности саобраћаја, финансирање безбедности саобраћаја.

Надлежни органи Лознице су препознали обим проблема безбедности саобраћаја и значај стратешког управљања безбедности саобраћаја и покренули процес израде локалне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима и Годишњих планова безбедности саобраћаја за период 2020.-2025. године.



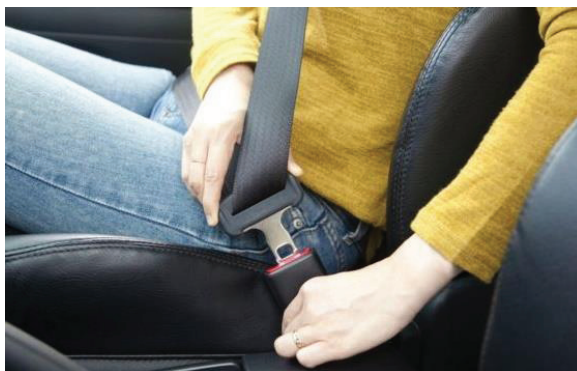
У последњих пет година, од 2014. до 2018. године, на територији града Лознице догодило се укупно 1.155 саобраћајних незгода, од којих 34 саобраћајне незгоде са погинулим лицима, 519 саобраћајних незгода са повређеним лицима, а 602 саобраћајне незгоде са материјалном штетом. У овим саобраћајним незгодама погинула су 42 лица, тешке телесне повреде задобило је 178 лица, а лаке телесне повреде 763 лица. Вредност јавног пондерисаног ризика у Лозници за 2018. годину била је 130, тако да према овом показатељу, Лозница заузима 61. место међу градовима и општинама у Републици Србији.

Вредност процентуалне заступљености саобраћајних незгода са настрадалим лицима у укупном броју саобраћајних незгода осцилује током посматраног временског периода. Максимална вредност забележена је у 2018. години (54,3%) и већа је у односу на просек који важи за Републику Србију (39,5%).

Највећи проценат погинулих лица у саобраћајним незгодама у Лозници страдао је у својству возача (42,9%), затим следе путници (26,2%), пешаци (21,4%) и бициклисти (9,5%).

У структури настрадалих лица у саобраћајним незгодама, највећи проценат био је старосне доби 15-30 година (33,2%), односно најзаступљенију категорију учесника у саобраћају чине млади. Следећа категорија учесника у саобраћају, према броју настрадалих лица јесте од 31 до 44 године (19,1%), што представља радно способно становништво. У структури погинулих лица на територији Лознице у периоду од 2014. до 2018. год., највећи проценат погинулих припадао је старосној категорији од 55-64 године (26,2%). Анализом погинулих возача према старосним категоријама, уочава се да је највећи проценат возача припадао старосној категорији од 55-64 године (36,4%), а затим следе старосна категорија од 45-54 године (22,7%), и категорије од 15-30 и 31-44 године (по 13,6%).

Поред анализе саобраћајних незгода, неопходно је утврдити стање индикатора понашања учесника у саобраћају. На основу спроведене анализе индикатора безбедности саобраћаја на територији града Лознице, утврђено је да је употреба сигурносног појаса код возача путничких аутомобила у Лозници већа у односу на Републику Србију.



Боље стање у односу на Србију забележено је и када је у питању употреба сигурносних појасева код тешких теретних возила, где је тај проценат 60%. Међутим, када је у питању проценат сигурносних појасева у путничким аутомобилима ван насеља, тај проценат је ипак мањи у односу на Републику Србију. Анализом резултата који се односе на тешка теретна возила, ситуација ван насеља је такође значајно боља у односу на Србију, где је проценат употребе чак 63,4%.

Боље стање по питању употребе сигурносног појаса забележено је и када су у питању возачи аутобуса, где је проценат употребе 50% за сувозаче, односно 41,7% за возаче.



Употреба заштитних система за децу до 12 година у насељу у значајној мери је већа у односу на Републику Србију, али и ПУ Шабац, а у 2019. години износио је 50,8%. Такво стање указује на позитивне ставове када је у питању превоз деце, а посебно у поређењу са Републичким просеком. Употреба заштитних система за децу до 3 године ван насеља има знатно повољнији тренд у односу на употребу заштитних система за децу до 12 година у ПУ Шабац, а када је у питању Лозница, употреба заштитних система за децу је на значајно вишем нивоу у односу на Србију и ПУ Шабац, односно 68,2%.

Значајно мањи ниво употребе је приметан када је у питању употреба заштитних система за децу до 12 година, где је измерен проценат од 41,5% ван насеља.

Процент употребе заштитних кацига ван насеља када су у питању возачи мопеда у Лозници 2019. је 50%, а што је значајно мања вредност у односу на просек у ПУ Шабац и Србију. Крајње алармантно стање забележено је када су у питању путници на мопеду, где је проценат употребе заштитних кацига 0%.

Поред индикатора везаних за заштитне системе, у извештају је извршена детаљна анализа индикатора везаних за брзину, утврђено је да је просечна брзина тешких теретних возила у насељу 57,8 km/h што представља вредност која је изнад ограничења брзине. Такво стање може се негативно одразити на безбедност саобраћаја, пре свега кроз последице саобраћајних незгода са учешћем тешких теретних возила, где су оне по правилу теже у односу на остале категорије возила. Поред теретних возила измерена је просечна брзина аутобуса од 56,9 km/h, а што је значајно изнад ограничења. Крајње алармантно стање забележено је када је у питању индикатор проценат прекорачења брзине где све категорије возила, осим путничких аутомобила, у значајној мери прекорачују брзину, а најкритичнији су возачи мопеда и мотоцикала са процентом прекорачења од 100%.

Када су у питању екстремна прекорачења, поред мотоцикла и мопеда измерен је значајно велики проценат за аутобусе, 26,7%. Око 35% возача мопеда прекорачује брзину.

Резултати индикатора везаних за брзину у Лозници ван насеља су у знатној мери бољи у односу на Републику Србију и ПУ Шабац, а посебно добри резултати постигнути су када је у питању проценат прекорачења за најмање 0 km/h за путничке аутомобиле и тешка теретна возила.

Анализом индикатора у вези вожње под утицајем алкохола, утврђено је да је успостављен осцилирајући тренд током анализираних година, а вредности овог индикатора су лошије на деоницама ван насеља.

Анализа ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја у Лозници је показала да највећи проценат испитаника упражњава ходање као начин кретања (27,6%), док је од начина превоза најзаступљенији начин путник у аутомобилу са уделом од 22,8%. Значајан удео у расподели односи се на бицикл, односно 12%.

Испитаници из Лознице, као и испитаници на националном нивоу Републике Србије имају повољне ставове према безбедности саобраћаја, јер су све вредности веће од 3 (на скали од 0 до 5). Значајан простор за унапређење ставова постоји када су у питању ставови према вожњи под утицајем алкохола и умора и ставови према употреби система заштите у возилима.

Становници Лознице сматрају да је најбезбеднији начин кретања ходање (пешачење, џогирање, ролери, скејборд...), средња вредност свих одговора је 7,1 што је ближе броју 10. На другом месту по безбедности, а по мишљењу испитаника налази се вожња у путничком аутомобилу као путник са средњом вредношћу одговора од 6, а затим вожња у путничком аутомобилу као возач.

Перцепција ризика саобраћајне принуде у Лозници (2,885) је незнатно већа у односу на национални ниво (2,679), а анализирана је кроз питања која се односе на перцепцију вероватноће контроле од стране полиције за брзу вожњу, при вожњи под утицајем алкохола, дроге, неупотребе сигурносног појаса, неупотребе заштитне кациге и употребе мобилног телефона.



Узимајући све претходно наведено у обзир, анализу података о саобраћајним незгодама, броју погинулих и повређених у саобраћајним незгодама, успостављене трендове итд., индикаторе понашања учесника у саобраћају, ставове учесника у саобраћају у Лозници, могу се утврдити најважнији проблеми стања безбедности саобраћаја и дефинисати кључне активности како би се из постојећег стања стратешким мерама дошло до жељеног стања.

У циљу унапређења стања безбедности саобраћаја у Лозници и успостављања тренда смањења броја и тежине последица саобраћајних незгода град Лозница је препознао значај израде Стратегије безбедности саобраћаја. Овај стратешки документ, поред детаљне анализе постојећег стања обухвата и дефинисање жељеног стања (мисија, визија и циљеви), дефинисање кључних области рада, носилаца одговорности у безбедности саобраћаја и предлог Годишњих планова безбедности саобраћаја за спровођење предметне Стратегије за период од 2020. до 2025. године.



Анализа постојећег стања обухвата детаљну анализу саобраћајних незгода и њихових последица, које су се догодиле на територији града Лознице у периоду 2014.-2018. године. Поред тога, обухвата анализу општих података о саобраћајним незгодама и њиховим последицама, временску и просторну анализу саобраћајних незгода, као и анализу утицајних фактора при којима настају саобраћајне незгоде и њихове последице. Посебно су анализирани различите категорије учесника у саобраћају, и то: пешаци, бициклисти, моторизовани двоточкаши, возачи и путници у путничким аутомобилима, теретна возила и трактори. Поред ових категорија, у анализи пажња је посвећена деци, младима и старијим лицима која учествују у саобраћају.

Поред анализе саобраћајних незгода, анализа постојећег стања обухвата и анализу индикатора безбедности саобраћаја. У овој анализи индикатора безбедности саобраћаја обухваћени су индикатори који се односе на заштитне системе, на брзину и на алкохол. За потребе сагледавања тренутног, постојећег стања, као и дефинисање успостављеног тренда извршена је анализа индикатора безбедности саобраћаја за период од 2014. године до 2018. године за територију Полицијске управе (у даљем тексту ПУ) Шабац, чији је град Лозница саставни део, као и индикатора безбедности саобраћаја за град Лозницу у 2019. години. Конкретно, подаци о индикаторима безбедности саобраћаја су преузети од Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије за Полицијску управу Шабац и као такви су анализирани, док су вредности индикатора у Лозници 2019. мерене теренским истраживањем. Посебно је извршена и упоредна анализа вредности индикатора безбедности саобраћаја за ПУ Шабац и Лозницу у односу на Републику Србију.

Да би се у потпуности сагледало постојеће стање на одређеном подручју у области безбедности саобраћаја, то подразумева да се спроведе и анализа ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима безбедног учешћа у саобраћају. Истраживање је спроведено у складу са ESRA<sup>1</sup> методологијом. У овом извештају, за Лозницу биће приказани резултати обухваћени истраживањем као што су перцепција становника у погледу ризика у саобраћају; ставови о санкционисању и висини казни; ставови према другим учесницима у саобраћају, као и поређење са вредностима за Републику Србију.

<sup>1</sup> European Survey Of Road Users' Safety Attitudes – Истраживање ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја на европском нивоу

# 2.

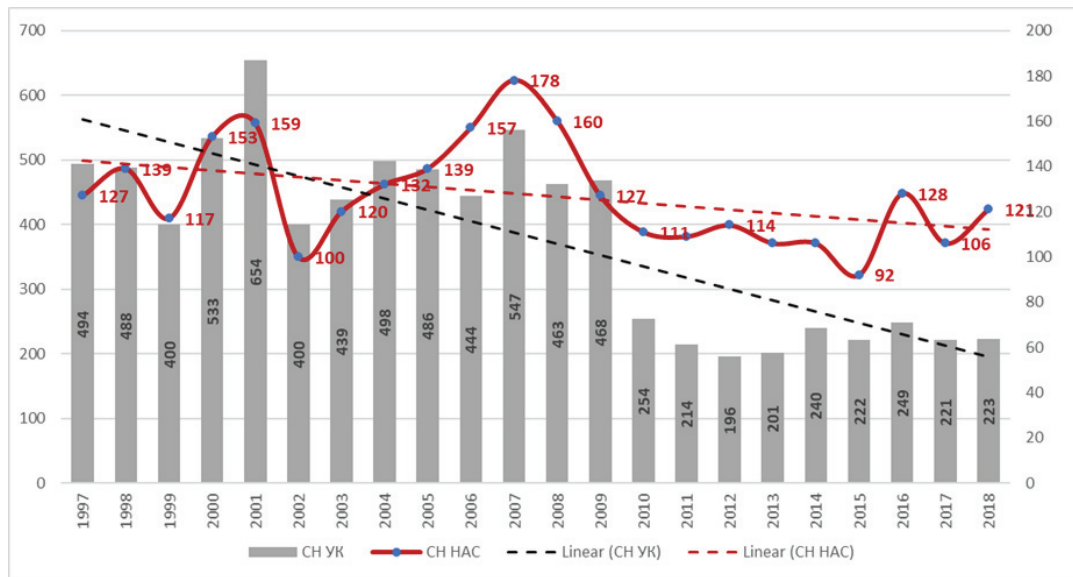
## АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА



У циљу унапређења безбедности саобраћаја, први корак у формирању Стратегије безбедности саобраћаја представља сагледавања постојећег стања. Како би се утврдило постојеће стање безбедности саобраћаја на територији града Лознице спроведена је детаљна анализа саобраћајних незгода и њихових последица, затим анализа индикатора безбедности саобраћаја и на крају анализа ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају, а најважнији резултати приказани су у наставку.

## 2.1. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И ЊИХОВИХ ПОСЛЕДИЦА

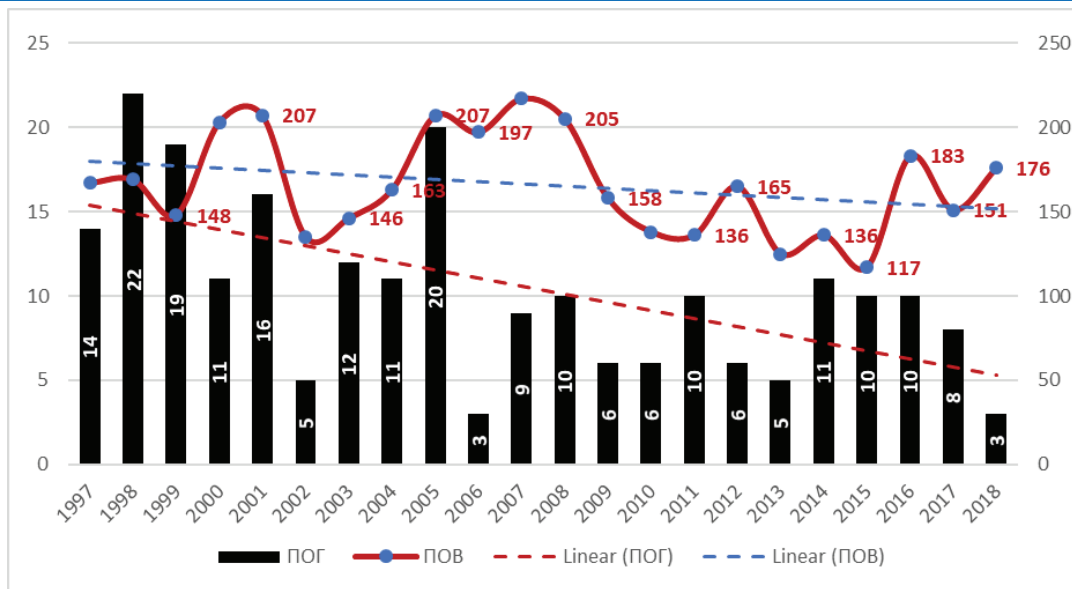
На основу детаљне анализе саобраћајних незгода и њихових последица, које су се догодиле на територији Лознице утврђено је да се у периоду од 1997-2018. године, догодило укупно 8.334 саобраћајних незгода. Од овог броја, 2.801 саобраћајних незгода је са настрадалим лицима, док је 5.533 саобраћајних незгода са материјалном штетом. У саобраћајним незгодама на територији Лознице, у посматраном временском периоду погинуло је 227 лица, тешке телесне повреде задобило је 964 лица, а лаке телесне повреде 2.685 лица (Дијаграм 2.1.1.).



Дијаграм 2.1.1. Укупан број саобраћајних незгода и број саобраћајних незгода са настрадалим лицима у Лозници, у периоду 1997-2018. године

Највећи број саобраћајних незгода у Лозници достигнут је 2001. године, када се догодило 654 саобраћајних незгода, од којих је 159 било са настрадалим лицима. Најмањи број саобраћајних незгода забележен је 2012. године (укупно 196 незгода), а са настрадалим лицима 2015. године (92 саобраћајне незгоде).

За разлику од укупног броја саобраћајних незгода које су се догодиле у Лозници у периоду од 1997. до 2018. године, број саобраћајних незгода са настрадалим лицима значајније осцилира током посматраног временског периода (Дијаграм 2.1.2.).



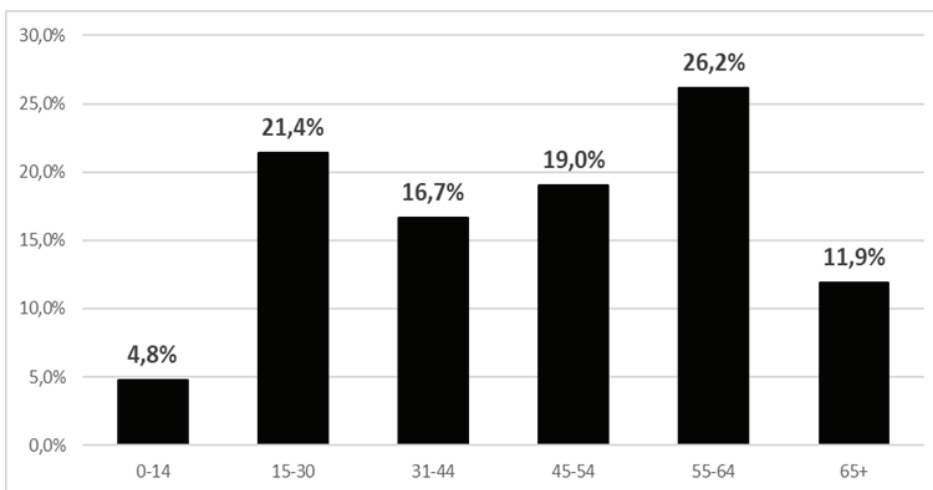
Дијаграм 2.1.2. Кретање броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду 1997–2018. Године

На основу анализе података утврђено је да је вредност јавног пондерисаног ризика у Лозници за 2018. годину 130. Према овом показатељу, Лозница заузима 61. место, међу градовима и општинама у Републици Србији.

У периоду од 2014. до 2018. године на територији града Лознице догодило се укупно 1.155 саобраћајних незгода, од којих су 34 саобраћајне незгоде са погинулим лицима, 519 саобраћајних незгода са повређеним лицима, а 602 саобраћајне незгоде са материјалном штетом. У овим саобраћајним незгодама погинула су 42 лица, тешке телесне повреде задобило је 178 лица, а лаке телесне повреде 763 лица.

Највећи проценат смртно настрадалих лица у саобраћајним незгодама у Лозници страдао је у својству возача (42,9%). Затим следе путници у моторним возилима (26,2%), пешаци (21,4%) и бициклисти (9,5%). Највише лица повређено у својству возача (323 лица, што чини 42,3% од укупног броја повређених). У својству путника у саобраћајним незгодама повређено је 240 лица (31,5% од укупног броја повређених лица), док су у својству пешака повређена 132 лица (17,3% од укупног броја повређених лица). Последњу категорију у овој расподели чине бициклисти, који у укупном броју повређених учествују са 8,9%.

У саобраћајним незгодама на територији града Лознице највише страдали возачи путничких аутомобила (59,6% свих настрадалих чине возачи путничких аутомобила). У структури погинулих лица у саобраћајним незгодама рањиви учесници учествују са 40,4% (17 погинулих лица), док у структури тешко повређених лица учествују са 47,2% (84 тешко повређена лица).



Дијаграм 2.1.3. Старосна расподела погинулих лица у саобраћајним незгодама у Лозници, за период 2014-2018. год.

Сагледавањем старосне структуре настрадалих лица у саобраћајним незгодама утврђено је да је највећи проценат старости од 15 до 30 година (33,2%). Следећа категорија учесника у саобраћају, према броју настрадалих лица јесте од 31 до 44 године (19,1%), што представља радно способно становништво.

Анализом старосне структуре погинулих лица на територији града Лознице у периоду од 2014. до 2018. год. (Дијаграм 2.1.3.), утврђено је да четвртина погинулих припада старосној категорији од 55-64. године (26,2%), а нешто више од петине су из старосне категорије 15-30 година (21,4%).

Расподела погинулих возача према старосним категоријама, указује да је највећи проценат возача припадао старосној категорији од 55-64 године (36,4%), а затим следе старосна категорија од 45-54 године (22,7%), и категорије од 15-30 и 31-44 године (по 13,6%). Међу погинулим возачима у саобраћају у Лозници, преовлађују мушкарци, који чине 91% свих погинулих, док жене чине 9% од броја погинулих. За разлику од возача, у структури погинулих путника у возилу у Лозници, доминантно је страдање особа женског пола (64%). Мушкарци чине 78% погинулих пешака, док жене чине 22%.

Анализом саобраћајних незгода са учешћем пешака утврђено је да је у периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници регистровано 135 саобраћајних незгода са учешћем пешака. У просеку се годишње у Лозници региструје 27 саобраћајних незгода са учешћем пешака, тако да су пешаци учесници у око 12% свих саобраћајних незгода. У посматраном временском периоду у саобраћајним незгодама у Лозници је погинуло 9 пешака, а 132 пешака је задобило повреде.

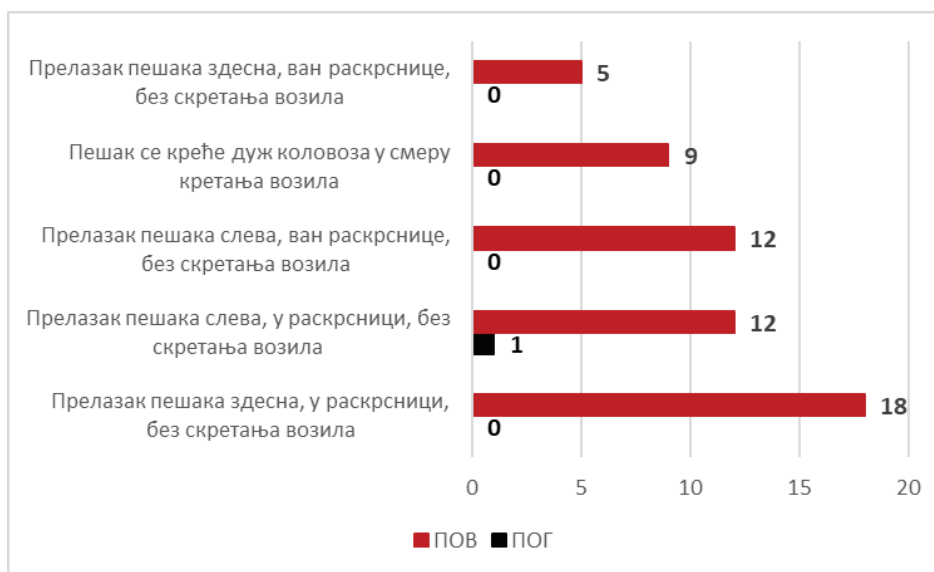
Погинули пешаци чине око 18% свих погинулих лица у Лозници, што је мање од просека за Србију, где пешаци чине 25% погинулих у саобраћајним незгодама.

Када је реч о повређеним пешацима, они чине око 17% свих повређених лица у саобраћајним незгодама у Лозници. Ова вредност је већа у односу на просек који важи у Србији, с обзиром да у Србији пешаци чине око 14% повређених у саобраћајним незгодама.

Највише погинулих пешака је из старосне категорије од 15 до 30 година, док је највише повређених пешака међу популацијом становништва од 65 и више година. Важно је напоменути да су у саобраћајним незгодама у Лозници, у посматраном временском периоду, у својству пешака повређена 22 детета.

Када се посматра структура погинулих пешака према полу, може се уочити да више страдају пешаци мушког пола (78%), док су особе женског пола у овој структури слабије заступљене (22%). Пешаци женског пола више задобијају повреде у саобраћајним незгодама од пешака мушког пола.

Најчешће евидентиран тип незгоде са погинулим пешацима је када пешак прелази коловоз, долазећи возилу са леве стране, и то у раскрсници. У структури повређених пешака, најчешће евидентиран тип незгоде је прелазак пешака преко коловоза, долазећи возилу са десне стране, у раскрсници, и то без скретања возила (Дијаграм 2.1.4.).



Дијаграм 2.1.4. Расподела најчешћих типова саобраћајних незгода са погинулим и повређеним пешацима у Лозници, у периоду од 2016. до 2018. године

Утицајни фактори на настанак саобраћајних незгода са пешацима који се издвајају јесу „Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“ и „Незаустављање возила испред обележеног пешачког прелаза“.

Пешаци су у Лозници највише страдали у саобраћајним незгодама са учешћем путничких аутомобила (33% СН ПОГ и 82% СН ПОВ).

Највише погинулих пешака било је у октобру месецу, док је највише повређених пешака било у априлу и мају.

Пешаци у Лозници у највећој мери страдају у насељу. Пешаци су највише смртно страдали на државном путу I реда у насељу (43%), а затим на локалном путу (29%). Саобраћајне незгоде са повређеним пешацима најчешће су се догађале на улицама у насељу (66%), а затим и на државним путевима II реда у насељу.

У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници је регистровано 86 саобраћајних незгода у којима су учествовали бициклисти. У просеку се годишње у Лозници региструје 17 саобраћајних незгода са учешћем бициклиста, тако да су бициклисти учесници у око 7,5% свих саобраћајних незгода.

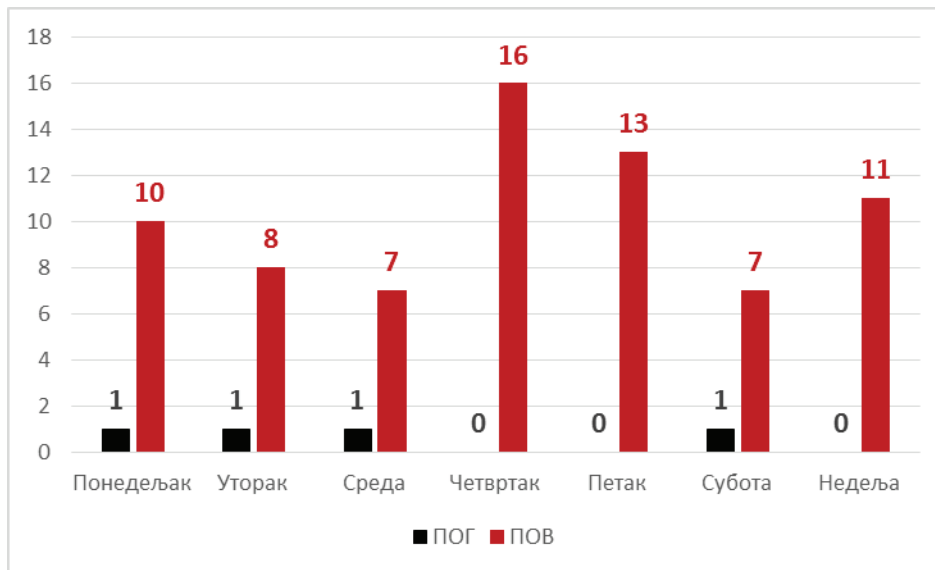
У посматраном временском периоду у Лозници су погинула 4 возача бицикла, док су 72 лица у својству возача или путника на бициклу задобила повреде. Погинули бициклисти чине око 9,5% свих погинулих, што је нешто више од просека за Србију, где бициклисти чине 9,2% погинулих.

Највише погинулих бициклиста је међу популацијом изнад 45 година старости. Важно је напоменути да је у Лозници у саобраћају погинуло једно дете, у својству бициклисте. Када се посматра структура настрадалих бициклиста према полу, може се уочити да више страдају бициклисти мушког пола.

Најчешће евидентирани тип незгоде са погинулим бициклистима јесу судари у сустизању, а када су повређени бициклисти у питању, најчешћи тип незгоде представљају судари најмање два возила која се крећу у истом смеру уз претицање.

Од утицајних фактора најчешће су евидентирани фактори неприлагођена брзина условима и стању пута и неуступање првенства пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја.

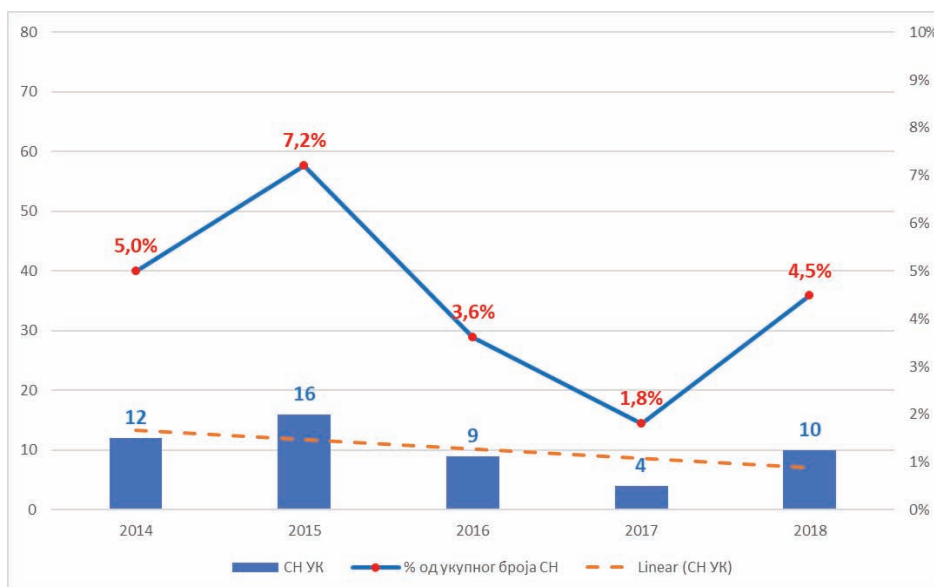
Бициклисти најчешће смртно страдају у летњим месецима (јун – август), као и у априлу месецу, а највише бивају повређени у априлу и мају. Највише погинулих бициклиста је било у данима: понедељак, уторак, среда и субота (по једно лице), док је највише повређених бициклиста било у четвртак и петак (Дијаграм 2.1.5.).



Дијаграм 2.1.5. Распореда погинулих и повређених бициклиста у Лозници по данима у недељи, у периоду од 2014. до 2018. године

Бициклисти су у Лозници у највећој мери страдају у насељу. Највећи број саобраћајних незгода са погинулим бициклистима догодио се на државном путу I реда ван насеља, док се највећи број саобраћајних незгода са повређеним бициклистима догодио на улицама.

У Лозници је од 2014. до 2018. године регистрована 51 саобраћајна незгода са учешћем мотоциклиста и мопедиста, што у просеку износи око 10 саобраћајних незгода годишње (Дијаграм 2.1.6.). У саобраћајним незгодама у Лозници су у посматраном периоду погинула 4 возача и путника на мотоциклу, а 2 на мопеду (укупно 6 моторизованих двоточкаша), док је повређено 30 мотоциклиста и 18 мопедиста.



Дијаграм 2.1.6. Број саобраћајних незгода у којима су учествовали мопедисти и мотоциклисти и заступљеност ових незгода у укупном броју саобраћајних незгода у Лозници, за период 2014-2018.

Мопедисти и мотоциклисти чине око 16% погинулих лица у саобраћајним незгодама и око 6% повређених лица.

У саобраћају у Лозници више страдају мотоциклисти од мопедиста (од укупно настрадалих моторизованих двоточкаша 67% погинулих и 63% повређених из ове категорије учесника чине мотоциклисти, а остатак мопедисти).

Када се посматра старосна структура погинулих и повређених мотоциклиста може се уочити да је највише повређених лица из ове категорије учесника међу младима (15-30 година), а затим међу популацијом од 31-44 године.

Када су мопедисти у питању, може се уочити повећано повређивање у саобраћајним незгодама и међу популацијом мопедиста који су старији од 65 година.

Сви погинули мопедисти су мушког пола, док је у структури погинулих мотоциклиста једна погинула особа женског пола.

Код саобраћајних незгода са погинулим мотоциклистима и мопедистима издваја се тип саобраћајних незгода „најмање два возила – чеони судар“. Такође, издвајају се два утицајна фактора, а то су „неискуство возача које је допринело незгоди“ и „возач под утицајем алкохола“.

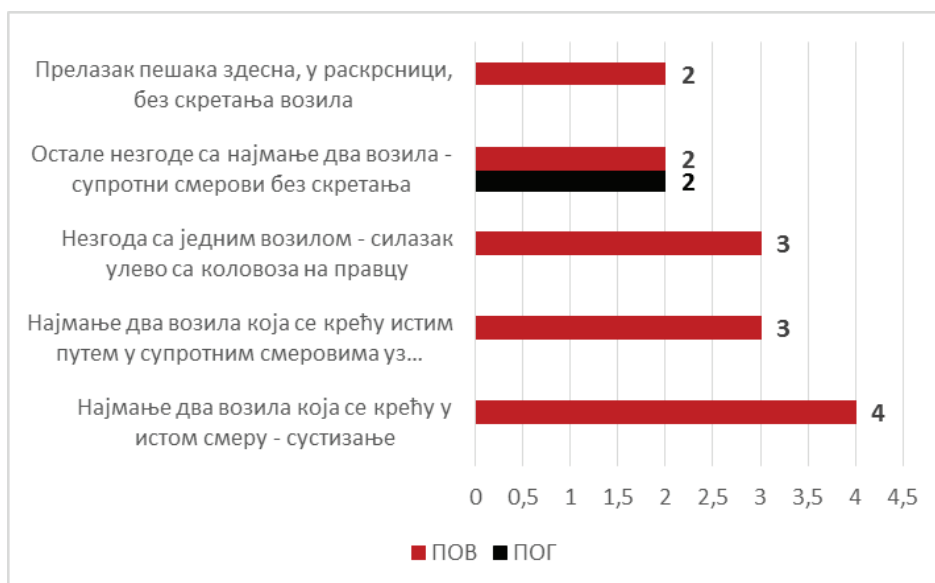
Највећи број мотоциклиста је смртно настрадао (50%) и био повређен (66,7%) у саобраћајним незгодама са путничким аутомобилима.

Ова категорија учесника у саобраћају највише је страдала у периоду од маја до октобра месеца. Када се посматрају дани у недељи, највише саобраћајних незгода са повређеним мотоциклистима и мопедистима је било суботом, а најмање уторком. Вечерњи сати су најзаступљенији и у погледу броја повређених и у погледу броја погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима.

Мотоциклисти и мопедисти у највећој мери страдају у насељу. Највећи број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним мотоциклистима и мопедистима догодио се на улицама у насељу.

На територији града Лознице, у периоду од 2014. до 2018. године, укупно су се догодиле 174 саобраћајне незгоде у којима су учествовала теретна возила. Анализом страдалих лица у саобраћајним незгодама која су се налазила у теретним возилима, добија се резултат да је на територији Лознице, у посматраном петогодишњем периоду, смртно страдало 5 лица.

За посматрани петогодишњи период, просечна заступљеност погинулих лица у незгодама са теретним возилима, у Лозници је већа од просека за Републику Србију (у Лозници 10,5%, а у Србији 8,23%).



Дијаграм 2.1.7. Расподела најчешћих типова саобраћајних незгода са учешћем теретних возила, у односу на страдала лица, у Лозници, за период 2016-2018.

У Лозници, у периоду од 2016. до 2018. године, најчешће евидентирани тип саобраћајних незгода са повређеним лицима, у којима су учествовала теретна возила, је „најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање“ (Дијаграм 2.1.7.).

Када је реч о саобраћајним незгодама са погинулим лицима са учешћем теретних возила, једино се издваја тип „остале незгоде са најмање два возила – супротни смерови без скретања“.

Лица из теретних возила, која су смртно страдала, учествовала су у незгодама у којима је препознат утицајни фактор „небезбедно одстојање или растојање између возила“.

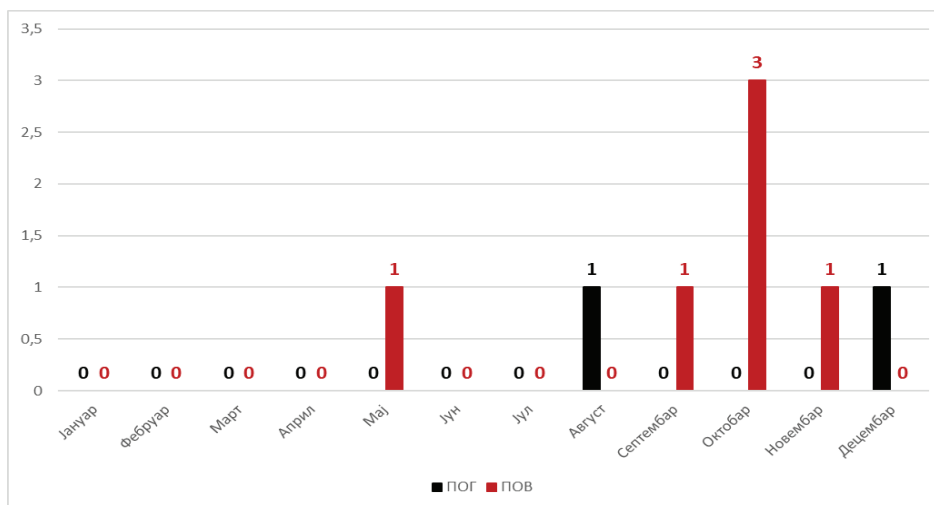
Детаљном анализом временске расподеле погинулих и повређених возача и путника у теретним возилима, може се закључити да су лица из ове категорије учесника у саобраћају смртно настрадала у јулу, августу и октобру. Највише смртно настрадалих путника и возача у ТВ било је у суботу и четвртак, а период у току дана са највећим бројем настрадалих је од 04:00 до 05:00 часова.

У просеку годишње се у Лозници региструје 5 саобраћајних незгода са учешћем трактора. Трактори у просеку годишње учествују у око 2% саобраћајних незгода у Лозници. У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници је регистровано 27 саобраћајних незгода у којима је један од учесника био трактор у којима су погинула 3 лица, а повређено је 11 лица.

Анализом старосне структуре настрадалих возача и путника на тракторима може се уочити да је највише погинулих лица из старосне категорије од 55-64 године, а повређених лица из старосне категорије 65+.

Као најчешће евидентирани утицајни фактори настанка незгода са учешћем трактора и погинулих возача и путника у тракторима издвајају се: Неприлагођена брзина, Нагла (изненадна) промена смера кретања возила, Лош или неадекватно одржаван коловоз и Погрешно извођење окретања или другог маневра возилом.

Путници и возачи на трактору су најчешће смртно страдали у саобраћајним незгодама без учешћа другог возила, односно приликом превртања трактора.



Дијаграм 2.1.8. Расподела настрадалих возача и путника трактора, по месецима у години, у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. год.



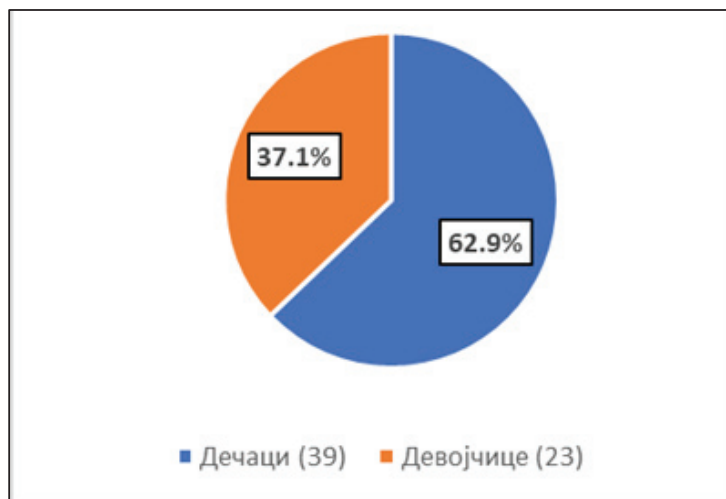
Јесењи и пролећни месеци су ризични, када је реч о саобраћајним незгодама са погинулим и повређеним лицима, у којима је учествовао трактор у Лозници. Возачи и путници на трактору смртно су страдали у среду и суботу (по 1 ПОГ), а субота је дан када је у саобраћајним незгодама повређено највише путника и возача трактора (Дијаграм 2.1.8.).

Возачи и путници у тракторима у Лозници највише су страдали у поподневном и вечерњем периоду (од 15 до 21 сат). Возачи и путници у путничким аутомобилима су у Лозници у највећој мери страдали у насељу.

У периоду од 2014. до 2018. године, у Лозници, догодиле су се 62 саобраћајне незгоде са учешћем деце, што на годишњем нивоу чини око 12 саобраћајних незгода. Деца у просеку годишње учествују у око 5% саобраћајних незгода у Лозници.

Од укупног броја повређених лица, деца чине у просеку око 7%, што је за нијансу повољније у односу на Србију, где је то 8%. Деца су доминантно у саобраћајним незгодама била повређивана у својству путника (48%), затим следи повређивање у својству пешака (36%) и возача (16%).

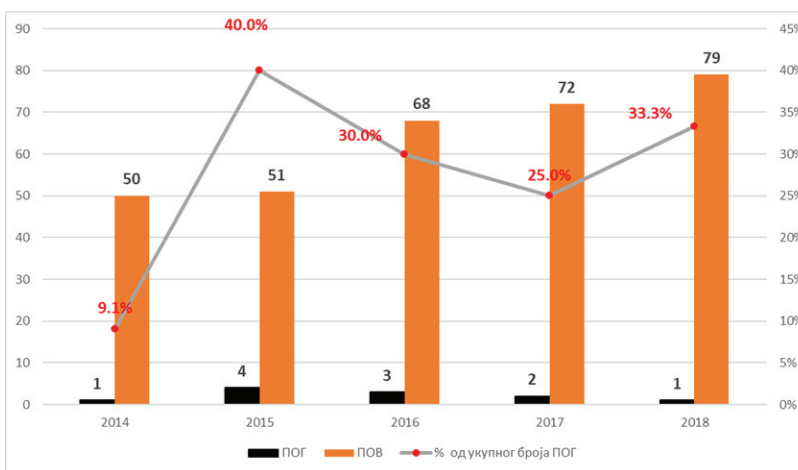
Када се анализирају временске расподеле страдања деце, према својствима може се закључити да деца у Лозници као пешаци највише страдају у марту и августу, као путници у мају и октобру, а као бициклисти у мају и јуну. По данима у току недеље, деца највише као пешаци страдају понедељком, уторком и петком, као бициклисти четвртом и суботом, а као путници суботом. По часовима у току дана, деца највише страдају у поподневним сатима, око 17 сати, као пешаци и путници, а као бициклисти око 14 сати.



Дијаграм 2.1.9. Расподела повређене деце у саобраћајним незгодама у Лозници према ПОЛУ, за период 2014-2018.

Анализирајући разлике у страдању деце према полу у саобраћајним незгодама у Лозници (Дијаграм 2.1.9.), у периоду од 2014. до 2018. године, може се закључити да су деца мушког пола угроженија (63% наспрам 37%).

За пет година, од 2014. до 2018. године, у Лозници је погинуло 11 младих, што чини 26% свих погинулих у Лозници и у односу на Србију (21%), то је више смртно страдалих младих лица у саобраћајним незгодама. Расподела погинулих и повређених дана је графички (Дијаграм 2.1.10.)



Дијаграм 2.1.10. Број погинулих и повређених младих у незгодама и заступљеност погинулих младих у укупном броју погинулих лица у СН у Лозници, за период 2014-2018. год.

Када се анализира својство настрадалих младих у Лозници, за посматрани период 2014-2018. године, може се закључити да су млади доминантно страдали као возачи, потом као путници и на крају тек као пешаци.

Доминантна категорија возила у којој су се млади налазили када су страдали као возачи у саобраћајним незгодама је путнички аутомобил.

Када се страдање младих анализира према својству учешћа у саобраћајним незгодама и посебним старосним категоријама може се закључити да су погинули возачи најчешће између 21 и 24 година старости, а погинули пешаци између 15 и 20 година старости.

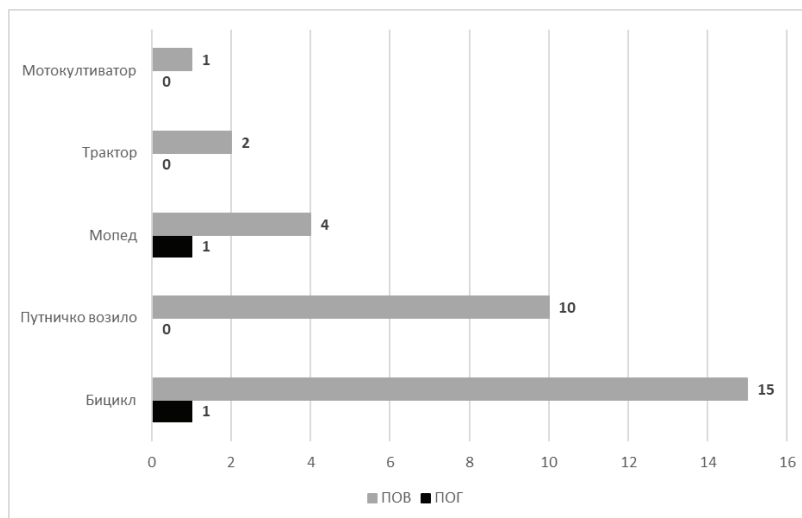
Временска расподела страдања младих је показала да је највише младих возача погинуло у октобру, након чега следи јул, док у осталим месецима нема издвојених смртних страдања.

Повређених младих возача је било највише у периоду од јула до августа, а путника и пешака у мају. Највише младих је погинуло у петак, а највише их је повређено у суботу. По часовима, највише младих као путника и возача страда ноћу и у касним вечерњим сатима, а као пешака увече.

Скоро три четвртине младих, настрадалих у саобраћајним незгодама у Лозници, у периоду од 2014. до 2018. године, чини мушки пол.

У периоду од 2014-2018. године у Лозници је у саобраћајним незгодама погинуло пет лица старијих од 65 година и 83 лица из ове старосне групе је задобило повреде. У односу на укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама у Лозници, лица старија од 65 година чине 11% погинулих и 11% повређених у саобраћајним незгодама.

Лица старија од 65 година највише страдају у својству возача и пешака. Детаљном анализом погинулих и повређених лица старијих од 65 година у својству возача, може се уочити да су старији као возачи највише страдали на бициклу (Дијаграм 2.1.11.).



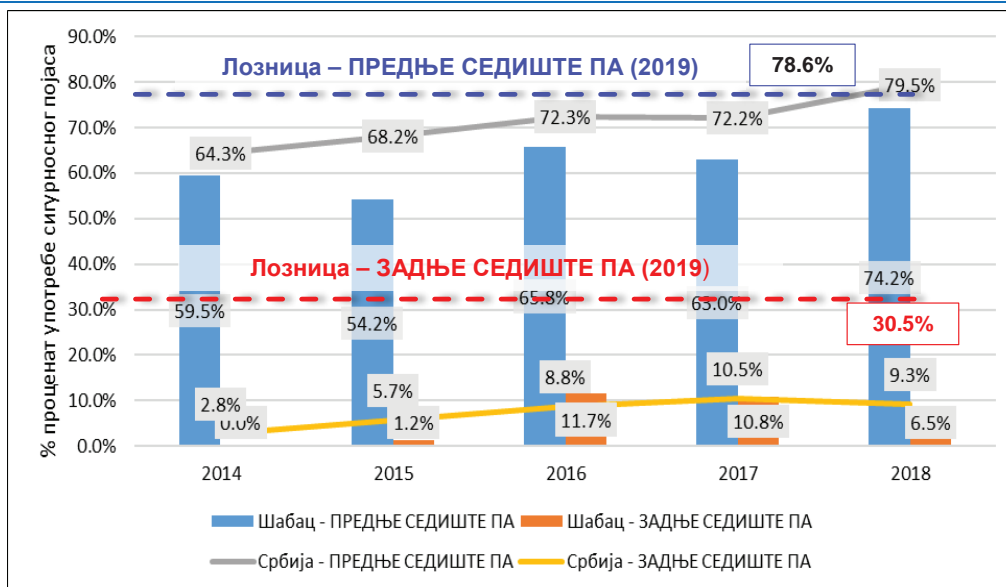
Дијаграм 2.1.11. Број погинулих и повређених старијих ВОЗАЧА, по КАТЕГОРИЈИ ВОЗИЛА у којој су се налазили, у Лозници, за период 2014-2018.

Анализом временске дистрибуције страдања старих лица у саобраћајним незгодама, може се закључити да највише старијих лица смртно страда у августу и октобру месецу, да их највише бива повређено у априлу, септембру и октобру. По данима, старија лица су смртно страдала понедељком, уторком, четвртком и петком, а највише бивала повређена петком. Анализа часовне расподеле у току дана је показала да су старија лица највише смртно страдала ноћу и у поподневним часовима, а највише бивала повређена од 12 до 13 сати.

Када се ради о својству којем страдају старија лица, возачи мушког пола су угроженији (од жена, док су са друге стране особе женског пола угроженије када у саобраћајним незгодама учествују у својству путника, односно у својству пешака).

## 2.2. АНАЛИЗА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

На основу спроведене анализе индикатора безбедности саобраћаја на територији града Лознице, утврђено је да је употреба сигурносног појаса код возача путничких аутомобила у Лозници већа у односу на Републику Србију, а боље стање у односу на Србију забележено је када је у питању употреба сигурносних појасева код тешких теретних возила.



Дијаграм 2.2.1. Употреба сигурносног појаса на предњем и задњем седишту у ПА на територији Шапца и Србије (насеље)

Употреба сигурносног појаса на задњем седишту у путничким аутомобилима у Лозници је значајно већа него у ПУ Шабац и у Републици Србији и износи 30,5% (Дијаграм 2.2.1.)

Употреба дечијих заштитних система у насељу нема успостављен стални растући тренд, али је у 2018. години забележен значајан напредак када је у питању овај индикатор. Другим речима, у ПУ Шабац 2018. године употреба је порасла до 83,3% што је вредност значајно већа у односу на Републику Србију. Сличан тренд је и за старију и за млађу популацију деце стим што је вредност за ПУ Шабац мања у односу на старију децу. У Лозници проценат употребе износи 57,6% када су у питању млађа деца, односно 27% када је реч о старијој деци.

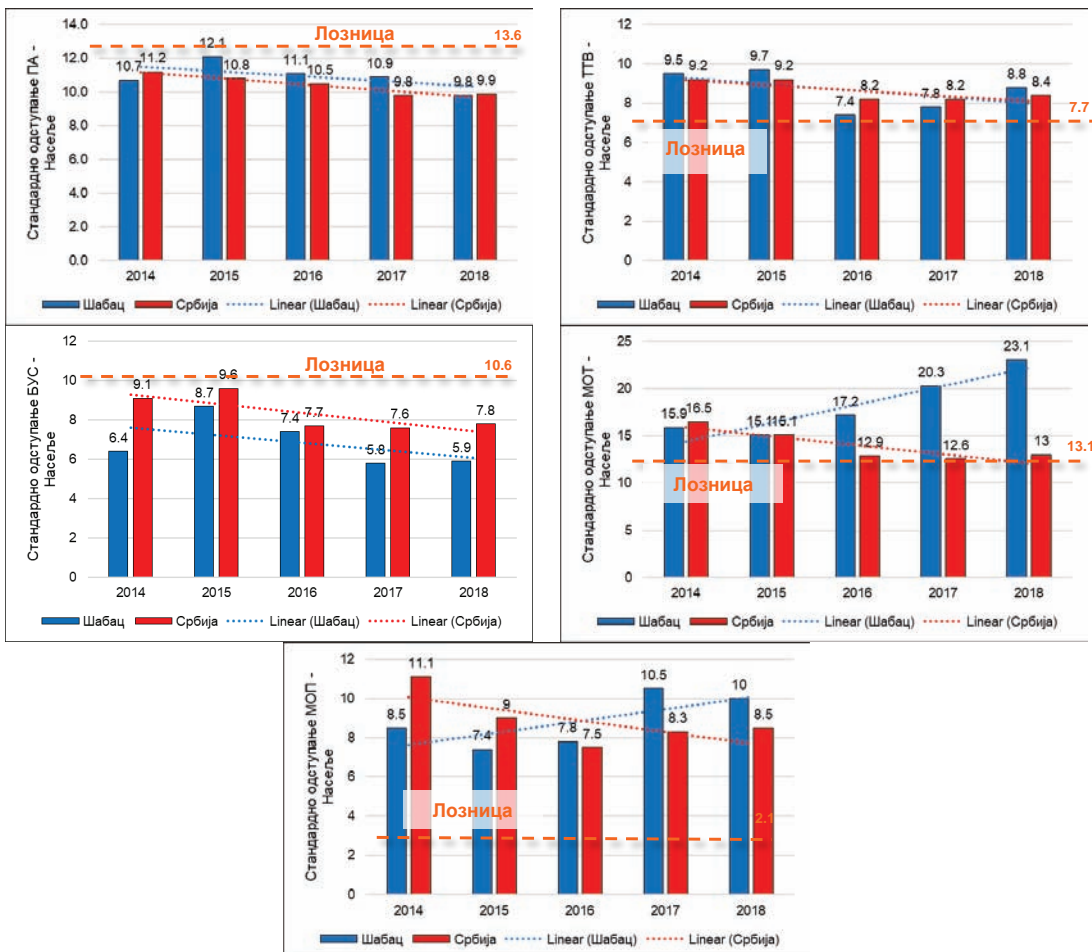
Може се рећи да укупна употреба заштитних система за децу до 12 година у насељу у ПУ Шабац има растући тренд, као што је то и за Србију, при чему је највећа вредност забележена у 2018. години, односно 62,5%. У Лозници проценат употребе у 2019. години је 41,4%

У Лозници у 2019. години проценат употребе кацига код возача мопеда износио је 73,2%, што је вредност у нивоу ПУ Шабац за 2018. годину. Процент употребе заштитних кацига код возача мопеда у Лозници ван насеља је 50%, а што је значајно мања вредност у односу на просек у ПУ Шабац и Србију. Крајње алармантно стање забележено је када су у питању путници на мопеду, где је проценат употребе заштитних кацига 0%.

Употреба заштитних система пре свега зависи од ставова и знања учесника у саобраћају, док се последице коришћења/некоришћења огледају у последицама саобраћајних незгода. Генерално, употреба заштитних система у Лозници није на задовољавајућем нивоу, а такво стање управо је последица знања и ставова учесника у саобраћају. Међу индикаторима који имају повољније вредности са аспекта безбедности саобраћаја у односу на Србију истичу се употреба сигурносних појасева код возача тешких теретних возила у насељу и ван насеља, употреба заштитних система за децу до 12 година у насељу и употреба заштитних система за децу до 3 године ван насеља.

Просечна брзина тешких теретних возила у насељу од 57,8 km/h представља вредност која је изнад ограничења брзине. Такво стање може се негативно одразити на безбедност саобраћаја, пре свега кроз последице саобраћајних незгода са учешћем тешких теретних возила, где су оне по правилу теже у односу на остале категорије возила. Поред просечне брзине теретних возила и просечна брзина аутобуса је изнад ограничења и износи 56,9 km/h.

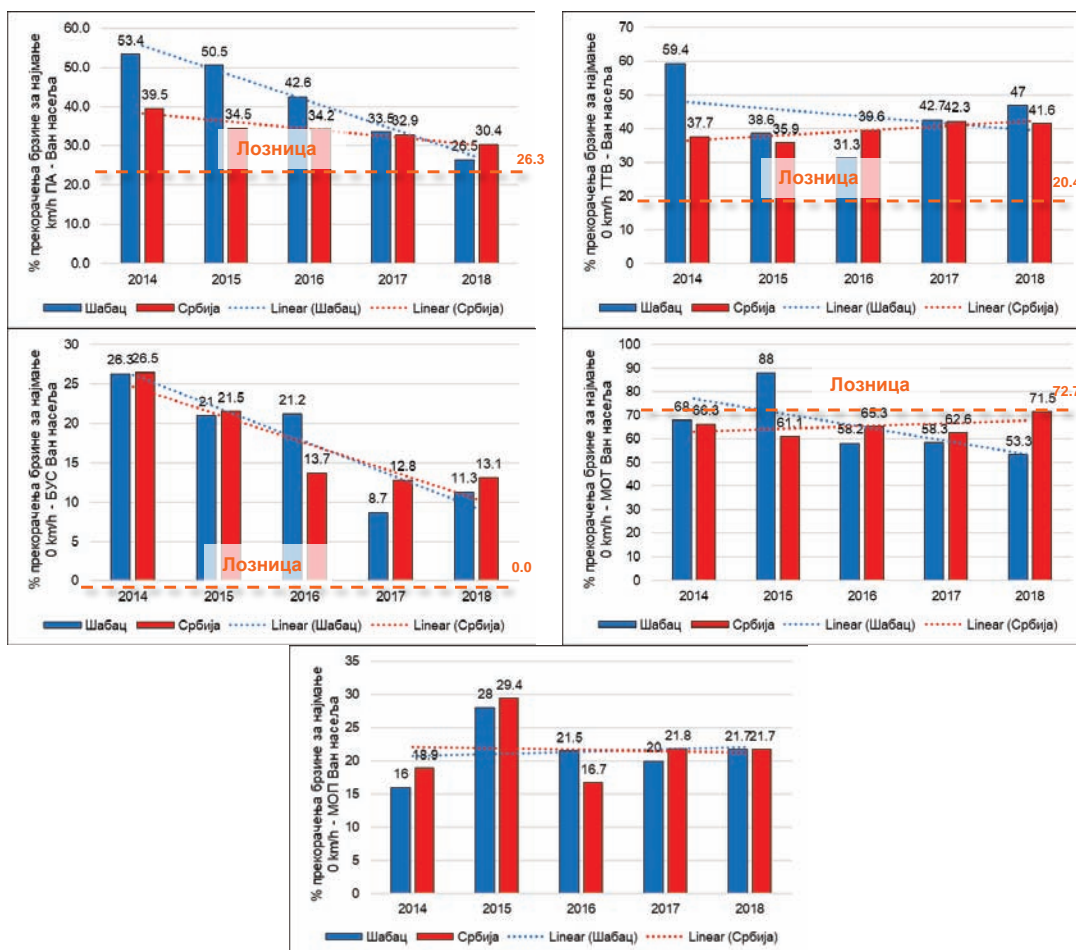
Вредности 85 – тог перцентиља брзине у насељу су са аспекта безбедности саобраћаја лоше за тешка теретна возила и аутобусе. Највеће стандардно одступање у насељу измерено је када су у питању путнички аутомобили, односно чак 13,6 km/h, а што указује и на велику варијансу брзина путничких аутомобила. Поред тога стандардно одступање брзине аутобуса значајно је веће у односу на просек у Србији (Дијаграм 2.2.2.).



Дијаграм 2.2.2. Стандардно одступање брзине у Шапцу, Србији и Лозници (насеље)

Крајње алармантно стање забележено је када је у питању индикатор проценат прекорачења брзине где све категорије возила, осим путничких аутомобила, у значајној мери прекорачују брзину, а најкритичнији су возачи мопеда и мотоцикала са процентом прекорачења од 100%. Анализом екстремних прекорачења, поред мотоцикла и мопеда, четвртина аутобуса је у овом прекршају, односно 26,7%.

Када је у питању стање индикатора везаних за брзину у Лозници, ситуација ван насеља је у знатној мери боља у односу на Републику Србију и ПУ Шабац, а посебно добри резултати постигнути су када је у питању проценат прекорачења за најмање 0 km/h путничких аутомобила и тешких теретних возила (Дијаграм 2.2.3.).



Дијаграм 2.2.3. Процент прекорачења брзине у Шапцу и Србији (ван насеља)

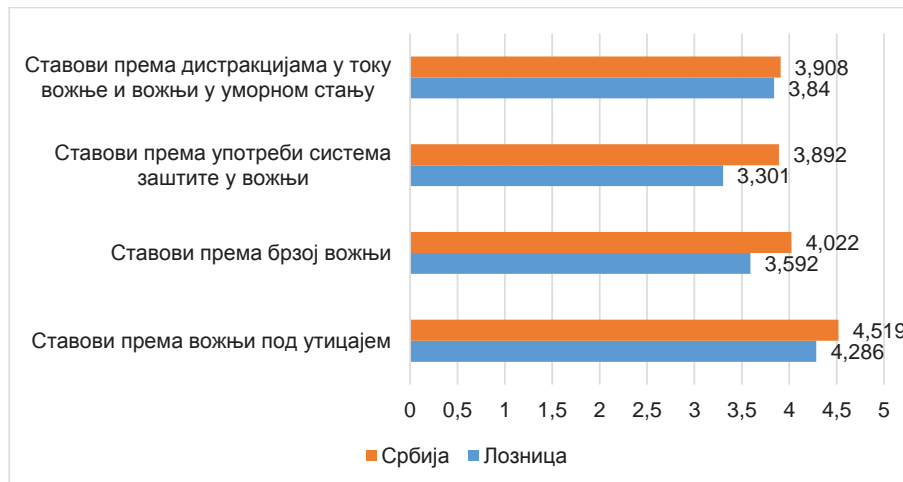
Анализом индикатора у вези вожње под утицајем алкохола, утврђено је да је успостављен осцилирајући тренд током анализираних година, а вредности овог индикатора су неповољније када су у питању деонице пута ван насеља.

### 2.3. АНАЛИЗА СТАВОВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Анализа ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја у Лозници утврђено је да највећи проценат испитаника упражњава ходање као начин кретања (27,6 %), док је од начина превоза најзаступљенији аутомобил као путник са уделом од 22,8 %. Значајан удео у расподели односи се на бицикл, односно 12 %.

Испитаници из Лознице, као и испитаници на националном нивоу Републике Србије имају повољне ставове према безбедности саобраћаја, јер су све вредности веће од 3 (на скали од 0 до 5).

Значајан простор за унапређење ставова постоји када су у питању ставови према вожњи под утицајем и ставови према употреби система заштите у возилима (Дијаграм 2.3.1.).



Дијаграм 2.3.2. Ставови према безбедности саобраћаја у Лозници и Србији

Становници Лознице сматрају да је најбезбеднији начин кретања ходање (пешачење, цогирање, ролери, скејборд...), средња вредност свих одговора је 7,1 што је ближе броју 10. На другом месту по безбедности, а по мишљењу испитаника налази се вожња у путничком аутомобилу као путник са средњом вредношћу одговора од 6, а затим вожња у путничком аутомобилу као возач.

У групу најнебезбеднијих видова превоза испитаници су уврстили електрични бицикл, мотоцикл (>50 cm<sup>3</sup>) као возач и камион као возач.

Перцепција ризика саобраћајне принуде у Лозници (2,885) је незнатно већа у односу на национални ниво (2,679), а анализирана је кроз питања која се односе на перцепцију вероватноће контроле од стране полиције за брзу вожњу, при вожњи под утицајем алкохола, дроге, неупотребе сигурносног појаса, неупотребе заштитне кациге и употребе мобилног телефона.

На основу анализе ставова о висинама казни може се закључити да мали проценат испитаника сматра да су казне сувише велике за одређене прекршаје. Од посматраних прекршаја, највећи проценат испитаника у Лозници сматра да су казне превисоке за некоришћење сигурносног појаса, затим следе казне за прекорачење брзине и вожњу под утицајем алкохола.

**3**



**ЖЕЉЕНО  
СТАЊЕ У  
БЕЗБЕДНОСТИ  
САОБРАЋАЈА**



У процесу формирања стратешких докумената неизоставно је дефинисати жељено стање, односно стање у које желимо прећи из постојећег стања уз примену одговарајућих мера. Жељено стање у безбедности саобраћаја дефинише се уз помоћ визије, мисије и циљева. Циљеви се дефинишу као квантитативни (нумерички) и квалитативни (описни).

### 3.1. ВИЗИЈА

#### **ВИЗИЈА**

**Друмски саобраћај у граду Лозници без погинулих, са знатно смањеним бројем повређених и знатно смањеним трошковима саобраћајних незгода.**

### 3.2. МИСИЈА

#### **МИСИЈА**

**Успоставити одржив развој саобраћаја са ефикасним заштитним системом у безбедности саобраћаја.**

### 3.3. ЦИЉЕВИ

Циљеви Стратегије безбедности саобраћаја града Лознице за период 2020-2025. године су усаглашени са циљевима препознатим на националном нивоу за 2020. годину. С обзиром да још увек нису дефинисани национални циљеви за период до 2025. године, у овој Стратегији дефинисани су циљеви карактеристични за локални ниво до 2025. године. Како је већ поменуто, циљеви се дефинишу као квалитативни (описни) и квантитативни (нумерички).

Квалитативни циљеви се односе на институционалне капацитете и њихов рад, као и ставове учесника. Са друге стране, квантитативни циљеви се односе на индикаторе безбедности саобраћаја, апсолутне и релативне податке о саобраћајним незгодама и њиховим последицама.

### **3.3.1. Унапредити капацитет и интегритет институција и појединаца – ојачати заштитни систем**

Јачање заштитног система безбедности саобраћаја кроз јачање капацитета и интегритета свих субјеката безбедности саобраћаја и унапређење њихове међусобне комуникације, кооперације и координације представља први корак у успостављању позитивног тренда безбедности саобраћаја на територији Лознице. У циљу јачања заштитног система у Лозници, неопходно је у периоду до 2025. године константно унапређивати структуру и ауторитет Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима и наставити са константним пружањем политичке, стручне, научне, административне и медијске подршке која ће омогућити планирање и реализацију свих мера и активности дефинисаних овом Стратегијом.

Чланови Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима треба да наставе усавршавање на семинарима и конференцијама у циљу стицања нових знања и размене савремених искустава. Поред тога, потребно је успоставити систематско стручно усавршавање васпитачица, учитеља, наставника, новинара, саобраћајне полиције, запослених у управи града и других носилаца послова безбедности саобраћаја.

Шира примена аутоматских система контроле ојачаће капацитет и интегритет саобраћајне полиције, што ће се одразити на повећање субјективног ризика учесника у саобраћају и боље поштовање прописа у саобраћају.

Велики искорак у систему евидентирања података о саобраћају и саобраћајним незгодама, остварен применом CADAS протокола пружа могућност квалитетнијег праћења стања безбедности саобраћаја, ставова и индикатора о безбедности саобраћаја, а тиме и дефинисање одговарајућих мера за смањење угрожености у саобраћају.

Значајна активност биће и редовно праћење спровођења стратегије и њена евалуација, како би се, по потреби кориговале активности на остваривању циљева.

### **3.3.2. Унапређивати знања, ставове и свест учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја**

Континуираним радом на унапређењу знања, развоју и утемељењу позитивних ставова у безбедности саобраћаја, као и свести учесника у саобраћају о значају безбедног учешћа и понашања у саобраћају утицаће се на унапређење безбедности саобраћаја.

Имајући у виду постојеће стање знања, ставова и свести учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја, циљеви за Лозницу до 2025. године су:

- подизање свести о опасностима вожње под утицајем алкохола и умора,
- подизање свести о значају употребе система заштите (сигурносних појасева на предњем и задњем седишту и безбедносних седишта за децу),
- учвршћивање ставова о дистракцијама током вожње,
- учвршћивање ставова о опасностима небезбедног понашања рањивих учесника у саобраћају, а посебно возача електричних бицикала, мопеда и мотоцикала.

### 3.3.3. Унапређивати индикаторе безбедности саобраћаја који се односе на понашање у саобраћају

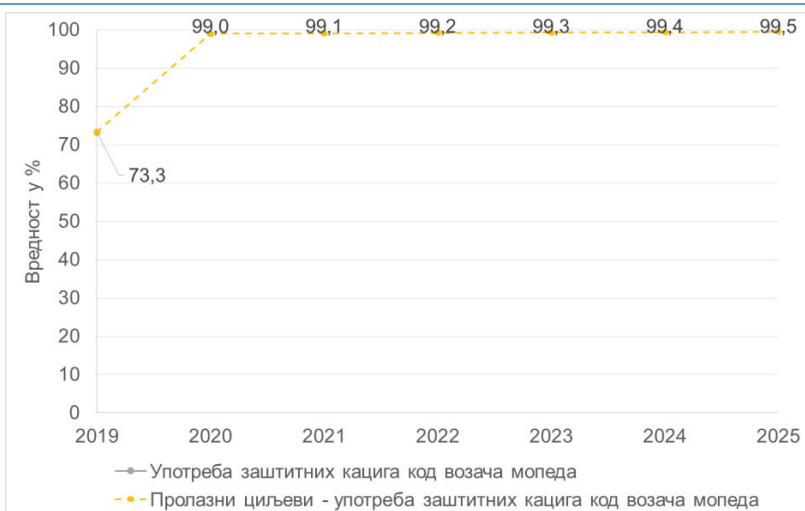
Перманентно унапређивати ниво индикатора безбедности саобраћаја који се односе на понашање у саобраћају, тако што ће се у континуитету пратити и унапређивати стање на годишњем нивоу, је циљ у вези индикатора који се односе на понашање.

Табела 3.3.1. Циљеви у погледу индикатора безбедности саобраћаја у Лозници

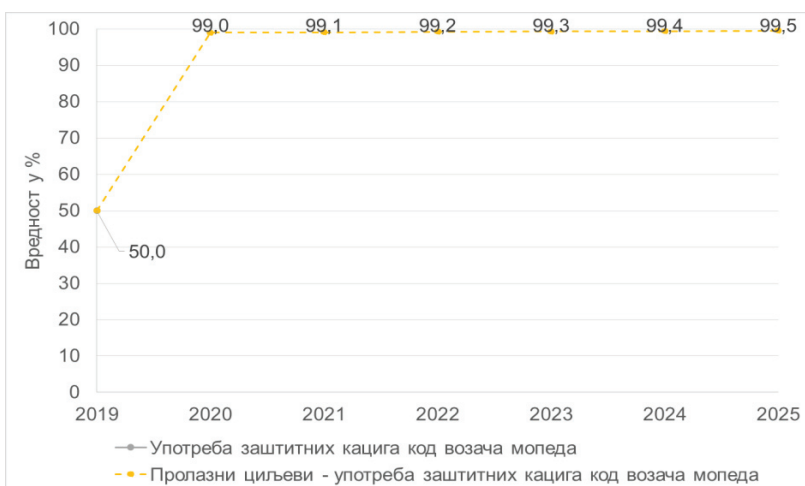
Назив индикатора БС	Вредност за Лозницу за 2019. годину		Циљ за Лозницу за 2020. годину	Национални циљ, Србија 2020. године	Циљ за Лозницу за 2025. годину
	насеље	ван насеља			
<b>Индикатори везани за заштитне системе</b>					
% употребе заштитних кацига код mopеда (насеље/ван насеља)	73,3	50	99	99	99,5
% употребе заштитних кацига код мотоцикала (насеље/ван насеља)	94,9	100	99	99	99,5
% употребе с/п на предњим седиштима путничких аутомобила	78,6	85,6	95	95	97
% употребе с/п на задњим седиштима	30,5	18,2	85	85	95
% употребе заштитних система за децу до 3 године старости	57,6	68,2	96	96	98
% употребе заштитних система за децу 4-12 година	27	41,5	70	-	98
<b>Индикатори везани за брзину</b>					
% прекорачења брзине путничких аутомобила за преко 10 km/h	45,3	8,7	4,9	4,9	3,5
<b>Индикатор који се односи на алкохол</b>					
% возача под утицајем алкохола - истраживање 2018, ПУ Шабач	1,1	2,0	0,1	0,1	0,05

Индикатори безбедности саобраћаја, а посебно употреба заштитних система су у јакој корелативној вези са последицама саобраћајних незгода, а посебно са бројем погинулих у саобраћају. Из тих разлога најразвијеније земље стратешке циљеве опредељују како у односу на последице (број погинулих, број повређених, број незгода), тако и у односу на индикаторе употребе заштитних система у саобраћају, индикаторе у вези брзине, индикаторе у вези војње под утицајем алкохола и сл.

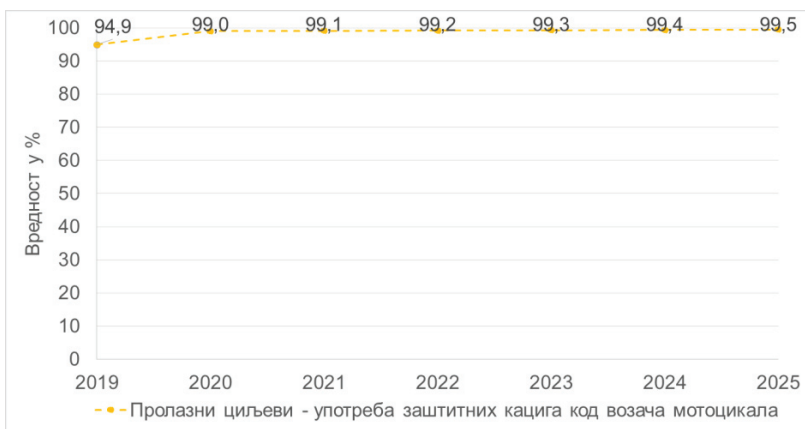
Циљеви у погледу индикатора безбедности саобраћаја у Лозници (Табела 3.3.1.) до 2020. године су усаглашени са националним циљевима, а затим су дефинисани циљеви за 2025. годину. У циљу праћења реализације дефинисаних циљева стратегије, неопходно је периодично, а најмање једном годишње, анализирати да ли се предвиђени циљеви остварују. У ту сврху планирани су тзв. пролазни циљеви до коначних циљева за 2025. годину, који су приказани графички (Графикон 3.3.1. -Графикон 3.3.14.).



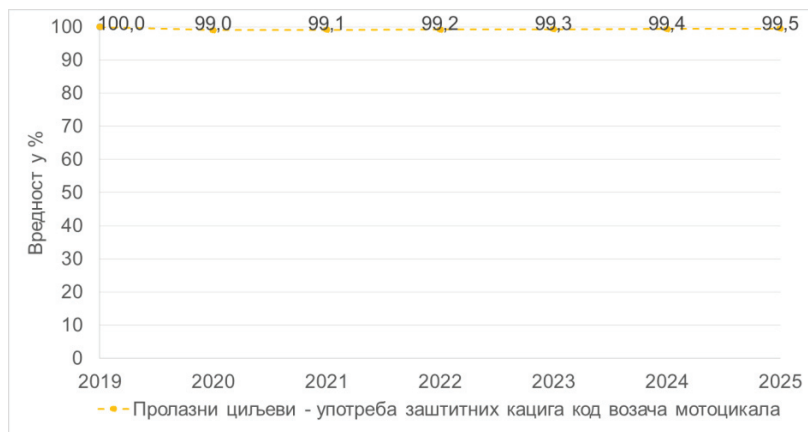
Графикон 3.3.1. Пролазни циљеви % употребе заштитне кациге код возача мопеда у насељу



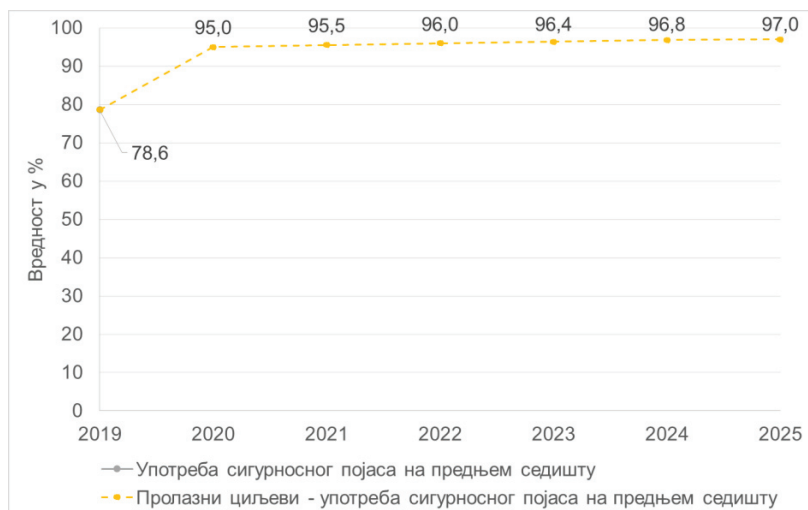
Графикон 3.3.2. Пролазни циљеви % употребе заштитне кациге код возача мопеда ван насеља



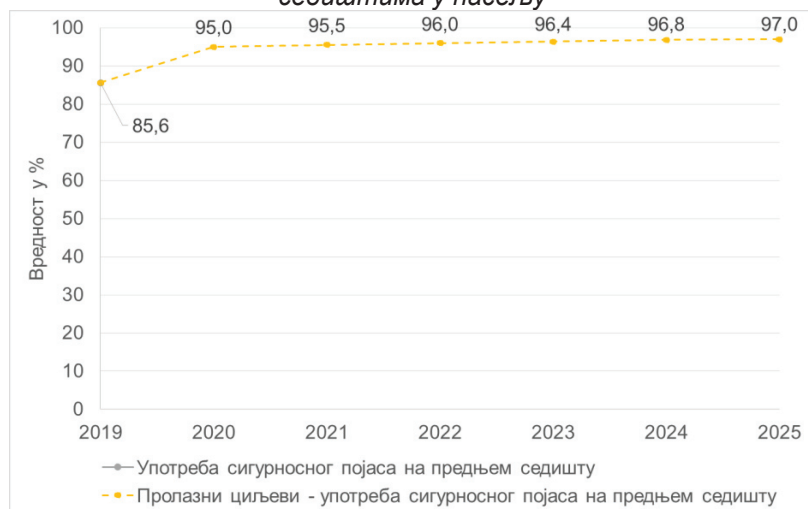
Графикон 3.3.3. Пролазни циљеви % употребе заштитне кациге код возача мотоцикла у насељу



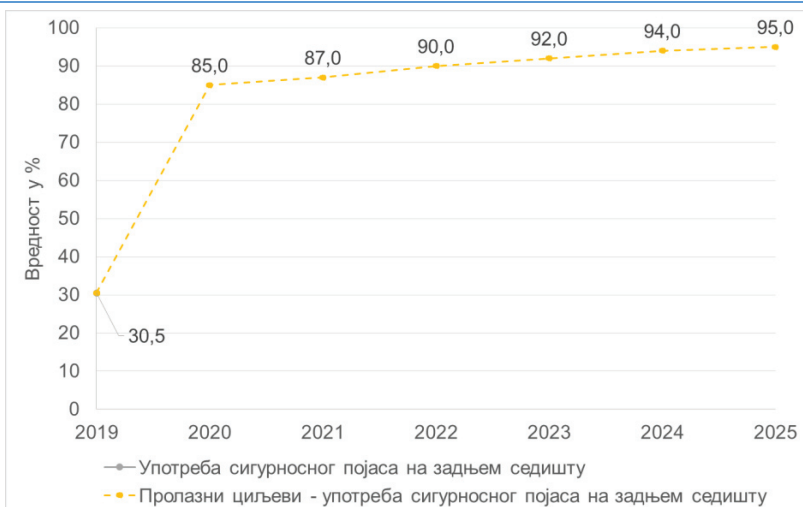
Графикон 3.3.4. Пролазни циљеви % употребе заштитне кациге код возача мотоцикла ван насеља



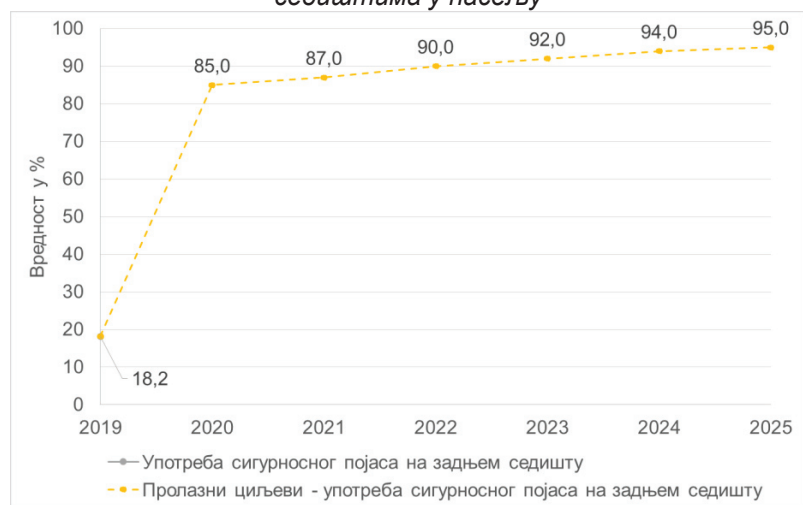
Графикон 3.3.5. Пролазни циљеви % употребе сигурносног појаса на предњим седиштима у насељу



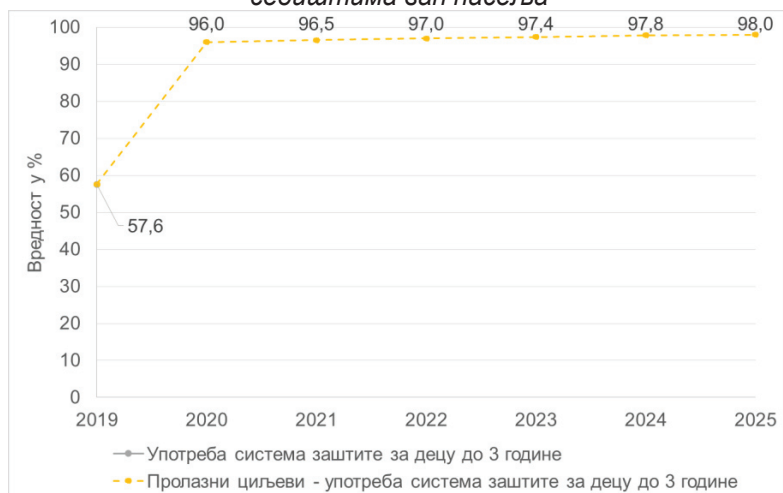
Графикон 3.3.6. Пролазни циљеви % употребе сигурносног појаса на предњим седиштима ван насеља



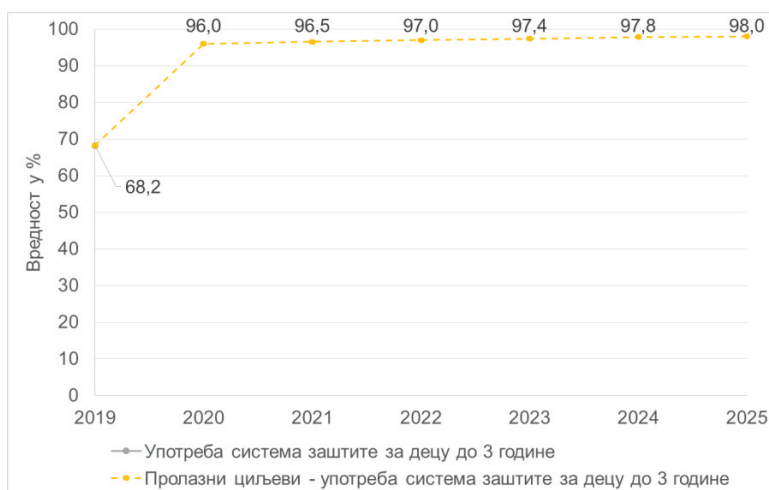
Графикон 3.3.7. Пролазни циљевци % употребе сигурносног појаса на задњим седиштима у насељу



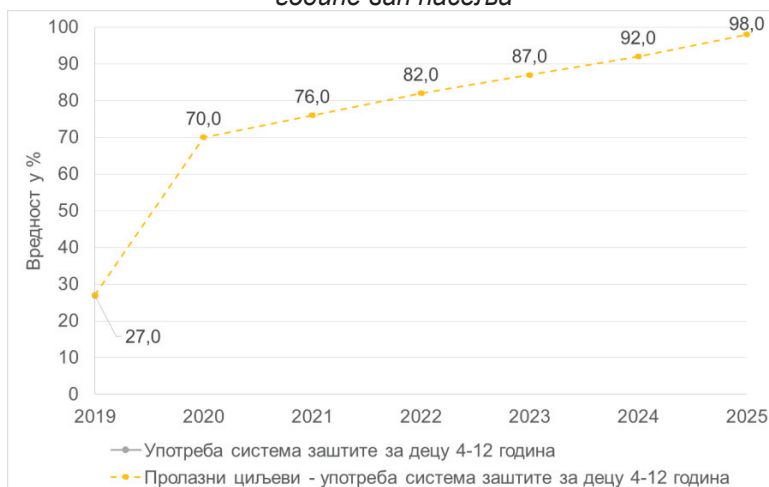
Графикон 3.3.8. Пролазни циљевци % употребе сигурносног појаса на задњим седиштима ван насеља



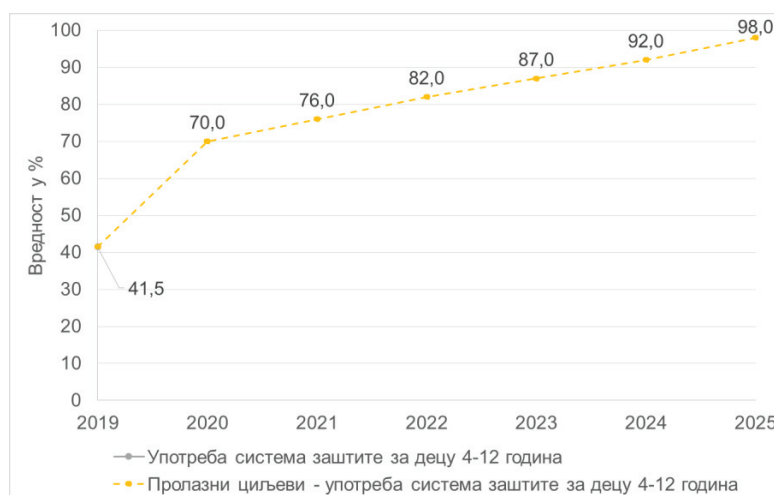
Графикон 3.3.9. Пролазни циљевци % употребе заштитних система за децу до 3 године у насељу



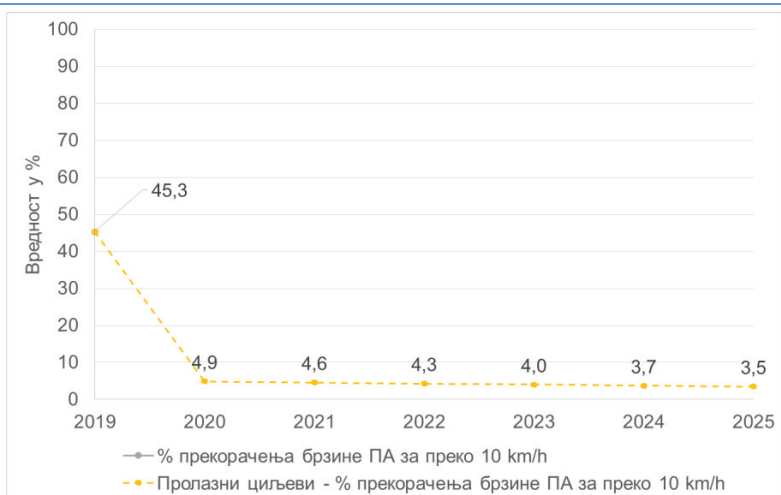
Графикон 3.3.10. Пролазни циљеви % употребе заштитних система за децу до 3 године ван насеља



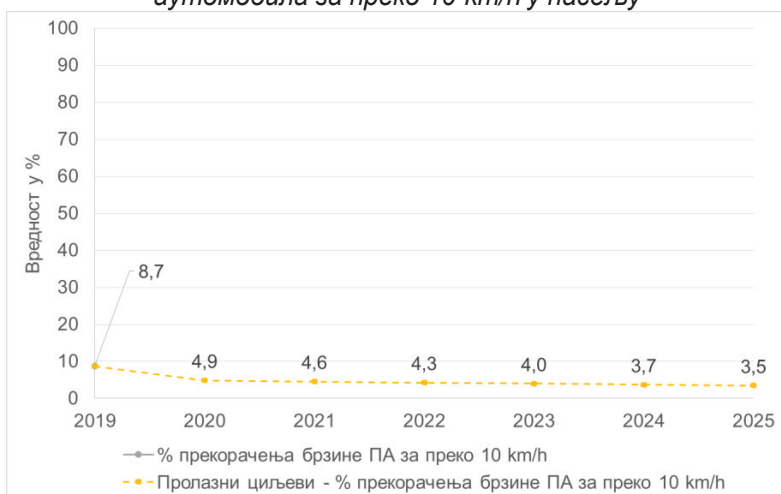
Графикон 3.3.11. Пролазни циљеви % употребе заштитних система за децу 4-12 година у насељу



Графикон 3.3.12. Пролазни циљеви % употребе заштитних система за децу 4-12 г. ван насеља



Графикон 3.3.13. Пролазни циљеве за индикатор % прекорачења брзине путничких аутомобила за преко 10 km/h у насељу



Графикон 3.3.14. Пролазни циљеве за индикатор % прекорачења брзине путничких аутомобила за преко 10 km/h ван насеља

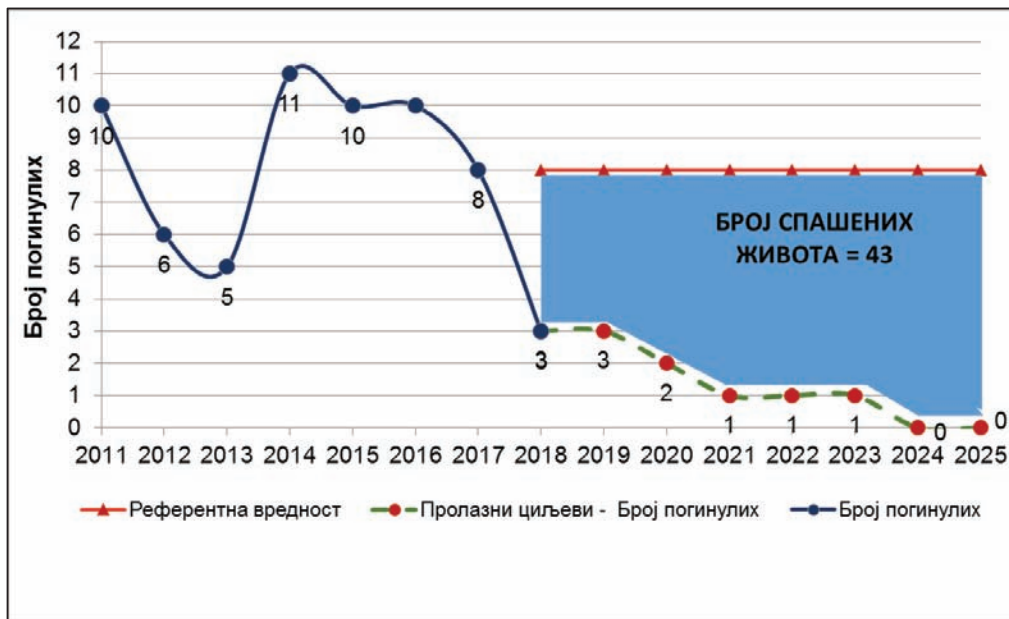
### 3.3.4. Смањивање броја незгода, погинулих и повређених лица

Остваривањем циљева у погледу капацитета и интегритета институција, знања, ставова, свести и понашања учесника у саобраћају доћи ће до смањења броја саобраћајних незгода, као и броја настрадалих лица. Смањење последица страдања људи у саобраћају у виду погинулих, тешко повређених и лако повређених лица представља показатељ који на најочигледнији начин показује успешност креираног заштитног система у безбедности саобраћаја. С обзиром на то, у периоду до 2025. године у Лозници би требало:

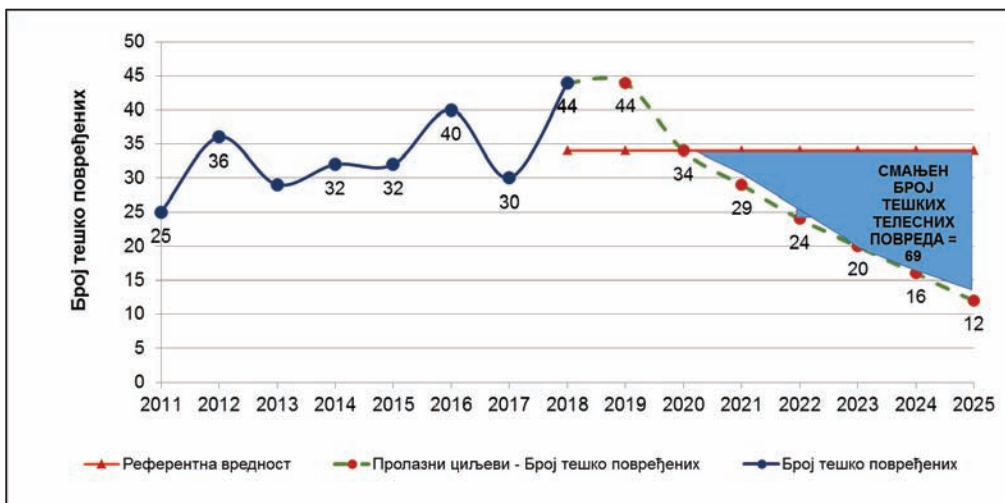
- Смањити број погинулих лица у саобраћају, тако да од 2024. године **нема погинулих лица у саобраћајним незгодама**. Уколико се као референтна вредност посматра просечан број погинулих у последњих осам година (8 погинулих) применом Стратегије било би спасено **43 живота**, што одговара материјалним уштедама од најмање **11.453.394 евра**.



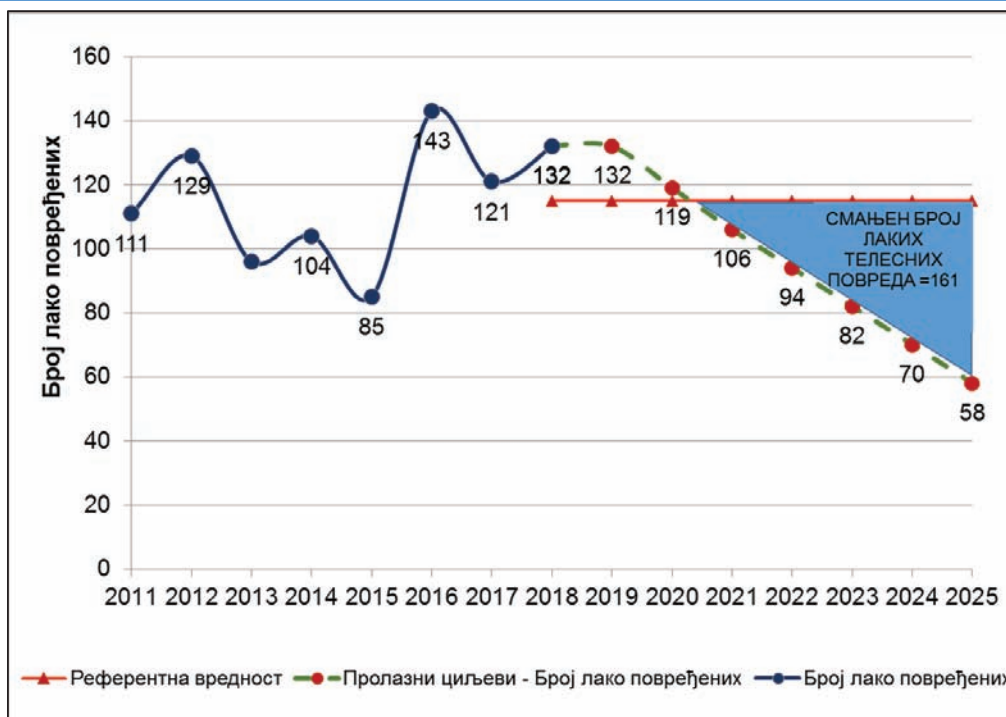
- Смањити број тешко повређених лица у саобраћају, тако да **2025.** године буде 50% мање тешко повређених у односу на 25 тешко повређених у 2011. години. На основу анализе просечног броја тешко повређених у последњих осам година дефинисана је референтна вредност која износи 34 тешко повређених. Применом Стратегије, смањиће се број лица који су задобили тешке телесне повреде за **69** и оствариће се уштеде од најмање **732.987** евра.
- Смањити број лако повређених лица у саобраћају, тако да у **2025. години буде 50% мање лако повређених лица** у односу на референтну вредност. Уколико се као референтна вредност посматра просечан број лако повређених у последњих осам година, смањено би се број лица која су лако повређена за **161** и оствариле уштеде од најмање **56.994** евра.



Графикон 3.3.15. Пролазни циљеви у погледу смањења броја погинулих



Графикон 3.3.16. Пролазни циљеви у погледу смањења броја тешко повређених



Графикон 3.3.17. Пролазни циљеви у погледу смањења броја лако повређених

Остварењем дефинисаних циљева у погледу смањења броја настрадалих у Лозници, укупне материјалне уштеде које би се постигле за петогодишњи период, односно период за који је дефинисана Стратегија безбедности саобраћаја у Лозници износиле би најмање **12,2 милиона евра**. На овај начин уштеђена - неутрошена средства би се могла уложити у даље унапређење безбедности саобраћаја, што би довело до нових уштеда и улагање у побољшање квалитета живота у Лозници.



**4.**

**ДЕФИНИСАЊЕ  
КЉУЧНИХ  
ОБЛАСТИ  
РАДА**

Узимајући у обзир претходно дефинисане проблеме у безбедности саобраћаја у Лозници, а у циљу постизања жељеног стања дефинисане су кључне области рада у безбедности саобраћаја на територији града Лознице. Мере и активности су дефинисане у оквиру пет стубова безбедности саобраћаја:

**Организација и управљање безбедношћу саобраћаја** – Стратешко управљање безбедношћу саобраћаја засновано на развијеном заштитном систему који подразумева јачање постојећих и изградњу нових капацитета безбедности саобраћаја, односно носилаца активности.

**Безбеднији путеви** – Представља вишедимензионални приступ који подразумева ангажовање и сарадњу већег броја различитих субјеката. Ефикасно управљање безбедношћу путном инфраструктуром подразумева спровођење одговарајућих процедура санација опасних места и ревизију будућих пројеката.

**Безбеднија возила** – Унапређење безбедносних елемената возила у погледу активне и пасивне безбедности.

**Безбеднији учесници у саобраћају** – Унапређење ставова, знања и понашања учесника у саобраћају применом едукација, обука али и репресивних мера. Унапређење рањивих категорија учесника у саобраћају.

**Поступање након саобраћајне незгоде** - Обука о пружању прве помоћи, ублажавање последица, координација хитних служби и спречавање секундарних саобраћајних незгода, утврђивања начина повређивања.



#### 4.1. ПРВИ СТУБ – УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Први корак у процесу успешног управљања безбедношћу саобраћаја у Лозници и остварењу пролазних и коначних циљева дефинисаних стратегијом безбедности саобраћаја града Лознице, су активности усмерене на **изградњу и јачање капацитета и интегритета свих институција** значајних за безбедност саобраћаја. Од посебне важности је унапредити и њихову **посвећеност и рад** на унапређењу безбедности саобраћаја. Кључне активности у оквиру првог стуба деловања су:

- Јасно препознавање институција и организација које могу допринети унапређењу безбедности саобраћаја на подручју града Лознице, дефинисати њихове улоге у систему безбедности саобраћаја у документу Стратегије и у Акционом плану.
- Успостављање комуникације, координације и кооперације између Савета за безбедност саобраћаја и Градске управе, Градске скупштине, Градског већа, Градоначелника и осталих надлежних институција.
- Јачање капацитета и интегритета ватрогасне службе и служби хитне медицинске помоћи у Лозници, како би адекватно одговорили захтевима у погледу реаговања у случајевима настанка саобраћајних незгода;
- Израда планова и програма активности усмерених на унапређење безбедности саобраћаја која укључује све субјекте на територији града Лознице (Градоначелника, Градско веће, Градску скупштину, директоре јавних установа, ауто-школе, транспортне компаније и др.)
- Стварање партнерстава између субјеката од значаја за безбедност саобраћаја у Лозници и друштвено одговорних компанија, где би се промовисала безбедност саобраћаја и спроводиле кампање усмерене ка одређеним категоријама учесника у саобраћају.
- Јачање сарадње између институција и организација које функционишу у систему безбедности саобраћаја у Лозници и кључних институција на националном нивоу (Агенција за безбедност саобраћаја, ЈП „Путеви Србије“, Министарство надлежно за послове саобраћаја итд.);
- Јачање сарадње са приватним сектором и невладиним организацијама у циљу трансфера знања и примене најбоље праксе у области безбедности саобраћаја;
- Јачање капацитета и подршка раду саобраћајне полиције је потребна због неопходне одговарајуће принуде након спровођења кампања (на пример, појачана контрола прекорачења дозвољене брзине кретања и контрола возача под дејством алкохола од стране саобраћајне полиције, итд.)
- Успостављање квалитета и стабилног система информисања јавности о стању безбедности саобраћаја, активностима усмереним ка унапређењу безбедности саобраћаја, праћењу реализације Стратегије и сл.
- Праћење спровођења Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја и припрема годишњих извештаја о броју и структури ризичних возача, најчешћим прекршајима, ризичним понашањима, циљевима за наредни период.
- ...

## 4.2. ДРУГИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

Град Лозница ће реализовати активности у оквиру другог стуба деловања кроз припрему, реализацију и праћење активности на одржавању постојећих саобраћајних инфраструктурних објеката за које је град надлежан, али и припрему предлога унапређења, као и праћење реализације унапређења саобраћајних инфраструктурних објеката у надлежности Републике Србије. Кључне области у вези овог стуба су:

- Обезбеђивање средстава и припрема годишњег програма коришћења средстава за унапређење инфраструктуре;
- Припрема, реализација и праћење предлога активности на одржавању постојећих саобраћајних инфраструктурних објеката;
- Припрема предлога унапређења саобраћајне инфраструктуре за коју су надлежни град Лозница и Република и слање одговарајућих захтева;
- Извршити обуку довољног броја кадрова који ће бити носиоци процедура за унапређење безбедности путева (на пример за вршење ревизије безбедности саобраћаја, провере безбедности саобраћаја и др.);
- Истраживање и идентификација "црних тачака" и опасних места на путевима и улицама на територији града Лознице;
- Израда пројеката за санацију опасних места;
- Контролисање и управљање прикључцима некатегорисаних путева на улице и државне путеве;
- Контрола и сузбијање непланске изградње објеката у зони путне инфраструктуре;
- Анализирање и праћење потреба пешака и бициклиста на територији града;
- Изградња тротоара на Државним путевима који пролазе кроз насеље;
- Израда плана активности унапређења инфраструктуре намењене кретању пешака и бициклиста уз државне путеве односно на местима укрштања рањивих учесника и државних путева;
- Израда плана реализације унапређења инфраструктуре намењене кретању пешака на осталом делу путне мреже;
- Смиривање моторног саобраћаја на местима укрштања са рањивим учесницима у саобраћају;
- Сарадња са државним органима задуженим за одржавање државних путева (министарством надлежним за послове саобраћаја, ЈП Путеви Србије, Агенцијом за безбедност саобраћаја);
- Планирање и праћење динамике реализације процедура унапређења безбедности пута;
- Правовремена размена података о саобраћајним незгодама између субјеката задужених за одржавање путева;
- Координација и планирање активности унапређења безбедности пута према тренутном стању инфраструктуре;
- Припрема годишњег извештаја о спроведеним мерама у вези примене процедура унапређења безбедности пута;

- Успостављање редовних процедура (након настанка саобраћајне незгоде) провере безбедности постојеће путне мреже;
- Успостављање процедура ревизије пројекта реконструкције, привремене регулације саобраћаја и др. на територији града;
- ...

#### 4.3. ТРЕЋИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

Безбеднија возила представљају трећи стуб деловања у циљу унапређења безбедности саобраћаја у Лозници. Кључне активности у оквиру овог стуба су:

- Омогућавање субвенција за куповину нових возила како би се поспешило обнављање возног парка путничких возила и утицало на смањење просечне старости возила у саобраћају;
- Појачана контрола привредних субјеката који се баве продајом резервних делова за моторна возила, од стране тржишне инспекције;
- Појачана контрола возила која се увозе као употребљавана;
- Појачана ванредна контрола техничке исправности возила у саобраћају на путевима;
- Појачана контрола опремљености и рада техничких прегледа возила;
- Омогућавање субвенција за набавку система заштите за децу – дечијих седишта, за различите узрасте деце (од рођења до 135 cm);
- Промовисање друштвене активности у систему безбедности саобраћаја од стране произвођача возила и опреме за возила, итд.
- ...

#### 4.4. ЧЕТВРТИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Безбеднији учесници у саобраћају представљају четврти стуб деловања у оквиру којег се мора применити низ различитих мера како би се утицало на све учеснике у саобраћају. Поред тога, мере морају бити у складу са карактеристикама конкретне циљне групе, тако да се на пример један приступ користи за децу, а сасвим другачији за професионалне возаче.

Континуираним праћењем знања, ставова и понашања различитих категорија учесника у саобраћају могу се дефинисати одговарајуће мере и на краћим временским пресецима што би довело до смањења страдања у саобраћајним незгодама.

Као кључне области у оквиру овог стуба, предлажу се:

- Изградња и промена свести, ставова, понашања, нивоа знања и вештина учесника у саобраћају.
- Успостављање континуираног система едукације о безбедности саобраћаја, и то:



- предшколаца
- деце основношколског узраста
- средњошколаца - вршњачка едукација о безбедности саобраћаја
- родитеља, са посебним освртом на значај употребе седишта за децу
- учитеља, васпитача и наставника разредне наставе
- бициклиста о безбедности саобраћаја
- пешака о безбедности саобраћаја
- мопедиста
- мотоциклиста
- возача трактора и радних машина
- професионалних возача
- руководиоца транспортних компанија
- Изградња полигона за практичну обуку деце у предшколским установама и основним школама;
- Реализација кампања у циљу унапређења знања, ставова и понашања у саобраћају за конкретне циљне групе, пре свега:
  - возаче трактора
  - пешаке
  - возаче који управљају возилом под утицајем алкохола
  - возаче који управљају возилом под утицајем умора
  - возаче и путнике у погледу употребе заштитних система
- Репресивне мере према пешацима који не поштују прописе који се односе на начин и место преласка коловоза;
- Репресивне мере према возачима који не поштују прописе који се односе на употребу мобилног телефона у току вожње, поштовање ограничења брзине, вожњу под утицајем, на употребу заштитних система;
- Репресивне мере према путницима, са посебним акцентом на путнике на задњем седишту у путничким аутомобилима који не поштују прописе који се односе на употребу заштитних система;
- Посебна пажња у Лозници треба да се усмери на активности за подизање свести учесника у саобраћају и то за:
  - вожњу под утицајем (алкохола, дроге и умора),
  - употребу сигурносног појаса и на предњем и на задњем седишту,
  - употребу заштитних кацага код мопедиста
- ...

#### 4.5. ПЕТИ СТУБ – ПОСТУПАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Активности након саобраћајне незгоде представљају пети стуб деловања у циљу унапређења безбедности саобраћаја. Организовање стручног усавршавања и унапређења **координације рада интервентних служби** (службе хитне помоћи, саобраћајне полиције, сектора за ванредне ситуације и других) има за циљ да скрати време одзива, односно да унапреди ниво пружања хитне медицинске помоћи и рехабилитације након саобраћајне незгоде.



Како би било унапређено деловање након настанка незгоде у циљу смањења тежине последица саобраћајних незгода, неопходно је:

- Спречавање настанка “секундарних” – нових незгода;
- Спашавање живота – ублажавање последица;
- Утврђивање узрока повређивања у циљу дефинисања и примене мера;
- Утврђивање одговорности и санкционисање оних који су узроковали незгоду односно последице;
- Отклањање и ублажавање последица саобраћајних незгода;
- Координација хитних служби;
- Обука о пружању прве помоћи и симулација саобраћајне незгоде;
- Унапређење времена одзива хитне медицинске помоћи;
- Унапређење времена одзива ватрогасне јединице;
- ...



# 5.

## АКЦИОНИ ПЛАН СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Акциони план безбедности саобраћаја града Лознице за период 2020. – 2025. године, урађен је у складу са основним стратешким документом – Стратегијом безбедности саобраћаја града Лознице за период 2020. – 2025. године.

Спровођење Акционог плана Стратегије безбедности саобраћаја треба да омогући достизање циљева дефинисаних у Стратегији, јер садржи прецизно дефинисане активности у оквиру сваког појединачног стуба безбедности саобраћаја.

Организација  
и управљање  
безбедношћу  
саобраћаја

Безбеднији  
путеви

Безбеднија  
возила

Безбеднији  
учесници у  
саобраћају


Поступање  
након  
саобраћајне  
незгоде



У Акционом плану су за сваку активност препознати носиоци, као и институције, односно организације уз чију сарадњу је очекивана реализација конкретне активности. Затим, дефинисани су индикатори, тј. показатељи ефеката приказаних активности. На крају, дати су извори финансирања активности и оквирна средства неопходна за реализацију истих. Садржај акционог плана:



- Активност;
- Период за реализацију активности;
- Индикатор успешности;
- Носиоце активности;
- Субјекте задужене за сарадњу;
- Дефинисан извор финансирања;
- Оквирни буџет од наплаћених казни;
- Опис активности.

Средства за реализацију циљева Стратегије, у Акционом плану предвиђена су у складу са средствима са којима је располагао град Лозница у 2018. години, а која су прикупљена од наплаћених новчаних казни у саобраћају на основу Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Поред ових средстава, користиће се средства одговорних организација на државном нивоу, као и средства из других извора финансирања (поклони, донације и сл.).



СТУБ I. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 1. Стратешко управљање у безбедности саобраћаја</b>							
1.1.	Имплементација Стратегије и Акционог плана и изградња и јачање капацитета и интегритета свих институција значајних за безбедност саобраћаја.	 2020 2021 2022 2023 2024 2025	Број реализованих активности дефинисаних Стратегијом	Савет за безбедност саобраћаја	Градоначелник Градско веће Градска скупштина, директори јавних установа, ауто-школе, транспортне компаније и други заинтересовани субјекти	Локална самоуправа Савет за безбедност саобраћаја	360.000,00
Опис:	<p>Основни стратешки документ безбедности саобраћаја за период од 2020. до 2025. године препознао је циљеве и дефинисао основне смернице за рад у области безбедности саобраћаја.</p> <p>У циљу успостављања стратешког управљања безбедношћу саобраћаја неопходно је успостављање комуникације, координације и кооперације између Савета за безбедност саобраћаја и Градске управе, Градске скупштине, Градског већа, Градоначелника и осталих надлежних институција.</p> <p>Од великог значаја је и Јачање капацитета и интегритета ватрогасне службе и служби хитне медицинске помоћи у Лозници, како би адекватно одговорили захтевима у погледу реаговања у случајевима настанка саобраћајних незгода.</p> <p>Јачање сарадње између институција и организација које функционишу у систему безбедности саобраћаја у Лозници и кључних институција на националном нивоу (Агенција за безбедност саобраћаја, ЈП „Путеви Србије“, Министарство надлежно за послове саобраћаја итд.);</p> <p>Јачање сарадње са приватним сектором и невладиним организацијама у циљу трансфера знања и примене најбоље праксе у области безбедности саобраћаја;</p>						



СТУБ I. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА						
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања
1.2.	Промовисање рада Савета за безбедност саобраћаја путем медија (телевизија, радио, интернет, друштвене мреже), извештавање са седница	 2020 2021 2022 2023 2024 2025	Број датих интервјуа у медијима, израђена интернет адреса Тела и промоција на друштвеним мрежама	Савет за безбедност саобраћаја	Медији на територији Лознице	Медији
Опис:	Ова активност обухвата укључивање штампаних и електронских медија у промовисању циљева дефинисаних Стратегијом, као и учешће чланова Савета за безбедност саобраћаја у стручним скуповима из области безбедности саобраћаја, емисијама и израду интернет презентације рада Савета на имплементацији Стратегије и промоција путем друштвених мрежа.					
1.3.	Израда планова и програма активности усмерених на унапређење безбедности саобраћаја	 2020 2021 2022 2023 2024 2025	Број израђених и усвојених планова и програма.	Савет за безбедност саобраћаја	Градonaчелник Градско веће Градска скупштина, директори јавних установа, ауто-школе, транспортне компаније и други заинтересовани субјекти	Локална самоуправа Савет за безбедност саобраћаја
Опис:	Израда планова и програма активности усмерених на унапређење безбедности саобраћаја која укључује све субјекте на територији града Лознице (Градonaчелника, Градско веће, Градску скупштину, директоре јавних установа, ауто-школе, транспортне компаније и др.). У складу са Акционим планом дефинисати план и програм активности за сваку годину.					

СТУБ I. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
1.4.	Стварање партнерстава између субјеката од значаја за безбедност саобраћаја у Лозници и друштвено одговорних компанија		Број остварених партнерстава	Савет за безбедност саобраћаја	Градоначелник, Градско веће, заинтересоване компаније	Компаније	Финансирано од стране заинтересованих компанија
Опис:	Стварање партнерстава између субјеката од значаја за безбедност саобраћаја у Лозници и друштвено одговорних компанија, где би се промовисала безбедност саобраћаја и спроводиле кампање усмерене ка одређеним категоријама учесника у саобраћају.						
1.5.	Израда Стратегије и Акционог плана		Усвојени документи на Скупштини Града	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	2.000.000,00
Опис:	Сагледати постојеће стање безбедности саобраћаја у последњој години Стратегије и израдити нову Стратегију за петогодишњи период.						






СТУБ I. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 2. Управљање безбедношћу саобраћаја на основу података</b>							
2.1.	Успостављање базе података од значаја за безбедност саобраћаја за локалну самоуправу - град Позницу у складу са најбољом европском праксом		База података успостављена, подаци унешени - апликација и извештаји доступни	Савет за безбедност саобраћаја	Саобраћајна полиција, управљач пута на локалном нивоу	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	2.500.000,00
Опис:	Један од важних елемената за успешно функционисање система безбедности саобраћаја на локалу представља развој квалитетне базе података од значаја за безбедност саобраћаја. Она је основа за израду анализе и праћење стања безбедности саобраћаја, као и за дефинисање мера и активности који треба да допринесу смањењу негативних последица саобраћаја, односно броја и тежине саобраћајних незгода.						
2.2.	Одржавање и надоградња базе података о обележјима безбедности саобраћаја		Успостављене нових функционалности Ажурирани подаци у бази	Савет за безбедност саобраћаја	Саобраћајна полиција, управљач пута на локалном нивоу	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	500.000,00
Опис:	База података од значаја за безбедност саобраћаја треба да функционише као независан систем са сопственом програмском инфраструктуром која је серверски организована и смештена на посебним локацијама. Одржавање података о обележјима безбедности саобраћаја је неопходно за потпуно функционалан рад базе, ангажовање хардверских компоненти, серверске услуге и сталну контролу исправности рада. У оквиру одржавања потребно је контролисати постојеће податке и извршити периодичан унос нових података уз јасно дефинисане сетове података и техничке услове које подаци испуњавају. Надоградња базе података подразумева унапређење основног модела базе података у делу врсте и начина приказа података, уз могућност увођења додатних сетова података са којима располаже град Позница.						



СТУБ I. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 3. Унапређење квалитета контроле саобраћаја од стране саобраћајне полиције и саобраћајне инспекције</b>							
3.1.	Циљана контрола саобраћаја на основу анализа обележја безбедности саобраћаја (примена софтверске апликације)	 2020 2021 2022 2023 2024 2025	Број извршених контрола саобраћаја на основу софтверске апликације	Саобраћајна полиција	Савет за безбедност саобраћаја, управљач пута на локалном нивоу	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	Финансирање и имплементација уз подршку МУП-УСП, АБС
<b>Циљ 4. Успостављање система истраживања у области безбедности саобраћаја и примена резултата истраживања</b>							
4.1.	Истраживање ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у граду Лозници	 2022 2024	Реализована анализа	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.500.000,00
Опис:	Агенција за безбедност саобраћаја реализује истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају а за ПУ на територији Р. Србије. Услед великих специфичности структуре станвенештва на појединим подручјима у оквиру ПУ Шабац, потребно је посебно анализирати ове ставове за градску зону Лознице. Овим пројектом би се направила јасна разлика у ставовима о ризицима које имају становници града и становници околних места на територији ПУ Шабац.						



СТУБ I. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
4.2.	Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја		Реализована анализа	Савет за безбедност саобраћаја	МУП	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.800.000,00
Опис:	Континуираним праћењем вредности индикатора безбедности саобраћаја на локалном нивоу би се направила јасна разлика у индикаторима понашања према локацијама (насеље/ван насеља) на територији Лознице и уочили би се проблеми који су конкретно везани за град Лозницу.						
4.3.	Израда и реализација пројекта "Безбедне школске руте" за по две одабране ОШ годишње		Реализован пројекат	Савет за безбедност саобраћаја	Основне школе на територији града	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	4.000.000,00
Опис:	Општи циљ Пројекта је анализа стања безбедности деце у саобраћају на територији града Лознице и дефинисање одговарајућих рута за кретање деце, са предлогом мера за њихово унапређење. На основу резултата овог Пројекта биће омогућено препознавање различитих неправилности и проблема на рутама које се највише користе од стране деце. Циљ Пројекта треба да буде усмерен на дефинисање смерница и предлога конкретних мера за отклањање неправилности и проблема, као и предлоге за даље активности Савета за безбедност саобраћаја града Лознице ка унапређењу безбедности деце у саобраћају.						

СТУБ I. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
4.4.	Истраживање безбедности мотоциклиста са предлогом мера		Реализован пројекат	Савет за безбедност саобраћаја	МУП	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.300.000,00
Опис:	<i>Мотоциклисти као рањива категорија учесника у саобраћају су угрожени у саобраћају, па је из тих разлога неопходно реализовати истраживање безбедности ове категорије учесника у саобраћају и дефинисати одговарајуће мере за унапређење постојећег стања.</i>						
4.5.	Истраживање безбедности пешака у саобраћају са предлогом мера		Реализован пројекат	Савет за безбедност саобраћаја	МУП	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.300.000,00
Опис:	<i>Пешаци у Лозници спадају у једну од угроженијих категорија, па је из тих разлога неопходно детаљније сагледати околности и ставове због ојих долази до настанка саобраћајних незгода са учешћем пешака</i>						

СТУБ I. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
4.6.	Истраживање безбедности учесника у саобраћају старијих од 65 година		Реализован пројекат	Савет за безбедност саобраћаја	МУП	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.300.000,00
Опис:	Лица старија од 65 година су у Лозници посебно угрожена, па је из тих разлога неопходно детаљније сагледати околности и ставове због ојих долази до настанка саобраћајних незгода.						
Укупна планирана средства за Стуб I. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА						16.560.000,00	



СТУБ II. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 1. Спровођење савремених техника за управљање безбедношћу путне мреже</b>							
1.1.	Ажурирање катастра саобраћајне сигнализације		Број километара пута за које је израђен катастар	ЈП "Лозница развој"	МГСИ, ЈППС, Саобраћајна полиција	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.500.000,00
Опис:	Успостављена и функционална база података о саобраћајној сигнализацији и опреми пута (катастар саобраћајне сигнализације) неопходно је буде ажурирана на годишњем нивоу, у последу основних сетова података који се прикупљају. Додавање нових сетова података и функционалности апликативног решења такође припада овом пројекту.						
1.2.	Припрема локалног управљача пута за успостављање система за спровођење ревизије и провере безбедности саобраћаја		Спроведена припрема Управљача пута у виду реализованих обука	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој", АБС, МГСИ, ЈППС, Саобраћајна полиција	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	400.000,00
Опис:	Законом о путевима у Републици Србији дефинисана је обавеза за управљача општинских путева и улица у последу спровођења провере безбедности саобраћаја. Ревизија безбедности саобраћаја важан је алат у фази израде пројеката пута, и спроводи се у циљу дефинисања могућих неправилности који могу представљати проблем са аспекта безбедности саобраћаја. Запослени у управљачу градских саобраћајница треба да се упознају са сардјем закона као и са елементима и процесом који подразумевају ревизију и провера безбедности саобраћаја, како би покретали ове активности и испуњавали законске обавезе.						

СТУБ II. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
1.3.	Изrada пројеката провере безбедности саобраћаја		Број km пута за који су израђени пројекти провере безбедности саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој", остали заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	4.400.000,00
Опис:	Ова активност представља обавезу управљача градских саобраћајница на основу члана 89. Закона о путевима. Пројекти се реализују након спровођења пројекта мапирања ризика, за улице/деонице са највећим ризиком.						
1.4.	Изrada пројеката ревизије безбедности саобраћаја		Број km пута за који су израђени пројекти ревизије безбедности саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој", остали заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	4.400.000,00
Опис:	Приликом изградње будућих деоница путева, као и реконструкције постојећих путева, потребно је реализовати пројекте ревизије безбедности саобраћаја, како исти не би садржали елементе који могу узроковати безбедност саобраћаја у Лозници.						

СТУБ II. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
1.5.	Идентификација опасних места ("црних тачака") на путевима на територији града Лознице		Реализован пројекат	Управљач пута	ЈП "Лозница развој", АБС, МГСИ, ЈППС, Саобраћајна полиција	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	2.500.000,00
Опис:	Алат "управљање опасним местима (црним тачкама)" слуда у алате којима се за релативно кратко време, и уз релативно мала улагања могу постићи значајни резултати у погледу смањења броја настрадалих на путевима, када се посматра пут као фактор за настанак саобраћајних незгода. Покретање и примена алата „управљање црним тачкама“, са посебним фокусом на идентификацију црних тачака као део алата управљања, представља обавезу управљача пута препознату законским решењима и у Републици Србији (Закон о путевима).						
1.6.	Израда пројекта санације 3 опасна места ("црне тачке")		Број израђених пројеката санације опасних места ("црних тачака")	Савет за безбедност саобраћаја	Градска управа, ЈП "Лозница развој", АБС, МГСИ, ЈППС, Саобраћајна полиција	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	900.000,00
Опис:	На основу репозитивног истраживања и идентификације опасних места потребно је израдити саобраћајно трехничке и грађевинске пројекте за унапређење - санацију опасних места црних тачака, преје три локације на листи најугроженијих. Ови пројекти треба да буду оверени од стране одговорних пројектаната и припремљени за имплементирање на локацији.						





**СТУБ II. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ**



Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
1.7.	Санација опасних места ("црних тачака") - реализација мера		Број санираних опасних места ("црних тачака")	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој"	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.500.000,00
Опис:	На основу идентификације и пројектних решења за санацију опасних места ("црних тачака") потребно је извршити имплементацију дефинисаних мера (грађевинских и саобраћајно - техничких).						
1.8.	Мапирање ризика на мрежи саобраћајница у Лозници		Реализован пројекат мапирања ризика, број км пута који су представљени на мапи ризика	Управљач пута	ЈП "Лозница развој"	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.500.000,00
Опис:	Утврђивање величине ризика на путевима, односно, деоницама путева, обезбеђује поређење ризика на путевима, односно, деоницама путева, и лакше и поузданије доношење одлука о расподели средстава намењених за унапређење безбедности путне инфраструктуре. Примена алата мапирања ризика овде практично има велики значај, с обзиром да обезбеђује издвајање најбезбеднијих и најопаснијих деоница државних путева. Законом о путевима дефинисана је обавеза за управљача општинских путева и улица да најмање једном у пет година обезбеди пројекте Мапирања ризика, односно пројекте идентификације и рангирања опасних места (црних тачака) на путевима којима управљају.						

**СТУБ II. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ**

Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
1.9.	Израда три независне оцене доприноса пута саобраћајној незгоди		Урађени извештаји комисије о доприносу пута саобраћајној незгоди за све саобраћајне незгоде са најтежим последицама	Управљач пута	АБС, МГСИ, ЈППС, Саобраћајна полиција	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	720.000,00
<b>Опис:</b>	<b>Активност обухвата израду независних оцена утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима, у складу са чланом 91. Закона о путевима.</b>						
1.10.	Израда саобраћајно техничких пројеката за унапређење безбедности на деоницама на којима је извршена провера безбедности саобраћаја и реализација мера		Број реализованих пројеката	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој"	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	5.000.000,00
<b>Опис:</b>	<b>Ова активност подразумева израду саобраћајно техничких пројеката за унапређење безбедности саобраћаја на деоницама, за које је извршена провера безбедности саобраћаја. Обухваћена је и реализација мера, којима би се отклониле небезбедне карактеристике на деоницама путева обухваћених провером безбедности саобраћаја.</b>						



**СТУБ II. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ**



Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
1.11.	Израда пројеката за постављање система за аутоматску детекцију прекршаја за 6 локација и успостављање система		Број реализованих пројеката	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој"	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	4.000.000,00
<b>Опис:</b>	Ова активност подразумева израду техничких пројеката за успостављање система за аутоматску детекцију прекршаја на три одабране локације. Наиме, повећањем субјективног ризика код учесника у саобраћају се значајно доприноси повећању нивоа безбедности саобраћаја.						
1.12.	Израда Студије безбедности бициклистичких рута на територији Лознице са предлогом мера за унапређење безбедности на бициклистичким рутама.		Реализован пројекат	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој"	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.500.000,00
<b>Опис:</b>	Ова активност подразумева израду Студије бициклистичких рута која ће дефинисати све бициклистичке руте, утврдити евентуалну потребу за новим рутама, као и техничке мере које је потребно применити у циљу унапређења безбедности на бициклистичким рутама.						

СТУБ II. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
1.13.	Припрема годишњег извештаја о спроведеним мерама у вези примене процедура унапређења безбедности пута;		Достављен извештај Савету за безбедност саобраћаја	Управљач пута	Градска управа, Градско веће	-	-
Опис:	Управљач пута треба да достави извештај о спроведеним мерама у вези примене процедура унапређења безбедности пута Савету за безбедност саобраћаја, на почетку сваке године о активностима у претходној години.						
Циљ 2. Увођење интелигентних транспортних система							
2.1.	Израда и имплементација пилот пројеката - савремених светлосних сигнала са најавом за пешаке и аутоматску промену сигнала за возила у зависности од брзине		Број локација на којима је постављен систем	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој"	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	3.000.000,00
Опис:	Предвиђено је увођење комплетног система за детекцију прекорачења брзине уз припрему неопходних саобраћајно техничких пројеката, а по потреби и грађевинских, на три одабране локације.						


СТУБ II. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 3. Унапређење саобраћајног система</b>							
3.1.	Реализација мера пројекта "Безбедне школске руте" за по две ОШ годишње		Имплементиране мере	Савет за безбедност саобраћаја	Основне школе на територији града	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	5.000.000,00
Опис:	Активност обухвата имплементацију мера које су проистекле на основу спроведеног пројекта.						
3.2.	Припрема предлога унапређења саобраћајне инфраструктуре за коју су надлежни Град и Република и слање предлога		Израђена студија и број унапређених km	Локални управљач пута	АБС, Саобраћајна полиција, МГСИ, ЈППС, Железнице Србије, Инфраструктура железнице Србије, Удружење бициклиста	-	-
Опис:	Израдити предлоге пројеката који ће бити обухваћени предлози за унапређење инфраструктуре у надлежности Града и Републике, нпр. унапређење контроле и управљања прикључцима некатегорисаних путева на улице и државне путеве, смиривање моторног саобраћаја на местима укрштања са рањивим учесницима у саобраћају и сл.						

**СТУБ II. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ**

Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
3.3.	Контрола и покретање иницијатива за уклањање неправно изграђених објеката у зони путне инфраструктуре		Број решених иницијатива	Градско веће, Савет за безбедност саобраћаја и град Лозница	АБС, Саобраћајна полиција, МГСИ, ЈППС, Железнице Србије, Инфраструктура железнице Србије	-	-
Опис:	<i>Извршити контролу постојања неправно изграђених објеката у зони путне инфраструктуре и покренути иницијативу за уклањање.</i>						
3.4.	Израда плана активности унапређења инфраструктуре намењене кретању пешака уз државне путеве, односно на местима укрштања локалних и државних путева		Израђени планови	Савет за безбедност саобраћаја и град Лозница	Градоначелник, Градско веће, ЈП "Лозница развој"	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја и град Лозница	1.500.000,00
Опис:	<i>Утврдити постојеће стање инфраструктуре намењене кретању пешака на местима укрштања локалних и државних путева и на основу њега дефинисати план активности унапређења инфраструктуре намењене кретању пешака и бициклиста уз државне путеве односно на местима укрштања рањивих учесника и државних путева и план реализације унапређења инфраструктуре намењене кретању пешака на осталом делу путне мреже.</i>						



СТУБ II. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
3.5.	Примена мера за унапређење безбедности на бициклистичким рутама		Израђена студија и број унапређених бициклистичких рута - km	Локални управљач пута	АБС, Саобраћајна полиција, МГСИ, ЈППС, Железнице Србије, Инфраструктура железнице Србије	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја и град Лозница	2.000.000,00
Опис:	<i>Потребно је извршити анализу и праћење потреба бициклиста на територији града, на основу резултата дати одговарајуће предлоге и применити техничке мере за унапређење безбедности на бициклистичким рутама.</i>						
3.6.	Изrada пројекта анализе стања БС на путно пружним прелазима, са предлогом мера		Урађен пројекат	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој"	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	3.000.000,00
Опис:	<i>Потребно је, применом мера безбедности саобраћаја (грађевинских и саобраћајно-техничких) унапредити стање безбедности саобраћаја у зонама 2 одабрана путно - пружна прелаза.</i>						





СТУБ II. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ								
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни	
3.7.	Изградња пешачко - бициклистичке стазе		Број km изграђене пешачко - бициклистичке стазе	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој"	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	25.000.000,00	
Опис:	У складу са пројектно - техничком документацијом потребно је изградити пешачко - бициклистичку стазу							67.820.000,00
<b>Укупна планирана средства за Стуб II. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ</b>							<b>67.820.000,00</b>	





**СТУБ III. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА**

Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 1. Унапређење система контроле техничке исправности возила и рада радионица за тахографе</b>							
1.1.	Стручно усавршавање контролора техничких прегледа		Обучено 100% контролора техничких прегледа	Савет за безбедност саобраћаја	АБС, Технички прегледи на територији града Лознице, МУП - саобраћајна полиција	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	600.000,00
Опис:	<i>Законом о безбедности саобраћаја на путевима предвиђено је да контролори на техничким прегледима присуствују редовној обуци, једном годишње. Савет за безбедност саобраћаја у иницијалном периоду треба да подржи ове активности и поред ових омогући додатно унапређење квалитета рада ових лица, као носилаца безбедности возила.</i>						
1.2.	Унапређење знања техничара у радионицама за тахографе		Обучено 100% техничара у радионицама за тахографе	Савет за безбедност саобраћаја	АБС, Технички прегледи на територији Града Лознице, МУП - саобраћајна полиција	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	600.000,00
Опис:	<i>Стручно усавршавање контролора техничких прегледа подразумева обуку контролора у погледу новина у националним прописима којима је уређена област тахографа и граничника брзине, међународним прописима којима је уређена област тахографа и граничника брзине, уређајима и пословима радионице.</i>						



**СТУБ III. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА**



Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 2. Повећање техничке исправности возила и спровођење едукације возача са аспекта безбедности возила</b>							
2.1.	Појачана контрола опремљености и рада техничких прегледа возила		Спроведена контрола на 100% техничких прегледа	МУП	Савет за безбедност саобраћаја, АБС, Технички прегледи на територији града Лознице	МУП	Активност се реализује у оквиру предвиђених буџетских средстава МУП
<b>Опис: Ова активност спроводи се у оквиру редовних активности МУП.</b>							
2.2.	Појачана контрола првредних субјеката који се баве продајом резервних делова за моторна возила		Број контролисаних првредних субјеката	МТТ	Савет за безбедност саобраћаја, АБС	МТТ	Активност се реализује у оквиру предвиђених буџетских средстава МТТ
<b>Опис: Ова активност спроводи се у оквиру редовних активности МТТ.</b>							

**СТУБ III. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА**

Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
2.3.	Покретање друштвених активности усмерених на безбедност возила - партнерство локалне самоуправе и привреде		Број реализованих кампања	Савет за безбедност саобраћаја	Приватне компаније, Представници произвођача моторних возила	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	Привредни субјекти
Опис:	<i>Активност подразумева промовисање друштвене активности у систему безбедности саобраћаја од стране произвођача возила и опреме за возила, итд. Савет за безбедност саобраћаја би требало да, у сарадњи са друштвено одговорним компанијама, реализује кампање усмерене ка безбедности возила (едукације, технички прегледи возила, промотивни материјали итд.).</i>						
2.4.	Појачана ванредна контрола техничке исправности возила у саобраћају на путевима		Извештај о реализованим контролама	Савет за безбедност саобраћаја	МУП	Активност се реализује у оквиру предвиђених буџетских средстава МУП	-
Опис:	Активност се реализује у оквиру предвиђених буџетских средстава МУП						
<b>Укупна планирана средства за Стуб III. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА</b>							<b>1.200.000,00</b>



**СТУБ IV. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ**

Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 1. Унапређење нивоа знања и оспособљености возача моторних возила</b>							
1.1.	Унапређење контроле квалитета рада аутошкола		Број извршених надзора у аутошколама и број (назив) евидентираних неправилности у раду	Саобраћајна полиција	Савет за безбедност саобраћаја	Саобраћајна полиција (појачане активности)	Активност се спроводи у оквиру редовних активности МУП
Опис:	Под овом активношћу подразумева се појачана контрола квалитета рада аутошкола у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима.						
1.2.	Реализација додатне обуке и тренинга за возаче почетнике		Број реализованих обука	Савет за безбедност саобраћаја	Саобраћајна полиција	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.200.000,00
Опис:	Додатна обука младих возача који поседују пробну возачку дозволу треба да обухвати елементе безбедне и дефанзивне војње, од стране институција које су сертифициковане у овој области.						



СТУБ IV. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 2. Унапређење знања, ставова и понашања учесника у саобраћају</b>							
2.1.	Унапређење знања и ставова деце о безбедности у саобраћају		Број деце која су прошла едукацију	Савет за безбедност саобраћаја	Основне школе на територији града Лознице, МУП и други	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.200.000,00
Опис:	Унапређење знања и ставова деце о безбедности саобраћаја се може вршити реализацијом обуке – предавања прилагођених узрасту деце, уз одговарајуће пратеће садржаје као што су брошуре, светлообојни прслуци, ретрорефлектујући стикери и сл.						
2.2.	Изградња три полигона за безбедно учење деце основношколског узраста у саобраћају		Изграђен полигон	Савет за безбедност саобраћаја	Предшколске установе и основне школе на територији града Лознице, МУП и други	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	510.000,00
Опис:	Саобраћајни полигон треба да послужи васпитању и образовању деце о безбедном учењу у саобраћају у виду интерактивних радионица одраслих са децом предшколског и школског узраста, а све у циљу развоја компетенција за безбедно учење у саобраћају.						

**СТУБ IV. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ**

Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
2.3.	Унапређење знања, ставова и понашања старијих учесника у саобраћају (65+)		Број лица старијих од 65 година који су обухваћени овим активностима	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој", МУП и други	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.200.000,00
Опис:	Реализовање радионица, трибина, кампања и других друштвених активности на тему безбедност старијих учесника у саобраћају.						
2.4.	Унапређење знања, ставова и понашања возача трактора у саобраћају		Број возача трактора који су обухваћени овим активностима	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој", МУП и други	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	600.000,00
Опис:	Успостављање континуираног система едукације о безбедности саобраћаја међу возачима трактора и њихово упознавање (предавањима, кампањама, едукативним материјалима и др.) са ризицима при вођњи неосветљених возила, изношењу блата на коловоз, управљањем неисправним возилом, вођњом под утицајем алкохола и сл. у великој мери ће допринети унапређењу безбедности саобраћаја најпре у руралној средини.						

СТУБ IV. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
2.5.	Унапређење знања, ставова и понашања бициклиста у саобраћају		Број бициклиста који су обухваћени активностима	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој", МУП и други	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	600.000,00
Опис:	<i>Изградња и промена свести, ставова, понашања, нивоа знања и вештина бициклиста у саобраћају се може реализовати кроз едукације у виду јавних трибина, кампање на интернету, телевизији и другим медијима.</i>						
2.6.	Унапређење знања, ставова и понашања мотоциклиста у саобраћају		Број мотоциклиста који су обухваћени активностима	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП "Лозница развој", МУП и други	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	600.000,00
Опис:	<i>Изградња и промена свести, ставова, понашања, нивоа знања и вештина мотоциклиста у саобраћају се може реализовати кроз едукације у виду јавних трибина, кампање на интернету, телевизији и другим медијима.</i>						



**СТУБ IV. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ**



Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
2.7.	Унапређење свести возача о ризицима које носи прекорачење брзине за учешће у саобраћају		Кампања реализована и измерен ефекат кампање	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтер. субјекти безбедности саобраћаја	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.800.000,00
Опис:	Набавка кампање и свих пратећих елемената (брошура, промотивног материјала и сл.) који су усмерени на промовисање ризика од прекорачења брзине у саобраћају.						
2.8.	Едукација васпитача у предшколским установама и наставника у основним школама		Обука спроведена на 100% планираног наставног особља	Савет за безбедност саобраћаја	Предшколске установе и основне школе на територији града Лознице, Агенција за безбедност саобраћаја, МПНТР	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	2.100.000,00
Опис:	Едукација наставног особља у основним школама и васпитача у предшколским установама на територији Града Лознице за безбедно учешће деце у саобраћају, у циљу допуне основног програма који се спроводи од стране МПНТР.						



СТУБ IV. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
2.9.	Кампања усмерена на смањење вожње под дејством алкохола		Кампања реализована и измерен ефекат кампање	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтер. субјекти безбедности саобраћаја	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.800.000,00
Опис:	Набавка кампање која је усмерена на промовисање ризика од вожње под дејством алкохола. На пример, кампања може обухватити и израду промотивних спотова, реализацију јавних трибина, закуп активности на друштвеним мрежама организацију едукативних такмичења и сл.						
2.10.	Кампања за подизање свести о ризицима које носи употреба мобилног телефона у саобраћају		Кампања реализована и измерен ефекат кампање	Савет за безбедност саобраћаја	МУП	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	1.800.000,00
Опис:	Кампања за подизање свести о ризицима које носи употреба мобилног телефона у саобраћају може се реализовати у виду савремене интернет кампање или традиционалне кампање.						
Укупна планирана средства за Стуб IV. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ							13.410.000,00

**СТУБ V. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ**

Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 1. Координација хитних служби на ЛМ СН и спречавање настанка секундарних саобраћајних незгода</b>							
1.1.	Стварање услова за унапређење координисаног деловања хитних служби на месту саобраћајне незгоде		Број обученог особља и број одштампаних и дистрибуираних материјала	Савет за безбедност саобраћаја	Служба хитне медицинске помоћи, Саобраћајна полиција, Ватрогасна јединица, Медији	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	750.000,00
<b>Опис: Под овом активношћу подразумева се обука запослених и припрема материјала (упутстава, приручника) за унапређење координисаног деловања хитних служби на месту саобраћајне незгоде (СХМП, Саоб. Полиција, Ватрогасна јединица).</b>							
<b>Циљ 2. Скраћење времена од поласка екипе (екипа) хитне службе до доласка на лице места саобраћајне незгоде</b>							
2.1.	Обука возача возила хитних служби за поступање у складу са процедурама које ће прописати држава		100% планираних обучених возача	Служба хитне медицинске помоћи, Саобраћајна полиција, Ватрогасна јединица	Савет за безбедност саобраћаја, Градска управа	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	750.000,00
<b>Опис: Обука возача возила хитних служби (хитна помоћ, полиција, ватрогасно - спасилачке јединице) у погледу координисаног деловања након саобраћајне незгоде.</b>							

СТУБ V. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ							
Р. бр.	Активност	Период за реализацију активности	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
2.2.	Реализација вежбе заједничког деловања хитних служби на месту саобраћајне незгоде		Реализована вежба	Служба хитне медицинске помоћи, Саобраћајна полиција, Ватрогасна јединица	Савет за безбедност саобраћаја, Градска управа	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	900.000,00
Опис:	Показна вежба припадника хитних служби (хитна помоћ, полиција, ватрогасно - спасилачке јединице) у погледу координисаног деловања након саобраћајне незгоде.						
Циљ 3. Примена савремених средстава у циљу смањења тежине последица							
3.1.	Набавка развалног алата за техничке интервенције на месту незгоде		Набављен алат	Савет за безбедност саобраћаја	Градска управа	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	2.000.000,00
Опис:	Набавка развалног алата за техничке интервенције на месту незгоде може допринети брзој интервенцији након саобраћајне незгоде и утицати да се смањи тежина последица насталих саобраћајних незгода.						
Укупна планирана средства за Стуб 5. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ							4.400.000,00

АКТИВНОСТ		2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.1.	Имплементација стратегије и акционог плана...	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000
1.5.	Израда стратегије и акционог плана						2.000.000
2.1.	Успостављање базе података од значаја за БС...		2.500.000				
2.2.	Одржавање и надоградња базе података од значаја за БС...			125.000	125.000	125.000	125.000
4.1.	Истраживање ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима...			750.000		750.000	
4.2.	Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
4.3.	Израда и реализација пројеката "Безбедне школске руте" за по две ОШ		800.000	800.000	800.000	800.000	800.000
4.4.	Истраживање безбедности мотоциклиста са предлогом мера			1.300.000			
4.5.	Истраживање безбедности пешака у саобраћају са предлогом мера		1.300.000				
4.6.	Истраживање безбедности учесника у саобраћају старијих од 65 година			1.300.000			
1.1.	Ажурирање катастра саобраћајне сигнализације		300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
1.2.	Припрема локалног управљача пута за успостављање ревизија и провера БС	400.000					
1.3.	Израда пројеката провере БС		2.200.000	2.200.000			
1.4.	Израда пројеката ревизије БС		2.200.000		2.200.000		
1.5.	Идентификација опасних места "Црних тачака"			2.500.000			
1.6.	Израда пројекта санације за по једно опасно место ("Црну тачку")			300.000	300.000	300.000	
1.7.	Реализација мера у погледу санације опасног места ("црне тачке")				500.000	500.000	500.000
1.8.	Мапирање ризика на мрежи саобраћајница	750.000	750.000				
1.9.	Израда три независне оцене доприноса пута саобраћајној незгоди...	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
1.10.	Израда пројеката и реализација мера унапређења БС на провераваним деоницама				5.000.000		
1.11.	Израда пројеката и успост. система за аутоматску детекцију прекршаја на 6 локација	4.000.000					
1.12.	Израда студије безбедности бициклистичких рута са предлогом мера унапређења				1.500.000		
2.1.	Израда и имплементација пројеката савремених светлосних сигнала на 3 локације...				3.000.000		
3.1.	Реализација мера пројекта "Безбедне школске руте" за по две ОШ		1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
3.4.	Израда плана активности унапређења инфраструктуре намењене пешацима...			1.500.000			
3.5.	Примена мера унапређења из студије безбедности бициклистичких рута					2.000.000	
3.6.	Израда пројекта анализе стања БС на путно пужним прелазима, са предлогом мера		3.000.000				
3.7.	Израда пешачко-бициклистичке стазе					12.500.000	12.500.000

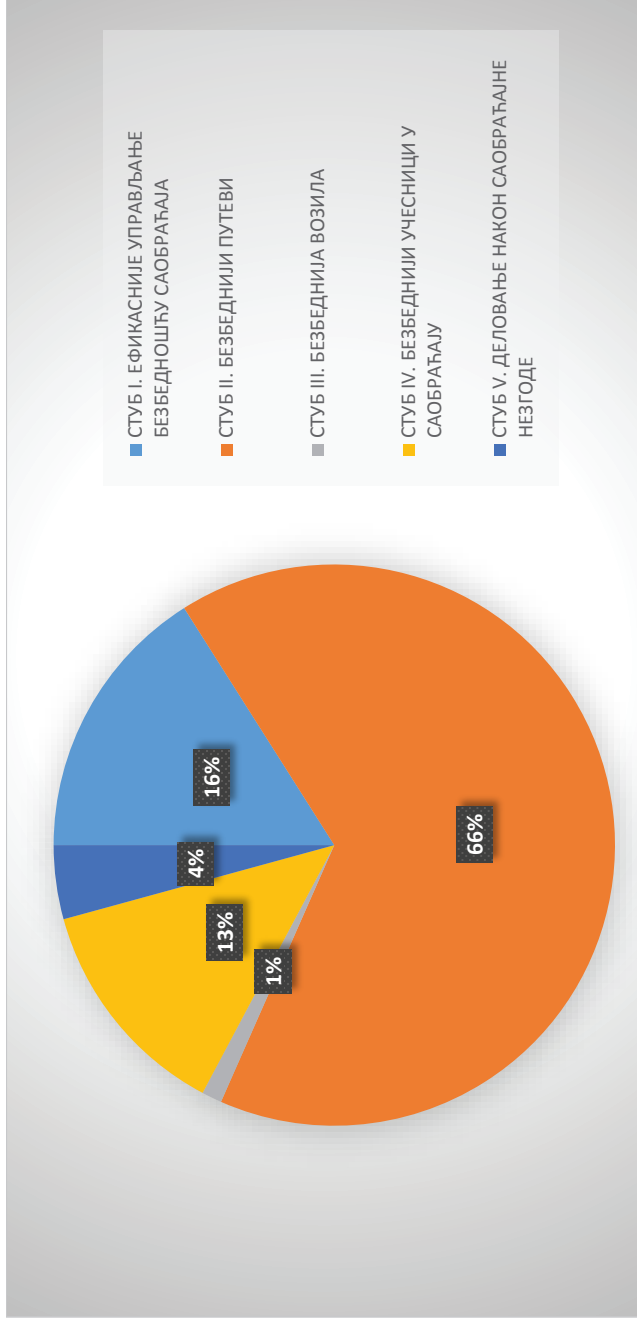


СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА ЛОЗНИЦЕ



	АКТИВНОСТ	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.1.	Стручно усавршавање контролора техничких прегледа			300.000		300.000	
1.2.	Стручно усавршавање техничара у радионицама за тахографе		200.000		200.000		200.000
1.2.	Реализација додатне обуке и тренинга за возаче почетнике		240.000	240.000	240.000	240.000	240.000
2.1.	Унапређење знања и ставова деце о безбедности у саобраћају		240.000	240.000	240.000	240.000	240.000
2.2.	Изградња три полигона за вежбање деце ОШ безбедног учешћа у саобраћају		170.000		170.000		170.000
2.3.	Унапређење знања, ставова и понашања учесника у саобраћају старијих од 65 год.	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
2.4.	Унапређење знања, ставова и понашања возача трактора у саобраћају	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
2.5.	Унапређење знања, ставова и понашања бициклиста у саобраћају	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
2.6.	Унапређење знања, ставова и понашања мотоциклиста у саобраћају		120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
2.7.	Унапређење свести о ризицима прекорачења брзине - кампања		360.000	360.000	360.000	360.000	360.000
2.8.	Едукација васпитача и учитељау вези безбедности деце у саобраћају		420.000	420.000	420.000	420.000	420.000
2.9.	Унапређење свести о штетном дејству алкохола током вожње - кампања		360.000	360.000	360.000	360.000	360.000
2.10.	Унапређење свести о ризику употребе мобилног телефона током вожње - кампања		360.000	360.000	360.000	360.000	360.000
1.1.	Унапређење координисаног деловања хитних служби код настанка саоб.незгода			750.000			
2.1.	Обука возача хитних служби у складу са прописаним процедурама			750.000			
2.2.	Реализација вежбе заједничког деловања хитних служби на месту незгоде		180.000	180.000	180.000	180.000	180.000
3.1.	Набавка развалног алата за техничке интервенције на месту незгоде	2.000.000					
<b>УКУПНО ПО ГОДИНАМА</b>		<b>8.030.000</b>	<b>17.580.000</b>	<b>17.035.000</b>	<b>18.255.000</b>	<b>21.735.000</b>	<b>20.755.000</b>

УКУПНА ПЛАНИРАНА СРЕДСТВА ПРЕМА СТУБОВИМА	
СТУБ I. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	16.560.000,00
СТУБ II. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	67.820.000,00
СТУБ III. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	1.200.000,00
СТУБ IV. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	13.410.000,00
СТУБ V. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	4.400.000,00
УКУПНО ЗА СВЕ СТУБОВЕ БС	103.390.000,00





---

Београд, 2019