

УТИЦАЈ ТЕХНИЧКЕ ИСПРАВНОСТИ И СТАРОСНЕ СТРУКТУРЕ ВОЗИЛА НА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

IMPACT OF TECHNICAL CORRECTNESS AND AGE STRUCTURE OF THE CAR ON TRAFFIC SAFETY

Резиме: Брз развој моторних и прикључних возила, све већи број возила на путевима, као и све веће брзине кретања возила условљавају активно бављење проблемом безбједности возила у саобраћају. Просјечна старосна структура возила на путевима БиХ износи око 17 година што проблему безбједности даје додатни значај. За уређаје на моторном возилу, који својом неисправношћу највише угрожавају безбједну вожњу, прописани су минимални технички нормативи које они морају да испуњавају. То се прије свега односи на виталне дијелове и уређаје и то за заустављање, управљање, пнеуматике, освјетљавање пута и свјетлосну сигнализацију, издувне гасове, буку, давање звучних сигнала, омогућавање нормалне видљивости, кретање возила уназад и остале уређаје и дијелове возила. Најчешћи узрок саобраћајних незгода је људски фактор, међутим никако не смијемо занемарити фактор техничке неисправности возила. У овом раду анализирани су основни елементи безбједности возила у саобраћају и њихов утицај на настанак саобраћајне незгоде.

Кључне речи: возило, безбједност, техничка исправност, старосна структура

Abstract: The rapid development of motor vehicles and trailers, an increasing of cars on the roads, as well as increasing the speed of movement conditional on active engagement the problem the safety of cars in traffic. Average age structure of the car on road of BiH is about 17 years which of safety problems giving additional importance. For devices on cars when it's defective the most endanger driving safely sets minimum technical standards that they must meet. This primarily concerns on vital components and devices and to stop, control navigation, tires, lighting and light signaling, emissions, noise, giving sound signals, enabling normal visibility, backward movement of the cars, and other devices and parts of cars. The most common cause of traffic accidents is the human factor, but we should not ignore the factor of technical defective cars. In this paper analyzed by the basic elements the safety of cars in traffic and their impact on the occurrence of traffic accidents.

Keywords: car, safety, technical correctness, age structure

1. УВОД

Возила током свог радног вијека старе и губе своје првобитне карактеристике услед интезивног кориштења и хабања и овај процес се не може избјећи. Да би се моторна возила задржала у безбједном и еколошки прихватљивом стању потребно их је одржавати на одговарајући начин спроводећи периодичне контроле и поправке. Основни циљ вршења контроле техничке исправности возила је смањење удјела технички неисправних возила у саобраћају, као једног од три фактора безбједности саобраћаја (човјек-возило-пут) и на тај начин повећање опште безбједности саобраћаја.

Прописана обавеза обављања техничког прегледа моторних возила обезбјеђује заштиту учесника у саобраћају од повећаног узроковања саобраћајних незгода технички неисправних возила. Ова превентивна мјера може да ту заштиту само ако се технички прегледи обављају квалитетно и ако се возила од стране власника, односно корисника одржавају у складу са режимом експлоатације и инструкцијама произвођача у овлашћеним сервисним радионицама. Овлаштене организације које обављају редовне обављају и ванредне техничке прегледе возила чији се преглед тражи ради утврђивања техничке исправности возила или појединих уређаја по налогу суда или МУП-а.

Технички преглед возила представља процес који омогућава законодавцу да потврди стање сваког возила у складу са законском регулативом и да провјери да ли су возила одржавана на правилан начин, те да ли могу безбједно да учествују у саобраћају. Око 95% возног парка у Босни и Херцеговини сачињавају путнички аутомобили и теретна возила. Укупна просјечна старост возила је око 17 година. Дакле, можемо видјети да је возни парк у нашој земљи веома стар и као такав врло несигуран са становишта техничке исправности. Због тога су технички прегледи возила изразито битни за безбједност саобраћаја, јер се једино на тај начин може утицати да власници и корисници одржавају своја возила редовно и квалитетно.

2. АСПЕКТИ БЕЗБЈЕДНОСТИ ВОЗИЛА, ПУТНИКА И ОСТАЛИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

С обзиром да има више утицајних фактора на безбједност возила и путника, област сигурности возила је подијељена у два главна сегмента:

- активана безбједност и
- пасивна безбједност.

2.1. Услови које мора испуњавати возило за технички преглед возила

Технички преглед се врши само ако је возило уредно обојено, чисто и без видних оштећења каросерије и боје, односно да та оштећења не прелазе 5% од укупних лимених површина каросерије и боје. Редовни технички преглед се врши на празном возилу, а вандредни технички преглед може се вршити и на оптерећеном возилу. На техничком прегледу провјеравају се опште стање и изглед возила, степен координисаности, постојање и исправност уређаја и склопова који су од значаја за безбједну вожњу и други прописани уређаји, справе, опрема и ознаке, утврђује се састав издувних гасова и јачина буке коју возило ствара, као и да ли возило испуњава све остале услове прописане за возила у саобраћају. Ако се при вршењу техничког прегледа утврде мањи недостаци на возилу, уређајима или опреми који се могу за краће вријеме отклонити, то ће се констатовати у записнику о техничком прегледу и у напомени о регистру прегледаних возила и одредити рок за њихово отклањање и поновну контролу.

Овлаштена организација неће поступити на овај начин уколико се на уређајима за управљање и уређајима за заустављање утврди неисправност, и то¹:

- механичко оштећење главног управљачког преносника са ослонцима, нееластичност гумених дијелова сервоуправљача, постојање зазора у зглобовима спона и рукавцу точка, незаптивност инсталације сервоуправљача;
- механичко или друго оштећење нееластичних гумених елемената или незаптивеност кочне инсталације, највећа сила активирања радне кочнице или помоћне кочнице и кочни коефицијент који не одговара техничким нормативима ефикасности кочних система.

Уређаји и опрема који се морају провјерити на техничком прегледу²:

- Уређај за управљање
- Уређај за заустављање
- Уређај за освјетљивање пута и свјетлосна сигнализација
- Уређаји који омогућују нормалну видљивост
- Самоносећа каросерија и шасија са кабином и надградњом
- Елементи вјешања, точкови и осовине
- Мотор
- Бука возила
- Електро – уређаји и електро инсталације
- Преносни механизам
- Контролни и сигнални уређаји
- Уређаји који утичу на квалитет издувне емисије моторних возила
- Уређај за спајање вучног и прикључног возила

¹ Правилник о димензијама, укупним масама и осовинском оптерећењу возила, о уређајима и опреми коју морају да имају возила и основним условима које морају да испуњавају уређаји и опрема у саобраћају на путевима, Службени гласник РС, број 21, Бања Лука, 2007.

² Драгац Р., Ђурић Т.: Технички прегледи моторних и прикључних возила у функцији контроле и безбједности саобраћаја, III Међународни научно стручни скуп „Саобраћај за нови миленијум“ Бања Лука 2007

- Остали уређаји и дијелови возила
- Опрема возила
- Уређај за погон возила на гас

3. АНАЛИЗА РЕЗУЛТАТА АНКЕТЕ СПРОВЕДЕНЕ НА СТАНИЦИ ЗА ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД

У наставку рада приказани су одређени дијелови и резултати анкете³ која је урађена на станици за технички преглед возила „Нешковић“ д.о.о. Анкетирано је укупно 116 испитаника. Прво питање из анкете које је анализирано јесте питање „Колико пута годишње контролишете техничку исправност вашег возила?“ На основу прикупљених података утврђено је да 57% или њих 66 исправност свог возила контролише једном годишње и то доласком на станицу техничког прегледа. Даље, 23 испитаника или њих 22% техничку исправност свог возила контролише 2 пута годишње, док јако мали број исту контролише више пута. Из ових података закључује се да велики број учесника у саобраћају недовољно контролише исправност свог возила и да то најчешће чине када дође до неког великог квара а самим тим утичу на смањење безбједности саобраћаја на путевима.

Табела 1. Број контроле техничке исправности возила током године

Колико пута годишње контролишете техничку исправност Вашег возила?	Број испитаника	%
Једном	66	57
Два пута	23	20
Три пута	5	4
Више пута током године	22	19
Укупно	116	100

Наредно питање које ће бити анализирано јесте питање „Сматрате ли да је довољно контролисати једанпут техничку исправност возила током године?“ Њих 57 односно 49% сматра да је довољно једном контролисати техничку исправност возила у току једне године док 59 испитаника или 51% сматра супротно. Ово доказује да код људи није довољно развијена свијест о овом проблему, те да би све релевантне институције требале да пораде на подизању свијести код возача о редовном и превентивном одржавања возила као једном од основних фактора безбједности саобраћаја.

Табела 2. Став испитаника о томе колико је пута довољно контролисати техничку исправност возила

Сматрате ли да је довољно контролисати једанпут техничку исправност возила током године	Број испитаника	%
Да	57	49%
Не	59	51%
Укупно	116	100%

Питањем „Сматрате ли да је потребно увести законску обавезу о вршењу контроле техничке исправности возила два пута годишње за возила старија од 15 година“ тражен је став испитаника о приједлогу ове законске обавезе, с обзиром да је просјечна старост возила у Републици Српској преко 16 година и да у саобраћају учествују многа стара и неисправна возила. Да сматрају да би ово била добра законска обавеза која би допринијела повећању безбједности саобраћаја је одговорило 73% испитаника док је са не одговорило 27% испитаника.

³ Глувић С.: Метод обављања техничког прегледа моторних возила на станицама техничких прегледа „Нешковић“ д.о.о. Градишка

Табела 3. Став испитаника о увођењу законске обавезе вршења техничке исправности возила 2 пута годишње

Сматрате ли да је потребно увести законску обавезу о вршења контроле техничке исправности возила два пута годишње за возила старија од 15 година?	Број испитаника	%
Да, сматрам да би тиме дошло до повећања безбјености саобраћаја	85	73%
Не, сматрам да то не би довело до повећања безбјености саобраћаја	31	27%
Укупно	116	100%

Став испитаника о стручности контролора приказан је у табели 4. Већина испитаника сматра да су водитељи и контролори стручни и довољно обучени (56% или 64 испитаника), 34% тј. 40 испитаних сматра да су дјелимично стручни и обучени, док тек 12 испитаних или 10% сматра да водитељи и контролори нису стручни за послове обављања техничког прегледа.

Табела 4. Став испитаника о стручности водитеља и контролора

Да ли сматрате да су водитељи и контролори техничке исправности возила на станицама за технички преглед возила довољно стручни и обучени	Број испитаника	%
Да, сматрам да су изузетно стручни и обучени	64	56%
Сматрам да су дјелимично стручни и обучени	40	34%
Не, сматрам да нису довољно стручни и обучени	12	10%
Укупно	116	100%

У табели 5 уочава се да 60% или 70 испитаника вјерује да је њихово возило исправно након техничког прегледа и да обављањем техничког прегледа добијају праву информацију о исправности њиховог возила док 30 учесника анкете или 26% сматра да је њихово возило дјелимично исправно. Ту је и 10% укупног броја испитаника који нису сигурни да је возило након обављеног техничког прегледа исправно.

Табела 5. Сигурност испитаника у исправност њиховог возила након обављеног техничког прегледа

Да ли сте сигурни у исправност Вашег возила након обављеног техничког прегледа?	Број испитаника	%
Да, сматрам да је возило технички исправно	70	60%
Сматрам да је возило дјелимично исправно	30	26%
Не, нисам сигуран у исправност возила	16	14%
Укупно	116	100%

У наредном питању добијени су подаци о мишљењу учесника анкете о увођењу видео надзора на станицама техничког прегледа. У овом анкетном питању видљиво је да учесници у анкети вјерују да би требало увести видео надзор и да би то допринијело повећању досљедности у вршењу контроле

исправности возила (97 испитаника или 84%), док њих 19 односно 16% сматра да увођење видео надзора није потребно.

Табела 6. Став испитаника о увођењу видео надзора

Сматрате ли да би на станицама за технички преглед возила требало увести видео надзор	Број испитаника	%
Да, то би допринијело повећању досљедности у вршењу контроле исправности возила	97	84%
Не, сматрам да није потребно увођење видео надзора	19	16%
Укупно	116	100%

На основу анализе анкетног питања „Колико сте упознати са законском регулативом из ове области утврђено је да је ниво познавања прописа из области техничких прегледа прилично низак. 47% односно 55 испитаника је дјелимично упознато са регулативом из ове области док само њих 38 или 33% сматра да је потпуно упознато са овом регулативом. 23 или 20% испитаника уопште нису упознати са законском регулативом из ове области.

Табела 7. Познавање прописа из области техничких прегледа

Колико сте упознати са законском регулативом из ове области	Број испитаника	%
Потпуно сам упознат са датим мјерама	38	33%
Дјелимично сам упознат са датим мјерама	55	47%
Нисам упознат са датим мјерама	23	20%
Укупно	116	100%

У наредном дијелу анкете тражен је одговор испитаника о раду Органа унутрашњих послова. Већина испитаних сматра да исти не раде довољно на повећању нивоа безбједности саобраћаја, њих 70 или 60%, док 46 испитаних односно њих 40% сматра да Органи унутрашњих послова раде довољно на повећању безбједности саобраћаја.

Табела 8. Став испитаника о раду Органа унутрашњих послова

Сматрате ли да Органи унутрашњих послова довољно раде на повећању нивоа безбједности саобраћаја	Број испитаника	%
Да	46	40%
Не	70	60%
Укупно	116	100%

Став већине испитаних је и да би полиција требала више да упућује возила на вандредне техничке прегледе.

Табела 9. Став испитаника о упућивању возила на вандредне техничке прегледе

Сматрате ли да би саобраћајна полиција требала више да упућује возила на вандредне техничке прегледе	Број испитаних	%
Да	84	72%
Не	32	28%
Укупно	116	100%

Оно на шта посебно треба обратити пажњу јесте појава тзв „фиктивних“ техничких прегледа. Појава „фиктивних“ техничких прегледа један је од основних проблема у овој области, а овлаштене

институције би требало заједно да раде на сузбијању ове појаве јер су резултати који су добијени овом анкетом и више него алармантни. Више од половине испитаних, тачније њих 60 или у процентима 56% се сусрело са овом појавом.

Табела 10. Став испитаника о појави „фиктивних“ техничких прегледа

Да ли сте се у својој локалној заједници сусрели са појавом тзв „фиктивних“ техничких прегледа (када се контрола исправности возила врши без његовог присуства на технолошкој линији)	Број испитаника	%
Да, сусретао/ла сам се	65	56%
Не, нисам се сусретао/ла	51	44%
Укупно	116	100%

4. ПРИЈЕДЛОГ МЈЕРА ЗА ПОБОЉШАЊЕ СТАЊА

У БиХ и Републици Српској постоје станице за технички преглед возила које су у поређењу са земљама у окружењу неадекватно опремљене техничком опремом и са неадекватним кадровима. Уз сагласност несавјесних власника возила и возача одређени број станица верификује технички неисправна возила која касније учествују у саобраћају и тиме повећавају ризик настанка саобраћајних незгода. На основу спроведеног истраживања може се закључити да појава „фиктивних“ техничких прегледа представља један од кључних проблема у овој области, те је потребно више ангажовања на сузбијању ове аномалије.

Сагледавајући стање контроле техничке исправности возила видљиво је да је изостала шира друштвена интервенција са циљем смањења броја технички неисправних моторних возила, а самим тим и повећања безбједност саобраћаја.

Потребне мјере за побољшање стања у овој области су:

- Појачање контроле исправности моторних возила од стране Министарства унутрашњих послова
- Повећање свијести возача и осталих учесника у саобраћају о важности вожње технички исправних возила и законске регулативе из ове области кроз превентивно – пропагандне активности и кампање
- Повећање броја вандредних техничких прегледа возила, као и искључивање из саобраћаја возила за која се утврди да су технички неисправна
- Контрола рада и повећан надзор над радом станица за технички преглед возила
- Савјесно и стручно вршење техничког прегледа од стране водитеља и контролора
- Пронаћи нове могућности како би грађани куповали новија и технички исправнија возила
- Увођење контролних техничких прегледа за возила старија од 15 година, теретна возила старија од 10 година, као и возила старија од 7 година која се користе за транспорт путника
- Већи рад свих надлежних институција на сузбијању појаве „фиктивних“ техничких прегледа возила
- Увођење видео надзора на станицама за технички преглед возила

5. ЗАКЉУЧАК

Техничка исправност аутомобила, камиона, аутобуса, мотоцикала итд. основни је предуслов за безбједно учешће у саобраћају. Инсистирање на беспријекорном техничком стању возила

првенствено би требала бити морална обавеза власника, па тек онда законски овлашћених институција. Нажалост у периоду од половине деведесетих година прошлог вијека до данас, у домену саобраћаја, занемарена су многа морална, али и законска начела, због чега на нашим путевима свакодневно можемо видјети уредно регистроване „кршеве“, чија техничка исправност је више него спорна. Због такве саобраћајне недисциплине, коју су у једнакој мјери подстицали како власници возила тако и радници на овлашћеним техничким прегледима, али и све строжих захтјева Европске уније, која не толерише саобраћајни немар, надлежне државне институције требале би приступити преуређењу система техничких прегледа.

Према статистичким подацима МУП-а фактором возила узроковано је око 2% саобраћајних незгода, међутим одређена истраживања су утврдила да возила са својим недостацима, односно неисправностима узрокују око 10% саобраћајних незгода⁴. У нашим условима, гдје је просјечна старост возила 17 година тај утицај техничке исправности на појаву саобраћајних незгода је и већи. Из тог разлога требало би поново преиспитати захтјев да се за возила старија од 15 година уведе законска обавеза превентивног техничког прегледа сваких 6 мјесеци.

Само побољшањем законске регулативе, увођењем нових стандарда, улагањем у инфраструктуру, увођењем нових критеријума у раду станица за технички преглед возила, превентивним и едукативним дјеловањем на учеснике у саобраћају могуће је утицати на побољшање стања техничке исправности возила, смањити негативне утицаје и подићи ниво безбједности саобраћаја.

6. ЛИТЕРАТУРА

- [1] Ђурић, Т.; Поповић, Ђ.; Ђукић, Б.; Гојковић, П. (2012). *Начин обављања техничког прегледа возила у станици техничког прегледа*, Стручни скуп „Технички прегледи Републике Српске 2012“, Теслић
- [2] *Правилник о димензијама, укупним масама и осовинском оптерећењу возила, о уређајима и опреми коју морају да имају возила и основним условима које морају да испуњавају уређаји и опрема у саобраћају на путу*, Службени гласник РС, број 21, Бања Лука, 2007.
- [3] Драгач, Р., Ђурић, Т. (2007). *Технички прегледи моторних и прикључних возила у функцији контроле и безбједности саобраћаја*, III Међународни научно стручни скуп „Саобраћај за нови миленијум“, Бања Лука
- [4] Глувић, С. (2016). *Метод обављања техничког прегледа моторних возила на станицама техничких прегледа „Нешковић“ д.о.о. Градишка*, дипломски рад, Саобраћајни факултет Добој
- [5] <http://mup.vladars.net>
- [6] Ахмић, А. (2009). *Критичка анализа рада система техничког прегледа возила у функцији јачања сигурности саобраћаја*, IX међународно стручно савјетовање „Технички прегледи 2009“, Јахорина
- [7] *Стручни водич за водитеља станице за технички преглед возила* (2007), Институт за привредни инжењеринг, Зеница
- [8] Милашиновић, А.; Чича, Ђ. (2010) *Статистички показатељи резултата о обављеним техничким прегледима возила*, Стручни скуп „Технички прегледи Републике Српске 2010“, Теслић

⁴ <http://mup.vladars.net>