



Република Србија
ОСНОВНИ СУД У ВЕЛИКОЈ ПЛАНИ
К.203/24
03.01.2025. године
ВЕЛИКА ПЛАНА

ИНФОРМАТИЧАРУ ОВОГ СУДА

У прилогу достављамо налаз и мишљење вештака саобраћајне струке ради истицања Јањић Душану из Смедеревске Паланке улица Ивана Томшића број3, преко интернет странице.

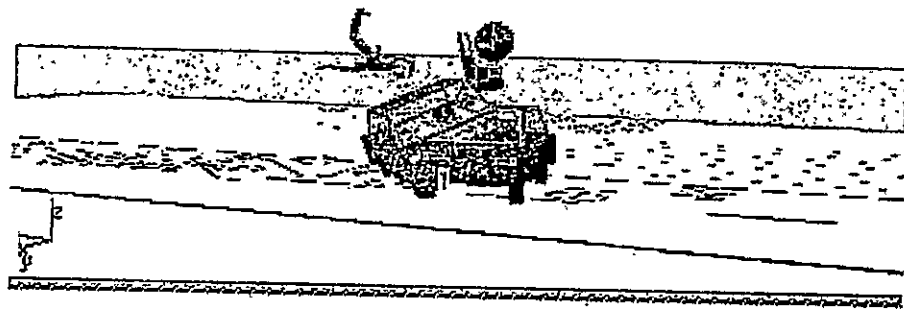


ОСНОВНИ СУД У ВЕЛИКОЈ ПЛАНИ

САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКО
ВЕШТАЧЕЊЕ

К бр. 203/24

Учесници: Душан Јањић из Смедеревске Паланке
Ивана Урошевић из Смедеревске Паланке



ВЕШТАК:
НЕНАД МЛАДЕНОВИЋ

ДЕЦЕМБАР 2024. ГОД.
ВЕЛИКА ПЛАНА

Поступајући по наредби Угљеше Мачка, судије Основног суда из Велике Планае, којом се дана 06. 12. 2024. године одређује саобраћајно-техничко испитачење у предмету К бр. 203/24, проучен је предметни спис и извршена су потребна истраживања, па је након спроведене анализе, а у складу са задатим захтевима састављен следећи

Н А Л А З И М И Ш Љ Е Њ Е

1. Налаз

Саобраћајна незгода се догодила 20. априла 2023. год, око 14 часова и 50 минута, у месту Смедеревској Паланци, на раскрсници улица Булевар краља Петра I и Раде Шишковић.

У зони места незгоде улица Булевар краља Петра I се са леве стране, гледано ка центру смедеревске Паланке укрита са ул. Раде Шишковић под углом од 90°.

У списима предмета нема података о ограничењу брзине на делу пута на коме се незгода догодила, односно о постављању саобраћајних знакова за означавање граница насеља,

С обзиром да се незгода догодила на раскрсници улица, произилази да се она догодила у насељу (члан 7, тачка 7. Закона о безбедности саобраћаја на путевима).

Брзина кретања возила ограничена је општим ограничењем за возњу на путу у насељу на 50 km/h (члан 43. ЗОБС).

У саобраћајној незгоди је учествовало путничко возило марке BMW, тип 320 D, регистарске ознаке SP 053-MM, којим је управљао Душан Јањић из Смедеревске Паланке, ул. Ивана Томшића бр. 3, рођен 02. 12. 1997. године у Смедеревској Паланци.

Други учесник у незгоди било је путничко возило марке OPEL, тип ASTRA, рег. ознаке SP 049-DD, којим је управљала Ивана Урошевић из Смедеревске Паланке, ул. Слободана Пенезића бр. 12, рођена 13. 02. 1991. године у Смедеревској Паланци.

Из Службене белешке о саобраћајној незгоди без повређених лица, издате од стране Полицијске управе из Смедерева, ПС Смедеревска Паланка, произилази да је након незгоде од стране полицијских службеника извршено алкотестирање возача, када је утврђено да ни један од возача у време незгоде није био под утицајем алкохола.

Поред тога, од стране овлашћених службених лица је утврђено да оба возача учесника у незгоди поседују важеће возачке дозволе са овереном Б категоријом и да немају забрану управљања возилом.

Возила након незгоде нису упућивана на ванредни технички преглед ради провере техничке исправности у време настале незгоде.

Према изјавама испитаних лица у возилу марке BMW се критичном приликом осим возача превозило још три лица, док се у аутомобилу марке OPEL осим возача нису превозила друга лица.

Увиђај саобраћајне незгоде није вршен, па подаци о временским приликама, ширини коловоза и стању коловозног застора не стоје у списима.

На основу података о времену незгоде, закључујем да се саобраћајна незгода догодила у дневним условима видљивости.

У својој изјави датој у Основном јавном тужилаштву окривљени истиче да је у време незгоде било сунчано време, без падавина, видљивост је била добра, а коловоз сув, без испупчења и удубљења.

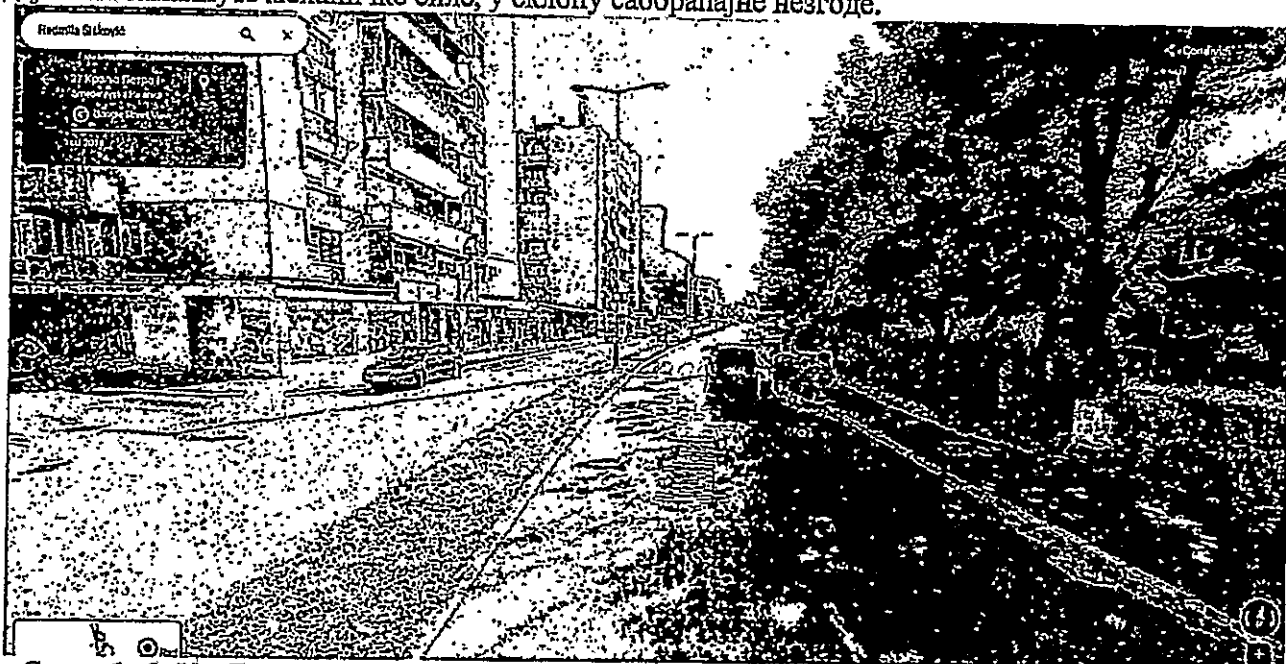
Увидом у фотографије објављене на сајту *Google maps*, налазим да је коловоз ул. Булевар краља Петра I намењен двосмерном мешовитом саобраћају и да садржи две физички одвојене коловозне траке за саобраћај из супротних смерова, међусобно раздвојене «зеленом површином», при чему свака коловозна трака садржи по две саобраћајне траке. Између саобраћајних трака налази се непрекидана уздужна линија. Са обе стране коловоза налазе се тротоари (слика бр. 1).

Увидом у сајт *Geosrbija*, и коришћењем алатки које су у њему расположиве, налазим да су коловозне траке ширине 6,6m, док ширина зелене површине износи 1,8m.

У зони места незгоде налази се пешачки прелаз. Није могуће утврдити да ли је пешачки прелаз био прописно обележен ознакама и саобраћајним знаком.

У саобраћајној незгоди возачица OPEL-а је задобила повреде. Повреде оштећене су од стране вештака медицинске струке доц. др сци. мед. прим. Миомира Кражића окарактерисане као лаке телесне повреде, а манифестовале су се у виду нагњечине у пределу грудног коша, слабинског дела кичме, карлице и левог колена.

Према мишљењу именованог вештака повреде оштећене су настале директним дејством замахнуте механичке силе, у склопу саобраћајне незгоде.



Слика бр.1. Ул. Булевар краља Петра I у зони места незгоде (преузето са сајта Google maps)

Имајући у виду повреде возачица OPEL-а у овој саобраћајној незгоди, мишљења сам да је тренутна промена брзине OPEL-а приликом судара била већа од 15 km/h, а мања од 50 km/h. Наиме, како код тренутних промена брзине већих од 15 km/h долази до настанка трзајних повреда врата, а што је овде био случај, то сам мишљења да је остварена тренутна промена брзине OPEL-а приликом судара била већа од 15 km/h. Односно, како код тренутних промена брзине већих од 50 km/h долази до настанка повреда и расцепа на унутрашњим органима, а што овде није био случај, мишљења сам да остварена тренутна промена брзине OPEL-а приликом судара, није била већа од 50 km/h.

На оба возила су у судару произведена оштећења, међутим иста након незгоде нису фотографисана како би се увидом у фотографије извршила анализа оштећења.

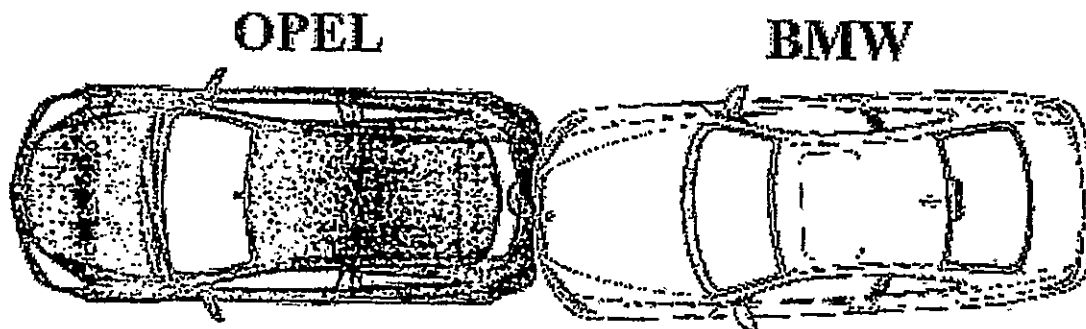
У изјави датој у Основном јавном тужилаштву из Велике Планае, дана 04. 07. 2023. године, окривљени наводи да се критичном приликом кретао из правца Колоније ка центру Смедеревске Паланке брзином око 40km/h, и да је дошавши до раскрснице улице Булевар краља Петра I са улицом Раде Шипковић возило које се кретало испред њега нагло укочило испред пешачког прелаза ради пропуштања пешака који је на том месту прелазио улицу, када је предњим делом возила ударио у задњи део аутомобила марке OPEL.

Према изјави окривљеног, на возилу марке OPEL дошло је до оштећења поклопца пртљажника и задњег браника, док су на BMW-у настала оштећења поклопца мотора, фара (није наведено којег фара) и предњег десног крила.

И оштећена у својој изјави наводи да је испред пешачког прелаза почела да кочи како би зауставила своје возило и пропустила пешака који је прелазио улицу, али је осетила ударац у задњи део возила, услед чега је њено возило набачено на пешачко острво.

На главном претресу, одржаном дана 25. 09. 2024. године у Основном суду из Велике Планае, окривљени истиче да мисли да се OPEL налазио на 3-4m испред његовог возила.

На основу упоредне анализе оштећења на возилима, која је окривљени навео у својој изјави, мишљења сам да је у судару дошло до контакта чеоног дела возила марке BMW са задњим крајем аутомобила марке OPEL, при чему су у тренутку примарног контакта уздужне осе аутомобила биле приближно паралелне (слика бр. 2).



Слика бр.2. Сударни положај возила

Ако је возило оштећено у процесу судара набачено на пешачко острво као што то изјављује оштећена, онда сам мишљења да се незгода догодила на левој саобраћајној траци која се протеже уз зелену површину.

Како ни један од учесника незгоде није захтевао вршење увиђаја, положај возила након судара није фиксиран од стране саобраћајне полиције.

С обзиром да су се оба возача учесника у незгоди договорили око накнаде штете, сачињене су писмене изјаве и попуњен је Европски извештај, у складу са одредбама члана 172. Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Европски извештај није придружен списима предмета, а према изјавама испитаних лица окривљени је у Европски извештај унео признање одговорности за настанак незгоде

Место незгоде како у подужном тако и у попречном смислу, није могуће поуздано и прецизно одредити на основу материјалних елемената.

Поред тога, брзине кретања возила у моменту судара, као и непосредно пре примарног контакта се не могу израчунати аналитичким методама, нити се могу проценити на основу оштећења која нсу фотографисана.

2. Мишљење

Имајући у виду повреду возачица OPEL-а у овој саобраћајној незгоди, мишљења сам да је тренутна промена брзине OPEL-а приликом судара била већа од 15 km/h, а мања од 50 km/h. Наиме, како код тренутних промена брзине већих од 15 km/h долази до настанка трзајних повреда врата, а што је овде био случај, то сам мишљења да је остварена тренутна промена брзине OPEL-а приликом судара била већа од 15 km/h. Односно, како код тренутних промена брзине већих од 50 km/h долази до настанка повреда и расцепа на унутрашњим органима, а што овде није био случај, мишљења сам да остварена тренутна промена брзине OPEL-а приликом судара, није била већа од 50 km/h.

На основу упоредне анализе оштећења на возилима, која је окривљени навео у својој изјави, мишљења сам да је у судару дошло до контакта чеоног дела возила марке BMW са задњим крајем аутомобила марке OPEL, при чему су у тренутку примарног контакта уздужне осе аутомобила биле приближно паралелне.

Ако је возило оштећено у процесу судара набачено на пешачко острво као што то изјављује оштећена, онда сам мишљења да се незгода догодила на левој саобраћајној траци која се протеже уз зелену површину.

Према сагласним изјавама учесника ове незгоде, оштећена је испред пешачког прелаза нагло прикочила јер је пропустила пешака који је преко тог пешачког прелаза прелазио улицу.

Ако је возачица OPEL-а непосредно пре незгоде нагло прикочила како би пропустила пешака који је прелазио преко коловоза, онда таква реакција оштећене према мом мишљењу није била у супротности са прописима о безбедности саобраћаја. Наиме, чланом 32, став 2. и члан 38, став 1. Закона о безбедности саобраћаја на путевима, прописано је да возач не сме нагло да мења начин вожње, односно да успори возило, осим у случају избегавања непосредне опасности. С обзиром да је појава пешака на коловозу за возачицу OPEL-а

представљала опасност од налета аутомобила на пешака, тј. од саобраћајне незгоде, мишљења сам да је реакција оштећене била у складу са прописима о безбедности саобраћаја.

Анализом свих околности под којима је настала ова незгода, мишљења сам да је опасна ситуација настала као последица пропуста возача путничког возила марке BMW.

Наиме, возач BMW-а је имао могућности да на време уочи возило марке OPEL које се зауставило, или се кретало, те да благовременим кочењем и држањем возила на таквом одстојању од OPEL-а, односно заустављањем, не изазива опасност и тиме избегне стварање опасне ситуације и настанак незгоде. Недржање BMW-а на безбедном одстојању од другог возила (OPEL) и/или неблаговремено реаговање возача BMW-а је, по мом мишљењу, био пропуст возача BMW-а узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде.

У овако описаној ситуацији не може се саобраћајно-техничким испитивањем утврдити разлог неблаговременог реаговања и начина вожње од стране возача BMW-а, а могао би бити непажња, погрешна процена, погрешно изведен маневар или неки други разлог и/или у садејству више разлога истовремено, а што ће Суд ценити на основу других доказа из Списа.

16. 12. 2024. год.
Велика Плана

Вештак:
Ненад Младеновић, дипл. инж.
МЛАДЕНОВИЋ В. НЕНАД
ДИПЛ. ИНЖ. САОБРАЋАЈА
МАСУКИНА 1, ВЕЛИКА ПЛАНА
СУДСКИ ВЕШТАК
ЗА ОБЛАСТ САОБРАЋАЈ-ТРАНСПОРТ
-БЕЗБЕДНОСТ-САОБРАЋАЈНЕ
НЕЗГОДЕ

16-12-2024

ОПШТИНИ СЪД ЗА РЕДИКТОРИ

~~Писмено примъчение - по писмено призоване~~

16-12-2024 г. у 3 примерка

за _____ г-н/г-на и р/б/и/д.

Предат по пощата презоручено дана _____ 20 ____ год.

Писмено таксировно на 0,50 динара, недостъп таксировно _____ дин. писмено примъчение ба _____

Примъчене вредности (новац и сп)

Със предмету К. 203/24

Това овлашкено за призов

AM