

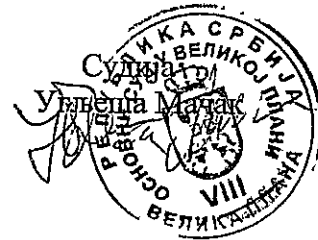


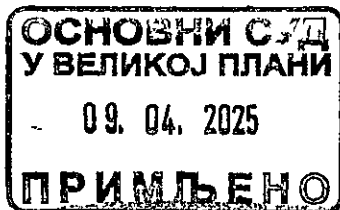
Република Србија
ОСНОВНИ СУД У ВЕЛИКОЈ ПЛАНИ
К.218/24
29.04.2025. године
ВЕЛИКА ПЛАНА

ИНФОРМАТИЧАРУ

Налаже Вам се да Грововић Милошу из Азање улица 7.Јули број 35 истакнете преко интернет странице суда налаз и мишљење вештака саобраћајне струке.

Прилог налаз и мишљење

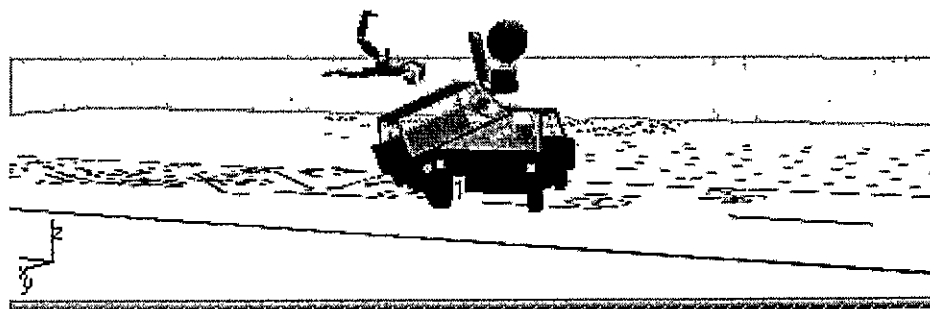




ОСНОВНО ЈАВНО ТУЖИЛАШТВО
У ВЕЛИКОЈ ПЛАНИ

САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКО
ВЕШТАЧЕЊЕ
К бр. 218/24

Учесници: Милош Громовић из Азање
Недељко Животин из Кусатка



ВЕШТАК:
НЕНАД МЛАДЕНОВИЋ

АПРИЛ 2025. ГОД.
ВЕЛИКА ПЛАНА

Поступајући по наредби Угљеше Мачка, судије Основног суда из Велике Плане, којом се одређује саобраћајно-техничко вештачење у предмету К бр. 218/24, проучен је предметни спис, 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 28. јануара 2024. год, око 20 часова и 15 минута, у месту Азањи, на општинском путу Азања – Влашки До (ОП 1-10), у близини куће Малише Батинића.

Брзина кретања возила је у зони места незгоде ограничена општим ограничењем за вожњу на путу у насељу на 50 km/h (члан 43. Закона о безбедности саобраћаја на путевима).

У саобраћајној незгоди је учествовало путничко возило марке CITROEN, тип BERLINGO, рег. ознаке SP 043-PN, власништво Стефана Стефановића из Смедеревске Паланке. Наведеним возилом је у време незгоде управљао Милош Гровић из Азање, ул. 7. јула бр. 35, рођен 01. 05. 1990. године у Смедеревској Паланци.

Други учесник у незгоди био је бицикл н.н. марке, којим је управљао Недељко Животин из Кусатка, б.б, рођен 01. 01. 1967. год. у Банатском Карађорђеу.

Према изјавама испитаних лица у аутомобилу марке CITROEN се осим возача нису превозила друга лица.

Увидом у потврду о примени посебних мера и овлашћења бр. 230075517, налазим да је бициклиста имао 0,61‰ алкохола у крви. Прегледом извештаја о утврђивању алкохола у крви бр. протокола 11, произилази да је возач бицикла у крви узетој око 2 сата након незгоде имао 0,44‰ алкохола.

Возач CITROEN-а није алкотестиран при увиђају, јер је са својим возилом након незгоде напустио лице места. Исти је по проналажењу алкотестиран 17 часова и 45 минута након незгоде, а према мишљењу вештака неуропсихијатријске струке др Анђелке Величковић подаци добијени таквим алкотестирањем се због протока времена не могу користити у сврху израчунавања алкохолемије у време незгоде.

Према мишљењу именованог вештака алкохолемија коју је у време незгоде имао оштећени возач бицикла, почетно и не битно редукује способности возача бицикла да њом управља, прати саобраћајну ситуацију и адекватно реагује у складу са потребама исте.

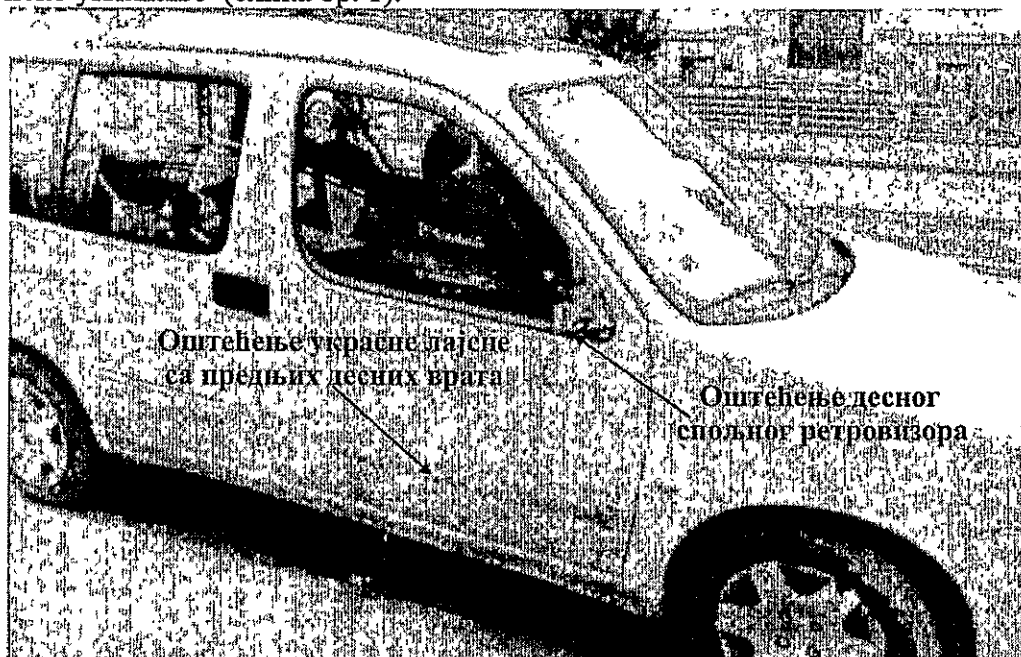
Након проналажења аутомобила који је учествовао у саобраћајној незгоди, исти није упућиван на ванредни технички преглед ради провере техничке исправности у време настале незгоде.

Незгода се догодила у ноћним условима видљивости на путу са изграђеним коловозом од асфалта. У време незгоде време је било ведро, а коловоз влажан, чист, гладак, раван и без оштећења. Коловоз је намењен двосмерном мешовитом саобраћају и садржи две коловозне траке. Ширина коловоза износи 4,8m. У зони места незгоде пут се пружа у кривини улево, гледано у правцу центра Азање. Увидом у приложене фотографије налазим да пут није имао већи подужни нагиб. Са обе стране пута, у нивоу коловоза налазе се земљане банке. Пут је био делимично осветљен светлима уличне расвете.

У саобраћајној незгоди дошло је до повређивања бициклисте. Повреде бициклисте су описане у налазу вештака медицинске струке доцента др сци. мед. прим. Миомира Кражића. У наведеном налазу повреде бициклисте су окарактерисане као лаке телесне повреде, а манифестовале су се у виду површинске повреде у пределу скочног зглоба стопала десне ноге. Према мишљењу именованог вештака наведена повреда бициклисте је таквих карактеристика да настаје једноструким дејством тупине замахнуте механичке силе, односно у склопу саобраћајне незгоде.

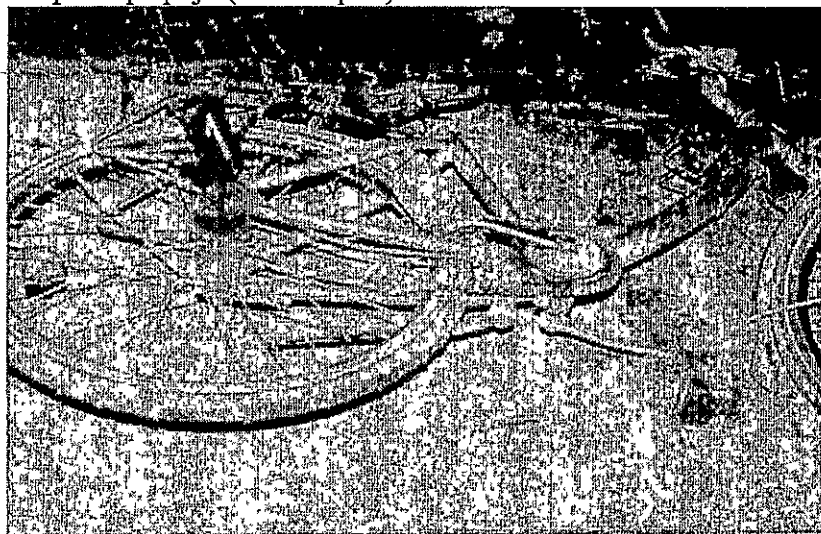
Анализом фотографија из увиђајне фотодокументације налазим да су на аутомобилу марке CITROEN произведена оштећења на десној бочној страни, и то: десног спољног ретровизора и украсне лајсне са предњих десних врата. И десни ретровизор и украсна лајсна су откинута са возила. Наведени делови возила пронађени су при увиђају на лицу места, а при

проналаску возила од стране полицијских службеника ПС Смедеревска Паланка извршено је механоскопско уклапање (слика бр. 1).



Слика бр.1. Оштећења путничког возила

При увиђају је утврђено да су на бициклу били оштећени управљач, односно гувернала и десна педала. Оштећења на бициклу се не могу видети на увиђајним фотографијама због лошег квалитета фотографија (слика бр. 2).



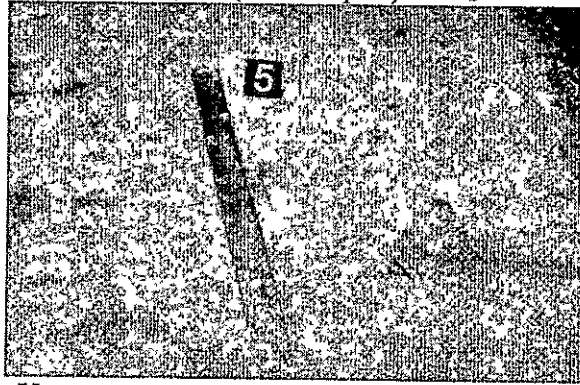
Слика бр. 2. Оштећења бицикла

Упоредном анализом оштећења на возилима налазим да је путничко возило десним боком контактирало десну бочну страну бицикла и бициклисту, при чему оштећења лајсне са предњих десних врата CITROEN-а по висини гледано одговарају оштећењима десне педале бицикла и повреди скочног зглоба стопала десне ноге, док оштећење десног спољног ретровизора по висини гледано одговара положају руке оштећеног и рукохвата гувернале бицикла.

У записнику са увиђаја констатовано је постојање трагова у зони места незгоде. Ти трагови су при увиђају описивањем и скицирањем фиксирани у односу на одабрану фиксну тачку и оријентирни правац. За фиксну тачку (ФТ) је узет угао дворишта власништво Малише Батинића, ближи центру Азање и коловозу. За оријентирни правац (ОП) је узета десна ивица коловоза и њен замишљен продужетак, гледано у правцу Влашког Дола. За оријентирну тачку (ОТ) узета је ортогонална пројекција фиксне тачке на оријентирни правац, од које је удаљена 6,0m. Увиђај је вршен из правца центра Азање ка Влашком Долу.

На 8,0m од ОТ, мерено у правцу вршења увиђаја, и на 3,0m од ОП ван коловоза на травнатој површини, пронађено је огледало десног спољног ретровизора CITROEN-а.

Део украсне пластике који је потицао са предњих врата путничког возила се налазио на коловозу, удаљен од ОТ 9,4m, а од ОП 1,0m (слика бр. 3).



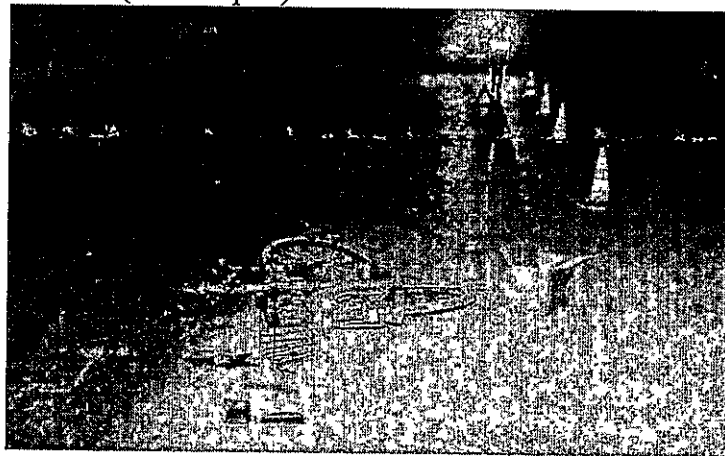
Слика бр. 3. Украсна лајсна са предњих десних врата CITROEN-а

Картонска кутија је пронађена на коловозу, на 17,9m од ОТ и на 2,0m од ОП.

Бицикл се након незгоде налазио на коловозу оборен на леви бок, предњим крајем окренут ка центру Азање. Предњи точак бицикла је од ОТ био удаљен 18,0m, а од ОП 0,5m, док се задњи точак налазио на 19,2m од ОТ и на 1,5m од ОП.

На оријентирном правцу, на 19,3m од ОТ, налазио се комад пластике црне боје.

Пластика десног спољног ретровизора се налазила на коловозу, удаљена 20,0m од ОТ и 0,5m од ближе ивице коловоза (слика бр. 4).

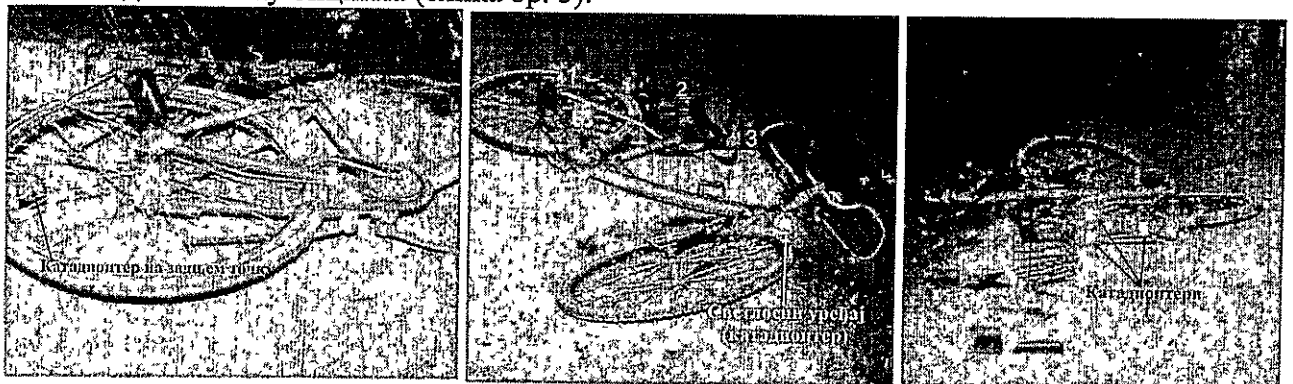


Слика бр. 4. Трагови (бицикл, пластика ретровизора, картонска кутија и комад пластике)

Повређени бициклиста је након незгоде пре почетка увиђаја транспортиран до здравствене установе ради указивања медицинске помоћи.

Поред тога осумњичени се са својим возилом удаљио са лица места, тако да положај аутомобила након незгоде при увиђају није фиксиран.

Након незгоде није утврђивано да ли су на бициклу постојали светлосни уређаји. Међутим, на увиђајним фотографијама се могу видети катадиоптери на задњем и предњем крају, као и на задњем точку бицикла (слика бр. 5).



Слика бр. 5. Катадиоптери на бициклу

Зауставни пут путничког возила воженог брзином од 50,0km/h на влажном асфалтном коловозу при форсираном кочењу за минимално технички исправане кочне уређаје износи не више од:

$$S_{z50} = 13,9 \cdot (0,8 + 0,1 + 0,15) - \frac{5,2 \cdot 0,15^2}{6} + \frac{13,5^2}{2 \cdot 5,2} = 32,1m.$$

За заустављање би било ангажовано време не веће од:

$$t_{z50} = 0,8 + 0,1 + 0,15 + \frac{13,5}{5,2} = 3,6sec.$$

Окривљени се у досадашњем поступку није изјашњавао која је светла користио у вожњи непосредно пре незгоде.

Ако из супротног смера није било других возила на одстојању мањем од 200m, окривљени је био дужан да на возилу за време вожње укључи дуга светла.

При вожњи са дугим светлима окривљени би и неосветљеног бициклисту могао видети са одстојања знатно дужег од зауставног пута за брзину ограничену на путу којим се кретао.

2. Мишљење

Упоредном анализом оштећења на возилима, мишљења сам да је путничко возило десним боком контактирало десну бочну страну бицикла и бициклисту, при чему оштећења лајсне са предњих десних врата CITROEN-а по висини гледано одговарају оштећењима десне педале бицикла и повреди скочног зглоба стопала десне ноге, док оштећење десног спољног ретровизора по висини гледано одговара положају руке оштећеног и рукохвата гувернале бицикла.

С обзиром да на лицу места није било непокретних трагова незгоде, на основу материјалних елемената није могуће поуздано и прецизно одредити место контакта аутомобила и бицикла, како у подужном, тако и у попречном смислу.

Међутим, имајући у виду да су сви трагови ове незгоде били концентрисани на коловозу, у близини оријентирног правца, мишљења сам да се бицикл у сударној позицији налазио на коловозу, удаљен од десне ивице коловоза, гледано у правцу Влашког Дола, не више од 0,5m.

Узимајући у обзир да је CITROEN десним боком контактирао бицикл и бициклисту, мишљења сам да се на месту контакта путничко возило налазило десним точковима на коловозу у близини леве ивице посматрано у смеру центра Азање, док су се леви точкови возила налазили на банкени са леве стране пута.

Упоредном анализом трагова ове незгоде, мишљења сам да се подужно гледано незгода догодила испред или најкасније на месту на коме се налазила пластика ретровизора. Ово из разлога што сви делови који у процесу судара отпадају са возила могу бити одбачени у правцу ударне силе, па траг траг означен на скици бројем 2 не би могао бити пре места судара, већ би место судара подужно по коловозу морало бити испред или на месту локације тог трага.

На основу материјалних података није могуће одредити брзине кретања аутомобила и бицикла у моменту судара, као и непосредно пре судара.

Бициклиста из старосне групе оштећеног у нормалној вожњи може остварити брзину кретања од око 10,6km/h (2,94m/sec).

Зауставни пут путничког возила воженог брзином ограниченом за вожњу на путу у насељу, односно воженог брзином од 50,0km/h, на влажном асфалтном коловозу при форсираном кочењу за минимално технички исправане кочне уређаје износи не више од 32,1m, док би време заустављања при наведеним условима било највише 3,6sec.

У својој изјави окривљени истиче да бициклиста критичном приликом није био осветљен, а није се изјашњавао која је светла користио у вожњи непосредно пре незгоде.

Ако из супротног смера није било других возила на одстојању мањем од 200m, окривљени је био дужан да на возилу за време вожње укључи дуга светла.

При вожњи са дугим светлима окривљени би и неосветљеног бициклисту могао видети са одстојања знатно дужег од зауставног пута за брзину ограничену на путу којим се кретао.

Анализом увиђајних фотографија, мишљења сам да су на задњем и предњем крају, као и на задњем точку бицикла постојали катадиоптери.

Имајући у виду да се незгода догодила на левој половини коловоза, гледано из правца кретања CITROEN-а, мишљења сам да узрок ове незгоде не би могла бити евентуална неосветљеност бицикла, јер се она могла избећи да се окривљени својим возилом кретао десном страном коловоза у смеру кретања.

На основу локације материјалних трагова, искључујем могућност да се бицикл у моменту судара, као и непосредно пре судара кретао средином пута, како то наводи возач CITROEN-а у својој изјави.

Бициклиста се у моменту судара и непосредно пре судара није налазио на путањи кретања возила која се крећу десном коловозном траком из правца Влашког Дола ка центру Азање, и прелазак CITROEN-а са десне на леву траку није био у вези са избегавањем опасности од судара са бициклом, по мом мишљењу.

Анализом свих околности под којима се догодила предметна саобраћајна незгода, мишљења сам да је она настала као последица начина вожње (брзине и/или управљања возача CITROEN-а), а што је пропуст возача CITROEN-а узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде.

Разлог због кога је возач CITROEN-а најпре прешао на половину коловоза намењену кретању возила из супротног смера, а затим сишао са леве стране коловоза није могуће утврдити на основу материјалних података из списка, и он је могао бити у вези са неприлагођеном брзином кретања, могао је бити последица погрешног маневра, погрешног управљања, погрешног начина вожње, погрешне процене, неког другог сличног разлога, алкохолисаности возача, последица неког субјективног разлога и/или у садејству више разлога истовремено.

09. 04. 2025. год.
Велика Плана

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