

METODOLOGIJA ANALIZE SAOBRAĆAJNE NEZGODE SUDARA VOZILO-PJEŠAK

METHODOLOGY FOR ANALYSIS OF TRAFFIC ACCIDENT INVOLVING VEHICLE-PEDESTRIAN COLLISION

Zoran Miljanić¹; Sreten Simović²

XIII Simpozijum
"Veštačenje saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju"

Rezime: Kada se govori o saobraćajnim nezgodama u kojima je došlo do sudara vozilo-pješak treba naglasiti da se radi o vrlo osjetljivoj tematici kako za same učesnike u nezgodi tako i za sudije i vještace saobraćajno tehničke struke. U ovoj oblasti su već precizno razrađeni: analitički, grafički i eksperimentalni metodi za utvrđivanje osnovnih polaznih podataka-na osnovu kojih se može vršiti precizna vremensko-prostorna analiza neke saobraćajne nezgode. Sa druge strane dešava se (vrlo često) da različiti vještaci saobraćajno tehničke struke ili usled nerazumijevanja (u saobraćajnoj struci) već precizno definisanog termina opasna situacija ili usled djelimične ili pogrešne primjene vremensko prostorne analize dolaze do različitih mišljenja po istim polaznim podacima. Posljedice ovih i ovakvih različitosti u stručnim mišljenjima uvijek produžavaju sudski postupak, a stručni, etički i moralni kredibilitet vještaka dovode u pitanje.

Iz ovih razloga neophodno je ukazati na greške koje se javljaju u analizama saobraćajnih nezgoda sudara vozilo-pješak, a zatim dati metodologiju ove analize koja će (ako bude primjenjivana) sigurno dovesti do toga da vještaci saobraćajno tehničke struke daju ista ili makar slična mišljenja po istim polaznim podacima. Ova ista ili slična mišljenja vještaka saobraćajno tehničke struke će onda biti od velikog značaja za Sud jer će se sudski postupci ubrzati.

Ključne riječi: SUDAR VOZILO-PJEŠAK, OPASNA SITUACIJA, VREMENSKO PROSTORNA ANALIZA, NERAZUMIJEVANJE, NEPRAVILNA PRIMJENA

Summary: When talking about traffic accidents where vehicle-pedestrian collision has happened, it should be emphasized that it is a very delicate topic for the accident participants, judges and traffic experts. Analytic, graphic and experimental methods for defining the baseline data have been precisely elaborated-

¹ Lovćen osiguranje A.D. Podgorica, zoran.miljaniclo.co.me

² Univerzitet Crne Gore, Mašinski fakultet, Podgorica, sretensac.me

based on which a precise time-spatial traffic accident analysis can be done. On the other hand it (very often) happens that different traffic experts have different opinions with the same baseline data, is it because misunderstanding of already defined expression „dangerous situation”, or partially or improper time-spatial analysis application. Consequences of this type of diversity of opinions always prolong the trial, and professional, ethical and moral credibility of traffic expert is questioned.

Because of these errors it is necessary to point out the mistakes that appear in traffic accident vehicle-pedestrian collision analysis, and then to provide that analysis methodology which will (if applied) certainly make traffic experts give same, or at least similar opinions with the same baseline data. Then will these same or similar traffic experts opinions be of great importance for the Court-because the trial will speed up.

Key words:

VEHICLE-PEDESTRIAN COLLISION,
DANGEROUS SITUATION, TIME-SPATIAL
ANALYSIS, MISUNDERSTANDING,
IMPROPER APPLICATION, PARTIAL
APPLICATION

1. UVOD

Pri donošenju rješenja (u predmetima vezanim za saobraćajne nezgode u kojima je došlo do sudara vozilo-pješak) sudije u RCG najčešće koriste formu:

“Zadatak vještaka saobraćajno tehničke struke je da na osnovu materijalnih elemenata, datih spisima Predmeta, utvrdi uzrok nastanka saobraćajne nezgode i eventualne doprinose učesnika u nezgodi.”

Sudija ovako datim nalogom očekuje da vještak saobraćajno tehničke struke, primjenjujući odgovarajuća znanja i vještine, odgovori na sva pitanja (na ona na koje je moguće dati odgovor) koja su bitna za konačno donošenje Presude u datom Predmetu.

Kada analizira sudar vozilo-pješak pitanja na koja vještak **u nalazu** treba da odgovori, a koja i ne moraju biti direktno i precizno postavljena od strane Suda su **odrediti**:

- pravce i smjerove kretanja vozila i pješaka neposredno prije sudara,
- mjesto sudara,
- položaj učesnika u nezgodi na mjestu sudara,
- brzine vozila i pješaka u karakterističnim tačkama (u trenutku kontakta, u trenutku započinjanja kočenja, nakon kontakta i dr.),
- pozicije vozila i pješaka u momentu nastanka opasne situacije i
- izvršiti vremensko-prostornu analizu.

Na osnovu nalazom dobijenih rezultata vještak u **mišljenju** obrazlaže: šta su učesnici u nezgodi preduzeli, šta su mogli preuzeti a nijesu ili na koji način i uz kakvo ponašanje vozača ili pješaka je nezgoda mogla biti izbjegnuta?

Konačno u **zaključku** vještak saobraćajno tehničke struke treba da elemente date **mišljenjem** sažme i na, za Sud, pogodan način objasni uzrok nastanka nezgode i da eventualne mogućnosti pod kojima je nezgoda mogla biti izbjegnuta.

2. DEFINISANJE PROBLEMA

Naučnici i stručnjaci različitih profila, a naročito saobraćajne struke, u novije vrijeme, su razradio precizne: analitičke, grafičke i eksperimentalne metode za utvrđivanje pojedinih (osnovnih) polaznih podataka na osnovu kojih se može vršiti precizna vremensko-prostorna analiza neke saobraćajne nezgode.

Vremensko-prostorna analiza je takođe detaljno obrazložena i formirani su stručni i naučni stavovi o načinu i postupku vremensko-prostorne analize saobraćajne nezgode.

I pored već formiranih preciznih stručnih i naučnih stavova, još uvijek vještaci pojedinci ili vještaci ustanova pred nadležnim sudovima iznose svoje lične stavove (koji nemaju nikakvog uporišta u struci) o postupku vremensko-prostorne analize **pa se dešava da jedan vještak utvrdi da vozač nije bio u mogućnosti da izbegne nezgodu, dok drugi vještak polazeći od istih polaznih podataka daje sasvim suprotno mišljenje**.

Ako se kreće od činjenica da su oba vještaka:

- **stručni,**
- nepristrasni i
- polaze od istih polaznih podataka dolazi se do problema:

1. Na kom mjestu (pri izradi nalaza i mišljenja vještaka saobraćajno-tehničke struke) dolazi do razlika u pristupima koji vode ka davanju suprotnih mišljenja po istim polaznim podacima ?
2. Šta su greške u nalazima vještaka saobraćajno-tehničke struke koje vode ka davanju suprotnih mišljenja po istim polaznim podacima ?

3. CILJEVI

Razumljivo je da sudije imaju vrlo malo (ili nimalo) znanja iz oblasti saobraćajno-tehničke struke pa su pri prihvatanju nalaza i mišljenja odgovarajućih vještaka obično koncentrisane samo na zaključkom objašnjene:

- uzroke nastanka nezgode i
- eventualne mogućnosti pod kojima je nezgoda mogla biti izbjegnuta.

Učesnici u postupku imaju pravo da, ako su nezadovoljni inicijalnim nalazom i mišljenjem, traže od sudije angažovanje drugog vještaka da se izjasni na osnovu istih polaznih podataka.

U slučaju da se zaključak dat drugim vještačenjem razlikuje od zaključka datog inicijalnim nalazom i mišljenjem za sudiju nastaje dilema koji nalaz i mišljenje da prihvati(?), a za učesnike u postupku nastaju dileme: iz kojih razloga i čime je bio motivisan vještak koji je dao nalaz i mišljenje koji njemu(njima) ne odgovaraju?

Definitivno, neusaglašenost vještaka pri istim polaznim podacima sud uводи у проблем доношења Presude u razumnom roku, a indirektno vodi ka ispitivanju stručnih i etičkih karakteristika nekog (ili oba) od vještaka.

Ciljevi ovog istraživanja su:

1. Metodološko uređenje pristupa kod vještačenja saobraćajnih nezgoda sudara vozilo-pješak čime će vještaci pri istim polaznim podacima moći dati ista ili bar približno ista mišljenja i zaključke.
2. Ubrzavanje sudskih postupaka i smanjivanje broja predmeta koji se rješavaju po Žalbama.

4. HIPOTEZA

Do različitih mišljenja pri istim polaznim podacima dolazi pretežno zbog:

1. Odstupanja od definisanog termina „opasna situacija“.
2. Pogrešne primjene vremensko prostorne analize.

5. ISTRAŽIVANJA

Za analizu bilo koje saobraćajne nezgode, a naročito za analizu saobraćajnih nezgoda vozilo-pješak, od izuzetne važnosti je prikupiti što veći fond podataka o elementima koji su mogli imati uticaja na nastanak nezgode i na izvore i načine kretanja učesnika u nastaloj nezgodi.

5.1. Saobraćajna situacija

Po definiciji:

²saobraćajna situacija je situacija i stanje u zoni mesta nezgode, koje je karakterisano pozicijama, rastojanjima od mesta sudara, brzinama, kao i drugim elementima koji su mogli imati uticaja na izbor načina kretanja učesnika nezgode²

Vještak u analizi saobraćajne nezgode tipa vozilo-pješak može usled nedostatka informacija ili usled zanemarivanja nekog od elemenata, koji je mogao imati ili imao uticaja na izbor kretanja jednog od učesnika u saobraćaju, donijeti potpuno pogrešan zaključak o dinamici same nezgode i o mogućnostima izbjegavanja predmetne nezgode.

Naime, vještak previđajući npr. parkirano vozilo na kolovozu, iza kog se pojavljuje pješak, koristi pogrešne parametre na osnovu kojih vrši vremensko-prostornu analizu i samim tim donosi potpuno pogrešne zaključke koji u konačnom dovode do sudske odluke koja je zasnovana na pogrešnim ili nepotpunim parametrima.

Definicija saobraćajne situacije ukazuje na značaj što preciznijeg rasporeda i međusobnih odnosa **što više elemenata** koji su mogli imati ili imali uticaja na samu saobraćajnu nezgodu.

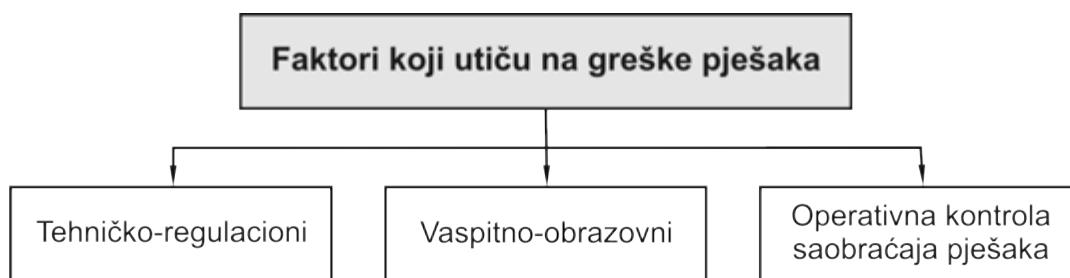
Na osnovu Zakonom datih definicija i propisanih obaveza vozača i pješaka može se doći do konačnog opredjeljenja kada je nastala opasna situacija.

5.2. O načelu povjerenja

Pri procjenjivanju faktora koji utiču na greške pješaka, koji pak kao posledicu imaju eventualni nastanak saobraćajne nezgode, treba voditi računa o makar tri grupe ovih faktora, Slika 1.

U ove faktore spadaju:

- 1. tehničko-regulacioni faktori,**
- 2. vaspitno-obrazovni faktori i**
- 3. operativna kontrola saobraćaja pješaka.**



Slika 1. Faktori koji utiču na greške pješaka

U grupu **tehničko-regulacionih faktora** spadaju:

- definisanost i usmjerenost ukupnih saobraćajnih tokova radi zadovoljavanja potreba pješaka u ugroženim zonama,
- razdvajanje pješačkog i motornog saobraćaja, a posebno u ugroženim zonama,
- izdvojenost površina koje za svoje kretanje koriste pješaci od površina namijenjenih za kretanje prije svega motornih vozila,
- tehnička regulacija, obilježenost i dopunska zaštita na mjestima ukrštanja pješačkih tokova i, prije svega, tokova motornih vozila i sl.

U grupu **vaspitno-obrazovnih faktora** spadaju:

- nivo obrazovanosti u porodici i predškolskim i školskim ustanovama,
- nivo vaspitno-obrazovnog rada sa odraslim pješacima,
- način prenošenja opštih preventivno- propagandnih sadržaja i sl.

U grupu **operativne kontrole saobraćaja pješaka** spadaju:

- nivo kontrole prekršaja koje čine pješaci,
- nivo preventivne kontrole u zonama istovremenog povećanja pješačkih tokova i, prije svega, tokova motornih vozila.

U ovom istraživanju neophodno je posebno naglasiti uticaj vaspitno-obrazovnog faktora i to u zoni pitanja: **koliko pješaci poznaju pravila saobraćaja(?)**.

U sudskoj praksi, pješak je uglavnom u odnosu na vozača motornog vozila u izvjesnom smislu beneficiran, i u izuzetno malom broju slučajeva se pješak optužuje, a u slučajevima gdje postoji obostrana odgovornost, u skoro svi slučajevima optužuje se samo vozač motornog vozila. U obrazloženjima presuda se obično samo konstatuje doprinos pješaka u nastanku saobraćajne nezgode šta doduše ima uticaja na vrstu i visinu kazne, ali samo za vozača motornog vozila.

Treba samo krenuti od pravnog načela: ***Ignorantia iuris nocet (nepoznavanje zakona škodi)***

Namera ove latinske izreke i pravnog načela jeste da se onaj ko krši propise ne može pozvati na to da ih ne poznaje. To znači da će se zakon primenjivati jednako na one koji ga poznaju, kao i na one koji ga ne poznaju.

Ako se prihvata ovakvo načelo (načelo povjerenja) onda se od vozača motornih vozila ne može, i ne bi smjelo, tražiti da neprekidno očekuju nepravilno i nepomišljeno ponašanje drugih učesnika u saobraćaju pa ni nepravilno ponašanje pješaka.

Sve ovo je u neraskidivoj vezi sa donošenjem konačne odluke o momentu nastanka opasne situacije.

Zakonom je navedeno šta se očekuje od vozača, a šta od pješaka i u toj zoni nema više mogućnosti za tzv. tumačenja. Ako ih i ima onda su dileme isključivo u "dvorištu" pravne struke, a nikako u zoni saobraćajno-tehničkog vještačenja.

5.3. Opasna situacija

Po definiciji:

²opasna situacija je svaka ona situacija nakon koje bi došlo do nezgode ako nije-dan od učesnika u nezgodi ne bi promijenio pravac, smjer ili brzinu kretanja²

Oblast kojom se bavi ovo istraživanje je metodologija analize saobraćajne nezgode sudara vozilo-pješak, ali samo u slučajevima kada pješak prelazi kolovoz i to van obilježenog pješačkog prelaza.

Da bi se vještak upustio u vremensko-prostornu analizu prije svega treba da utvrdi momenat nastanka opasne situacije.

Pri utvrđivanju momenta nastanka opasne situacije vještak je dužan da analizira sledeće parametre:

- objektivna mogućnost uočavanja pješaka,
- objektivno mogućnost uočavanja specifičnih karakteristika pješaka koje su bitne za nastanak opasne situacije (djete, staro lice i sl.),
- objektivna mogućnost uočavanja nepravilnog ponašanja pješaka (koristi mobilni telefon, ne obraća pažnju na vozila i sl.),
- objektina mogućnost uočavanja namjere pješaka (da li pješak uopšte želi da pređe kolovoz ili samo miruje uz ivicu kolovoza),
- da li je vozač motornog vozila koji se ponašao ispravno imao bilo kakav razlog da očekuje neispravno ponašanje pješaka,
- da li je vozač motornog vozila koji se ponašao ispravno imao razloga da očekuje promjenu nepravilnog ponašanja pješaka, odnosno odustajanje pješaka od prethodnog

nepravilnog ponašanja i

- ostale, mnogobrojne, **specifične okolnosti** pod kojima se saobraćajna nezgoda dogodila, a koje zavise od konkretne saobraćajne situacije vezane za konkretnu saobraćajnu nezgodu.

5.4. Određivanje trenutka u kom nastaje opasna situacija

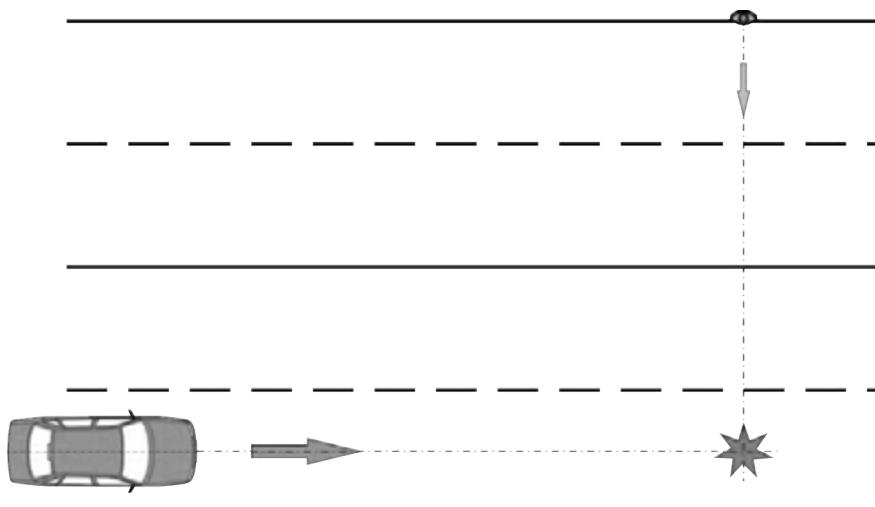
5.4.1. Kolovoz sa dvije kolovozne trake od kojih svaka ima po dvije saobraćajne trake. Pješak prelazi kolovoz sa lijeve na desnu stranu kolovoza.

Pogrešno.

Uobičajena je praksa, ali pogrešna, da se vještaci saobraćajne strike pri utvrđivanju nastanka opasne situacije opredjeljuju za momenat u kom je pješak na lijevoj ivici kolovoza.

Zašto je ovakav pristup pogrešan?

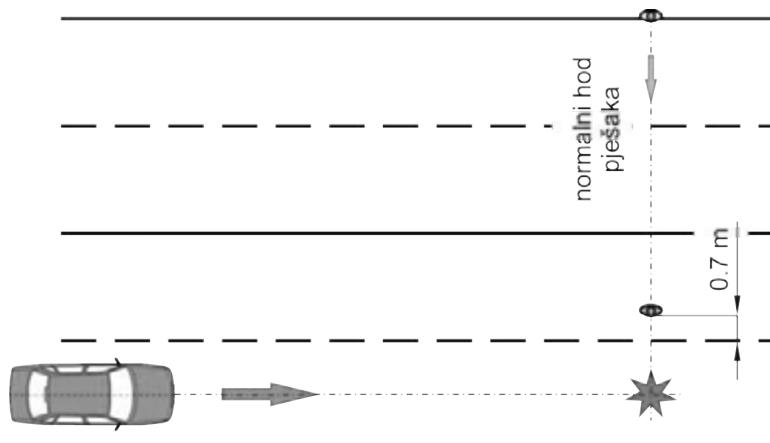
Ako bi se koristio ovakav pristup, da samo viđenje pješaka ili prepostavljanje da će se pješak možda nepropisno ponašati, to bi značilo da za sve učesnike u saobraćaju važi isti princip pa bi svaki učesnik u saobraćaju trebao od svakog učesnika u saobraćaju očekivati nepropisno ponašanje u bilo kom momentu što bi opet značilo da se saobraćaj ne bi ni mogao odvijati.



Slika br. 2

5.4.2. Kolovoz sa dvije kolovozne trake od kojih svaka ima po dvije saobraćajne trake. Pješak prelazi kolovoz sa lijeve na desnu stranu kolovoza. Pješak se kreće normalnim hodom. Vozilo se kreće desnom saobraćajnom trakom.

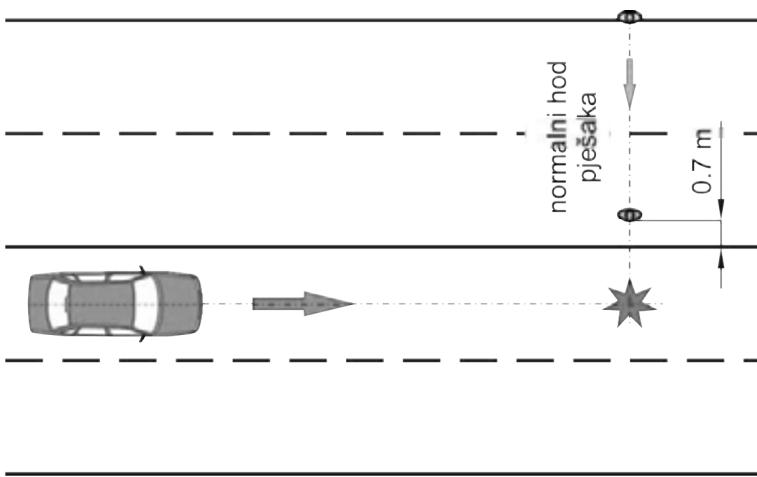
Ispravan pristup je: da u ovakvim saobraćajnim situacijama opasna situacija nastaje u momenatu kada je pješak na 0,70 m udaljen od razdjelne linije saobraćajne trake kojom se vozilo kreće.



Slika br. 3

5.4.3. Kolovoz sa dvije kolovozne trake od kojih svaka ima po dvije saobraćajne trake. Pješak prelazi kolovoz sa lijeve na desnu stranu kolovoza. Pješak se kreće normalnim hodom. Vozilo se kreće lijevom saobraćajnom trakom.

Ispravan pristup je: da u ovakvim saobraćajnim situacijama opasna situacija nastaje u momentu kada je pješak na 0,70 m udaljen od razdjelne linije saobraćajne trake kojom se vozilo kreće, odnosno na 0,70 m od stupanja pješaka na kolovoznu traku kojom se kreće vozilo.

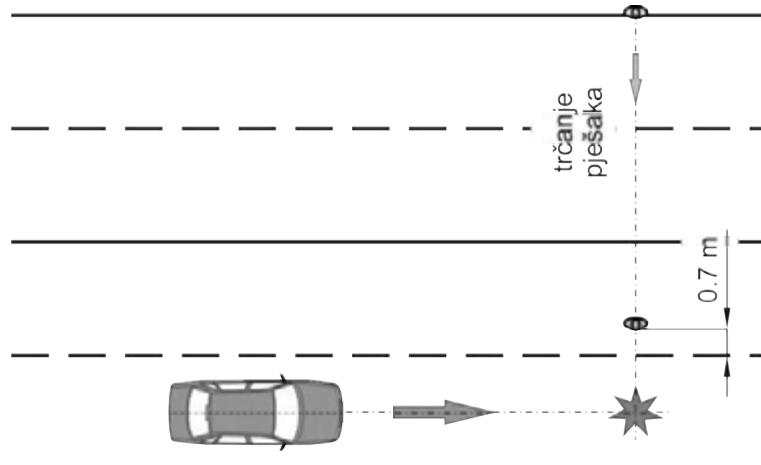


Slika br. 4

5.4.4. Kolovoz sa dvije kolovozne trake od kojih svaka ima po dvije saobraćajne trake. Pješak prelazi kolovoz sa lijeve na desnu stranu kolovoza. Pješak pretrčava kolovoz. Vozilo se kreće desnom saobraćajnom trakom.

Ispravan pristup je: da u ovakvim saobraćajnim situacijama opasna situacija nastaje isto kada nastaje opasna situacija kada se pješak kreće normalnim hodom uz razliku da u ovakvoj varijanti vozač motornog vozila pouzdano može zaključiti da se pješak neće zaustaviti prije ulaska u saobraćajnu traku kojom se vozilo kreće.

U ovakvim saobraćajnim situacijama opasna situacija nastaje u momentu kada je pješak na 0,70 m udaljen od razdjelne linije saobraćajne trake kojom se vozilo kreće.

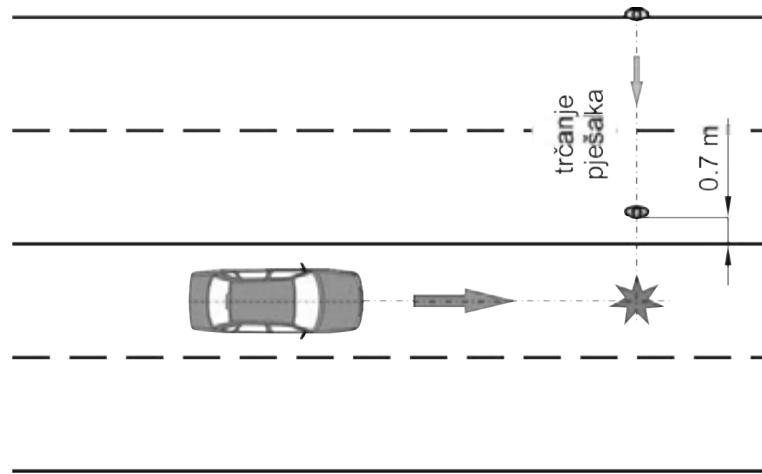


Slika br. 5

5.4.5. Kolovoz sa dvije kolovozne trake od kojih svaka ima po dvije saobraćajne trake. Pješak prelazi kolovoz sa lijeve na desnu stranu kolovoza. Pješak pretrčava kolovoz. Vozilo se kreće lijevom saobraćajnom trakom.

Ispраван приступ је: да у оваквим саобраћајним ситуацијама опасна ситуација настаје исто када настаје опасна ситуација када се пјешак креће нормалним ходом уз разлику да у оваквој варијанти возач моторног возила pouzdano може закљуčити да се пјешак неће зауставити пре уласка у саобраћајну траку којом се возило креће.

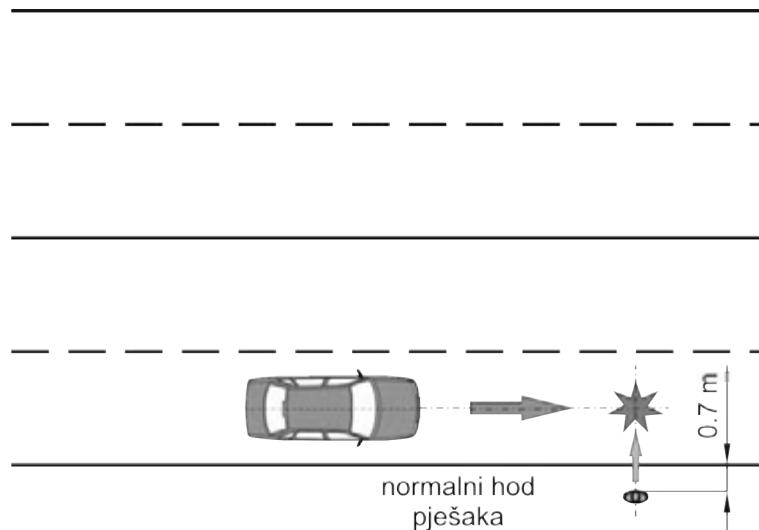
У оваквим саобраћајним ситуацијама опасна ситуација настаје у моменту када је пјешак на 0,70 m удалjen од раздјелне линије саобраћајне траке којом се возило креће.



Slika br. 6

5.4.6. Kolovoz sa dvije kolovozne trake od kojih svaka ima po dvije saobraćajne trake. Pješak prelazi kolovoz sa desne na lijevu stranu kolovoza. Pješak se kreće normalnim hodom. Vozilo se kreće desnom saobraćajnom trakom.

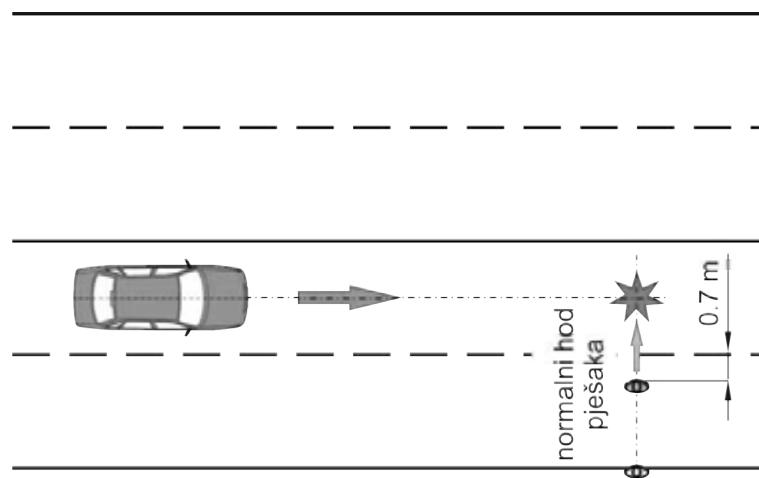
Ispраван приступ је: да у оваквим саобраћајним ситуацијама опасна ситуација настаје у моменту када је пјешак на 0,70 m удалjen од ivice саобраћајне траке којом се возило креће, односно на 0,70 m од ступања пјешака на коловозну траку којом се креће возило.



Slika br. 7

- 5.4.7. Kolovoz sa dvije kolovozne trake od kojih svaka ima po dvije saobraćajne trake. Pješak prelazi kolovoz sa desne na lijevu stranu kolovoza. Pješak se kreće normalnim hodom. Vozilo se kreće lijevom saobraćajnom trakom.**

Ispravan pristup je: da u ovakvim saobraćajnim situacijama opasna situacija nastaje u momentu kada je pješak na 0,70 m udaljen od razdjelne linije saobraćajne trake kojom se vozilo kreće.

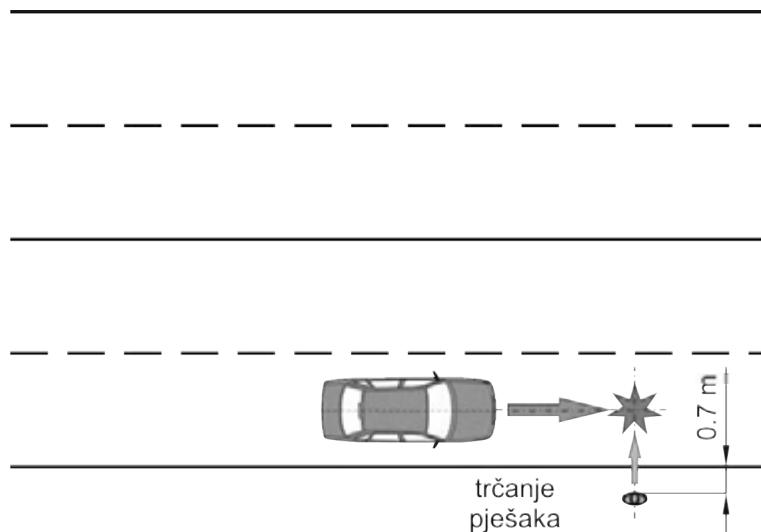


Slika br. 8

- 5.4.8. Kolovoz sa dvije kolovozne trake od kojih svaka ima po dvije saobraćajne trake. Pješak prelazi kolovoz sa desne na lijevu stranu kolovoza. Pješak pretrčava kolovoz. Vozilo se kreće desnom saobraćajnom trakom.**

Ispravan pristup je: da u ovakvim saobraćajnim situacijama opasna situacija nastaje isto kada nastaje opasna situacija kada se pješak kreće normalnim hodom uz razliku da u ovakvoj varijanti vozač motornog vozila pouzdano može zaključiti da se pješak neće zaustaviti prije ulaska u saobraćajnu traku kojom se vozilo kreće.

U ovakvim saobraćajnim situacijama opasna situacija nastaje u momentu kada je pješak na 0,70 m udaljen od ivice saobraćajne trake kojom se vozilo kreće.

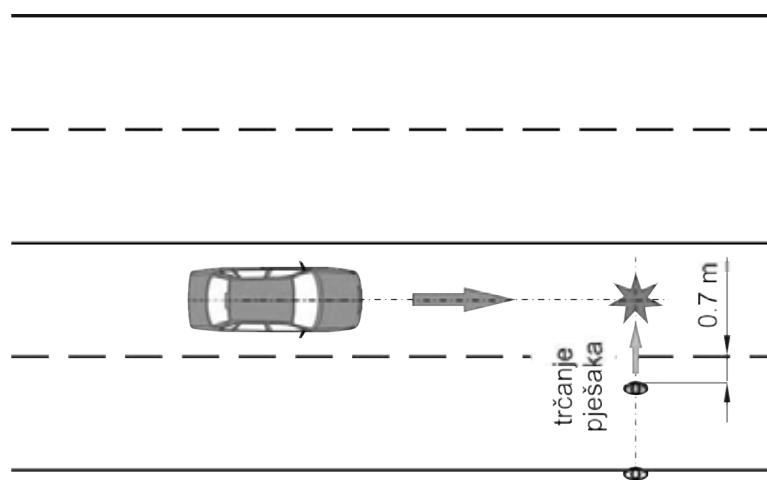


Slika br. 9

5.4.9. Kolovoz sa dvije kolovozne trake od kojih svaka ima po dvije saobraćajne trake. Pješak prelazi kolovoz sa desne na lijevu stranu kolovoza. Pješak pretrčava kolovoz. Vozilo se kreće lijevom saobraćajnom trakom.

Ispраван приступ је: да у оваквим saobraćajnim situacijama opasna situacija nastaje исто ка-да nastaje opasna situacija kada se pješak kreće normalnim hodom uz razliku da u ovakvoj varijanti vozač motornog vozila pouzdano može zaključiti da se pješak neće zaustaviti prije ulaska u saobraćajnu traku kojom se vozilo kreće.

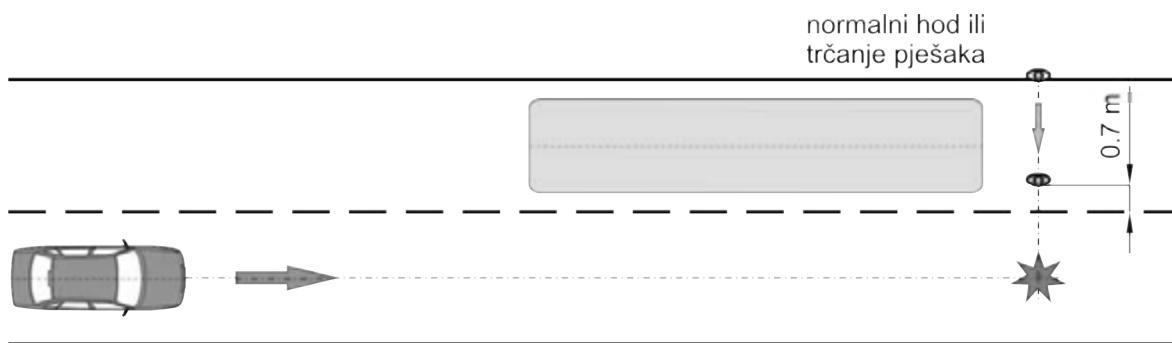
U ovakvim saobraćajnim situacijama opasna situacija nastaje u momentu kada je pješak na 0,70 m udaljen od razdjelne linije saobraćajne trake kojom se vozilo kreće.



Slika br. 10

5.4.10. Pješak prelazi kolovoz sa lijeve na desnu stranu kolovoza. Pješak se kreće normalnim hodom ili pretrčava kolovoz. Vozač ima razloga da očekuje pješaka.

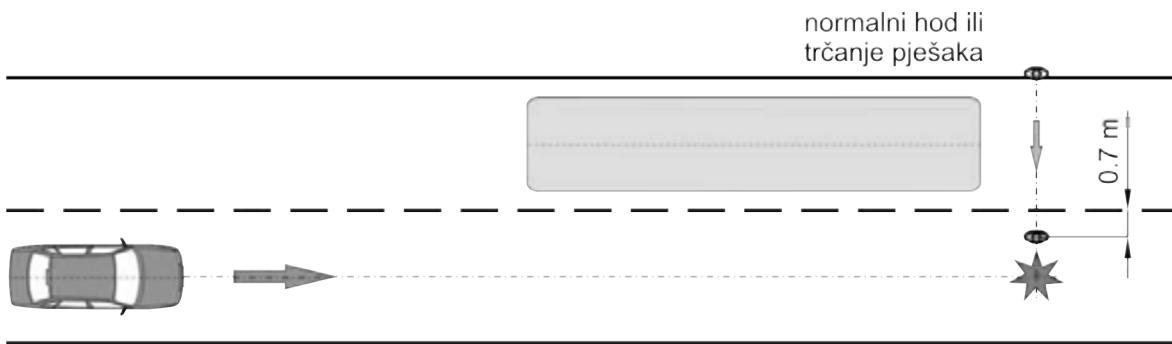
Ispravan pristup je: da u ovakvim saobraćajnim situacijama opasna situacija nastaje u momentu kada je pješak na 0,70 m udaljen od razdjelne linije saobraćajne trake kojom se vozilo kreće.



Slika br. 11

5.4.11. Pješak prelazi kolovoz sa lijeve na desnu stranu kolovoza. Pješak se kreće normalnim hodom ili pretrčava kolovoz. Vozač nema razloga da očekuje pješaka.

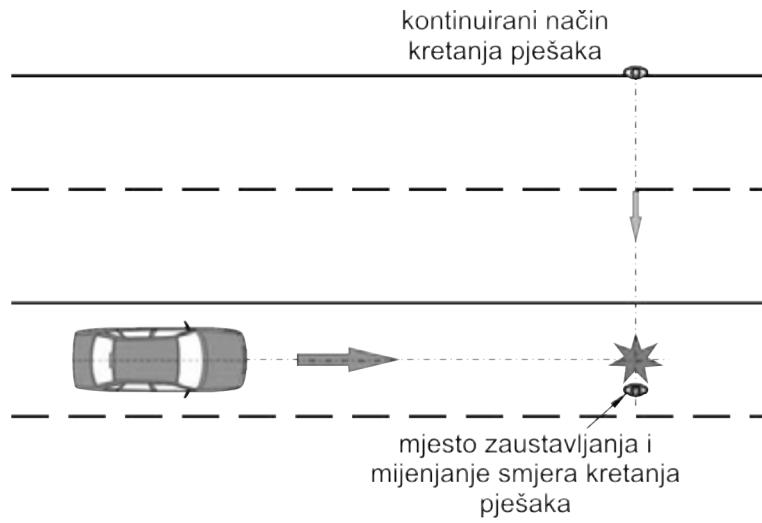
Ispravan pristup je: da u ovakvim saobraćajnim situacijama opasna situacija nastaje u momentu kada je pješak na 0,70 m unutar saobraćajne trake kojom se vozilo kreće.



Slika br. 12

5.4.12. Pješak ne mijenjajući dotadašnji način kretanja može preći saobraćajnu traku kojom se kreće vozilo. Pješak se zaustavlja i mijenja smjer kretanja.

Ispravan pristup je: da u ovakvim saobraćajnim situacijama opasna situacija nastaje u momentu kada se pješak zaustavio i promijenio dotadašnji smjer kretanja.

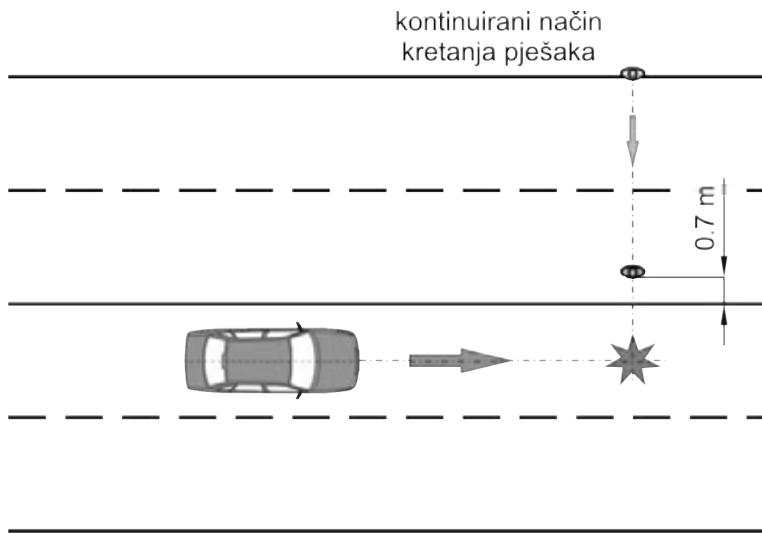


Slika br. 13

5.4.13. Pješak dotadašnjim načinom kretanja ne može preći saobraćajnu traku kojom se kreće vozilo.

Ispраван приступ је: да у оваквим саобраћајним ситуацијама опасна ситуација настаје у моменту када се возач уочи намјеру пјешака да се неће зауставити пре уласка у саобраћајну траку којом се креће возило.

У оваквим саобраћајним ситуацијама опасна ситуација настаје у моменту када је пјешак на 0,70 m удаљен од раздјелне линије саобраћајне траке којом се возило креће.



Slika br. 14

5.5. Ostale specifične okolnosti

Dešava сe да сазнанje о специфичним околностима везаним за саобраћајну ситуацију која је прерасла у опасну ситуацију, а након тога и у nastalu саобраћајну неизгоду у потпуности може изменити коначан закључак о динамичкој предметној неизгоди.

6. SPECIFIČNI SLUČAJEVI

Kao praktični primjer prethodno navedene analize mogu se navesti razni primjeri iz prakse, pa ovdje navodimo samo dva, za koje smatramo da na najbolji način prezentuju aktualnost predmetne problematike i potenciraju potrebu usvajanja i/ili prihvatanja jedinstvenog stava.

Primjer 1.

Činjenice koje se navode u spisima:

- došlo je do kontakta vozila A i pješaka, maloljetnog djeteta, na kolovozu u naselju,
- kontakt se dogodio na obilježenom pješačkom prelazu, na izlaznom kraku raskrsnice,
- saobraćajnica je izvedena sa dvije kolovozne trake, svaka sa po jednom saobraćajnom trakom,
- kontakt je ostvaren na daljoj kolovoznoj traci, posmatrano u smjeru kretanja pješaka,
- vozilo se kretalo u okvirima brzine koja je zasigurno manja od brzine definisane ograničenjem,
- u trenutku nezgode su vladali dnevni uslovi vožnje.

Uzimajući u obzir navedene činjenice, zaključak koji se neizostavno nameće je takav da se u njemu za nezgodu propust neizbjegno usmjerava ka vozaču vozila A koje je ostvarilo kontakt sa pješakom.

Specifičnost nezgode se, na sreću okriviljenog, ogleda se u okolnosti postojanja jasnog snimka nadzorne kamere objekta koji se nalazi u neposrednoj blizini mjesta nezgode, a na snimku se uočava da se dinamika nezgode odvijala na način da:

- da su u trenutku neposredno prije nezgode kolovoznom trakom namjenjenom za kretanje vozila u suprotnom smjeru od smjera kretanja vozila A kolovozom prolazila vozila B, C i D,
- da su u tom trenutku djeca vršila pretrčavanje kolovoza, u pognutom stavu,
- su djeca vršila pretrčavanje kolovoza zalazeći na kolovoz iza vozila D,
- djeca pretrčavanje započinju na dijelu kolovoza van pješačkog prelaza, u kretanju ukošo ka pješačkom prelazu,
- u trenutku zalaska djece na prostor kolovoza vozila B i C se nalaze na ili ispred pešačkog prelaza, koji prelaze bez zaustavljanja,
- u trenutku neposredno prije kontakta, za vozača vozila A, djeca ulaze u vidno polje vozača vozila A, koji i pored reakcije usporavanja, ostvaruje kontakt sa jednim od djece.

Imajući u vidu prethodno navedenu dinamiku prethodno iznijeto mišljenje koje se tiče propusta, neminovno mora biti promijenjeno, jer vozač vozila A nije imao mogućnost da predviđi, očekuje ili pretpostavi nastanak situacije nailaska djece, u prelasku preko kolovoza, jer ih nije mogao uočiti, a pogotovo ih nije mogao očekivati iz razloga što se u tom trenutku mimoilazio sa čak tri vozila koja su prelazila pješački prelaz, sa čije strane su djeca i vršila prelazak kolovoza, pa za nezgodu propuste neminovno treba usmjeriti ka:

- djeci, pješacima, i
- vozačima vozila B, C i D.

Primjer 2.

Činjenice koje se navode u spisima:

- došlo je do kontakta vozila A i pješaka, maloljetnog djeteta, na kolovozu na putu van naselja,
- saobraćajnica je izvedena sa dvije kolovozne trake, svaka sa po jednom saobraćajnom trakom,
- kontakt je ostvaren na daljoj kolovoznoj traci, posmatrano u smjeru kretanja pješaka,
- vozilo se kretalo u okvirima brzine koja je zasigurno manja od brzine definisane ograničenjem,
- u trenutku nezgode padala je kiša i vladali su dnevni uslovi vožnje.

Uzimajući u obzir navedene činjenice, zaključak koji će se nametnuti je takav da se u njemu za nezgodu propust najčešće usmjerava ka vozaču vozila A koje je ostvarilo kontakt sa pješakom.

Specifičnost nezgode se i u ovom slučaju ogleda se u okolnosti postojanja jasnog snimka nadzorne kamere objekta koji se nalazi u neposrednoj blizini mesta nezgode, a na snimku se uočava da se dinamika nezgode odvijala na način da:

- da su u trenutku neposredno prije nezgode kolovoznom trakom namjenjenom za kretanje vozila u suprotnom smjeru od smjera kretanja vozila A kolovozom prolazila vozila B, C i D,
- da se, pored navedenih vozila, na kolovoznu traku namjenjenu za kretanje u suprotnom smjeru od smjera kretanja vozila A u saobraćaj uključivao autobus E,
- da se, pored navedenih vozila, a desne strane kolovoza, posmatrano u smjeru kretanja vozila A, nalazilo vozilo F koje je zauzelo poziciju za uključivanje na kolovoz sa namjerom kretanja u smjeru keratanja vozila A,
- da su, nakon započinjanja uključivanja autobusa u saobraćaj, pješaci započeli kretanje preko kolovoza, a u odnosu na smjer kretanja vozila A za vozača ovog vozila u poziciji iza autobusa E,
- u trenutku zalaska pješaka na prostor kolovoza vozila B, C, D i E nesumnjivo predstavljaju smjetnju vidnom polju vozača vozila A, sa njegove lijeve strane, a vozač vozila A, zbog saobraćajne situacije, mora posvetiti dio pažnje i zaustavljenom vozilu F, koji mu se nalazi sa desne strane,
- na uočavanje vozila A, jedan pješak se zaustavlja, a dijete nastavlja kretanje preko kolovoza, bez zaustavljanja,
- vozilo A ostvara kontakt sa jednim od djetetom.

Imajući u vidu prethodno navedenu dinamiku u procesu donošenja zaključka koji se tiče propusta, neminovno mora biti detaljnije analizirano uzimajući u obzir suženje vidnog polja vozača vozila A i složenost saobraćajne situacije, jer realno vozač vozila A nije imao mogućnost da predvidi, očekuje ili prepostavi nastanak situacije nailaska pješaka, u prelasku preko kolovoza, jer ih nije mogao uočiti u trenutku u kome je mogao preuzeti radnju kojom je mogao izbjegći kontakt. Vozač vozila A pješake pogotovo nije mogao očekivati iz razloga što se u tom trenutku mimoilazio sa čak četiri vozila, a pješaci su krenuli u prelazak kolovoza zaklonjeni autobusom, pa tek na osnovu takve analize donijeti konačan stav.

7. ZAKLJUČAK

Prethodno navedena analiza, a posebno navedeni primjeri iz prakse, uz složenost mogućih saobraćajnih situacija, ograničenost vještaka na informacije koji se realno mogu nalaziti u spisima predmeta i činjenica da se od učesnika u saobraćaju može i mora očekivati poštovanje pravila ponašanja u saobraćaju jasno ukazuje na potrebu posvećivanja velike pažnje u prilazu rješavanju ovakvih predmeta.

S tim u vezi je jasno da je potrebno:

- podići nivo saobraćajne kulture svih učesnika u saobraćaju, pa time i pješaka,
- usvojiti i prihvati jedinstveni i usaglašeni stav oko pristupa analizama posebno onim sa predmetnom problematikom,
- unaprijediti tehničko stanje i saobraćajnu infrastrukturu opremom koja će, makar u kričnim zonama, omogućiti pribavljanje dodatnih informacija, npr. snimaka nadzornih kamera,
- fizički odvojiti, gdje je to moguće, pojedine tokove saobraćaja, npr. u zonama škola ili zonama koje su atraktivne ugroženim učesnicima u saobraćaju,

Prethodno navedeno unapređenje tehničkog stanja će, pored navedene prednosti, neminovno usloviti i smanjenje broja ostali saobraćajnih prekršaja, zbog otvaranja mogućnosti stalnog nadzora nad saobraćajem.

LITERATURA

- [1] Vujanić, M., Lipovac, K. i dr., Saobraćajno-tehničko vještačenje, priručnik, MID Inženjering, Beograd, 1996.
- [2] 2. Vujanić M., ANALIZA SUDARA VOZILA I PEŠA, Četvrti naučno-stručni skup "Veštačenje saobraćajnih nezgoda na putevima", Aranđelovac, 1996.
- [3] 3. Vujanić M. i drgi, IX SIMPOZIJUM "OPASNA SITUACIJA I VERODOSTOJNOST NASTANKA SAOBRAĆAJNE NEZGODE (PREVARE U OSIGURANJU), 2010.