

Судијата XXXXX XXXXXX од Основниот Суд Кочани, со Наредба од 04.10.2024 година побара да се изработи Супервештачење во однос на сообраќајната незгода случена на ден 14.12.2021 година, на магистралниот пат А-3 Штип-Делчево, на местото викано „Копачите“, општина Кочани.

Со Супервештачењето потребно е да се утврдат околностите и причината за случување на незгодата.

Заедно со Барањето за изработка на Супервештачење приложени се следниве материјали:

1. Записник за извршен увид на самото место на незгодата,
2. Скица од местото на настанот,
3. Фотодокументација од местото на незгодата,
4. Сообраќајно вештачење изработено од вешто лице XXXX XXXXXX, дипл.сообр.инж,
5. Записници за извршен вонреден технички преглед,
6. Записници за извршено испитување алкохолизираност кај возач со апарат „Дрегер“,
7. Медицинска документација,
8. Записник за вештачење,
9. Комисиски записник,
10. Сообраќајно-техничко вештачење изработено од вешто лице м-р XXXX XXXXXX, дипл.сообр.инж,
11. Записници од главна расправа.

По проучувањето на приложените материјали кон наведениот предмет, го даваме следниов:

1. НАОД

1.1. Учесници во сообраќајната незгода

Во конкретнава сообраќајна незгода учествувале:

- XXXX XXXXXX, роден на 05.11.1982 година во Делчево, со адреса на живеење на ул.„XXXXXX“ бр.ХХ во Македонска Каменица. Пред моментот на незгодата, по магистралниот пат А-3 Штип-Делчево, во насока од Штип кон Делчево, го управувал патничкото моторно возило марка „Киа Карнивал“ со рег.бр.МК-XXXX-АБ.
- XXXX XXXXXX, роден на 21.10.1989 година во Кочани, со адреса на живеење во с.ХХХХ, општина Винаца. Непосредно пред моментот на незгодата по магистралниот пат А-3 Штип-Делчево, во насока од Штип кон Делчево, го управувал патничкото моторно возило марка „Форд Ка“ со рег.бр.ВІ-XXXXXX (Германски регистарски ознаки).

Како сопатник во возилото „Форд“ во моментот на незгодата се наоѓало лицето:

- XXXX XXXX, роден на 10.04.1953 година во с.ХХХХ, со адреса на живеење во с.Градец, општина Винаца.

Од страна на увидната група како очевидец на конкретнава сообраќајна незгода било регистрирано лицето:

- XXXX XXXXX, роден на 17.08.1965 година, со адреса на живеење на ул.„XXXXX“ бр.ХХ.

1.2. Опис на сообраќајната незгода

Сообраќајната незгода се случила на ден 14.12.2021 година, на магистралниот пат А-3 Штип-Делчево, на местото викано „Копачите“, општина Кочани, околу 12:51 часот.

Возилото „Форд“ пред моментот на незгодата се движело по десната коловозна лента од магистралниот пат А-3 Штип-Делчево (пред патничко моторно возило „Мерцедес“ и пред возилото „Киа“), во насока од Штип кон Делчево. На самото место на незгодата, возачот на возилото „Форд“ **започнал со дејствие на свртување во лево**, со намера да го напушти коловозот од наведениот магистрален пат и да продолжи со движење кон објект, сопственост на лицето Тодорка Наумова. Непосредно пред моментот на незгодата, возилото „Киа“ се движело по магистралниот пат А-3 Штип-Делчево, во насока од Штип кон Делчево, односно **наидувало во иста насока** и зад возилото „Мерцедес“ и возилото „Форд“. На самото место на незгодата, возачот на возилото „Киа“ **започнал со дејствие на прстигнување** на возилото „Мерцедес“ и возилото „Форд“ кои што се движеле пред возилото „Киа“. Во моментот кога учесниците пристигнале на критичното место, дошло до контакт меѓу возилото „Киа“ и возилото „Форд“.



Фотографија 1. Приказ на насоките на движење на учесниците во незгодата

Возилото „Киа“ после реализираниот контакт продолжило со движење кон левиот раб и надвор од коловозот, каде што излетало на левата страна и со предниот дел застанало врз металната заштитна ограда, а возилото „Форд“ како последица на примената кинетичка енергија од возилото „Киа“ било оттурнато во десно и истото излетало на десната страна и надвор од коловозот, гледано во насока на неговото движење.

Како резултат на конкретна сообраќајна незгода, **со тешки телесни повреди** се здобиле возачот и сопатникот во возилото „Форд“, **а со телесни повреди** се здобил возачот на возилото „Киа“ и после незгодата тие биле пренесени во ЈЗУ Општа Болница Кочани, каде што по укажаната лекарска помош, а поради сериозноста на повредите возачот и сопатникот во возилото „Форд“ биле препратени во Клинички Центар Скопје. Од податоците во Списите по однос на предметот може да се заклучи дека учесниците во незгодата се здобиле со следните повреди:

- возачот на возилото „Киа“ се здобил со: површинска повреда на вратот, повреда на внатрешниот дел на коленото, површинска повреда на глава,
- возачот на возилото „Форд“ се здобил со: нагмечување на граден кош и телото, сериски скршеници на ребра од двете страни, скршеница на левата плешка и нагмечување на белодробиеот од двете страни,
- сопатникот во возилото „Форд“ се здобил со:скршеница на ребро.

Од страна на увидната група, над возачот на возилото „Форд“ и возачот на возилото „Киа“ било извршено алктестирање со алкомер „Дрегер“ и од податоците во приложените Записници може да се заклучи дека возачот на возилото „Форд“ и возачот на возилото „Киа“ **немале конзумирано алкохол**, односно 0,00 ‰ (промили).

Како последица на контактот меѓу возилото „Киа“ и возилото „Форд“, кај истите биле регистрирани следните оштетувања:

- кај возилото „Форд Ка“: задно лево крило, предна лева врата, заден браник, задно ветробранско стакло, задно бочно лево стакло, задно лево светло и лев ретровизор (види Фотографија 2),
- кај возилото „Киа Карнивал“: преден браник, предна украсна маска, предни светла, предна хауба, предно лево и десно крило (види Фотографија 3).



Фотографија 2. Приказ на оштетувањата кај возилото „Форд Ка“



Фотографија 3. Приказ на оштетувањата кај возилото „Киа“

Возилото „Киа“ и возилото „Форд“ после незгодата биле упатени на вонреден технички преглед. Од податоците во Записникот за вонреден технички преглед може да се заклучи дека возилото „Киа“ било сериозно оштетено и не било во можност да се изврши технички преглед, а кај возилото „Форд“ системот за сопирање и системот за управување биле исправни.

Сопатникот во возилото „Форд“ XXXX XXXXX во својата изјава пред Судот (Записник од главна расправа од 08.05.2023 година) истакнал дека:

„.....ние идевме од Штип таа кола ја царинивме тој ден во возилото бевме јас седев на совозачкото седиште, а Трајче мојот син го управуваше. Ние го поминавме мостот кај Зрновци и од левата страна и видовме кај што пишува мебел од левата страна и Трајче и јас се договоривме да кршине да видиме што има таму, возило немаше ниту напред ниту назад, кршинавме лево и влеговме во капијата и тогаш слушнав квичење на тркала нешто тресна и како што тресна веќе ништо неznam.....“

Возачот на возилото „Киа“ во својата изјава пред Судот (Записник од глвана расправа од 12.09.2023 година) истакнал дека:

„.....се враќав службено од Скопје за Каменица со покојно лице во возилото, не ми наидувааше возило од другата страна и започнав со дејствие на претекнување. На патот каде се случи незгодата имаше погребално возило испред мене и сметав дека можам безбедно да го претекнам, сакам да појаснам дека и јас бев со погребално возило а и пред мене возилото беше погребално јас од Каменица а другото возило беше од Делчево. Во моментот кога веќе го поминав погребалното возило на средината тогаш видов дека возилото крика во лево.....“

„.....бидејќи комбето пред мене беше поголемо и целото излепено затемнето и јас само него го гледав пред него не знаев дали има возило.....“

1.3. Приказ на патно-временските карактеристики

Самото место на конкретнава сообраќајна незгода претставува магистралниот пат А-3 Штип-Делчево, на местото викано „Копачите“, општина Кочани.

Магистралниот пат А-3 Штип-Делчево на местото на незгодата е **права и прегледна** сообраќајница (види Фотографија 4), којашто е изградена од асфалтна коловозна конструкција. Коловозот од наведената сообраќајница во моментот на незгодата и за време на увидот бил **сув и чист** (левата коловозна лента, гледано во насока од Штип кон Делчево), односно **влажен и со остатоци од кашест снег** (десната коловозна лента и надвор од коловозот). Ширината на коловозот од магистралниот пат А-3 Штип-Делчево на местото на незгодата изнесува 7,0 м и истиот со надолжна непрекината разделна линија е поделен на две коловозни ленти, кои воедно претставуваат и сообраќајни ленти, наменети за одвивање на двонасочен сообраќај.

Од страна на увидната група, во непосредна близина на местото на незгодата бил регистриран сообраќаен знак за ограничување на брзината на движење на 80,0 км/ч.



Фотографија 4. Приказ на магистралниот пат А-3 Штип-Делчево на местото на незгодата

Имајќи го во предвид фактот што незгодата се случила во пладневен период (околу 12:51 часот) во месец декември, по однос на видливоста од аспект на временските прилики може да се заклучи дека **било дење, со добра видливост**, а учесниците во сообраќајот имале објективна можност за меѓусебно забележување.

1.4. Утврдување на текот и динамиката на случување на незгодата

Како резултат на конкретна сообраќајна незгода, од страна на увидната група на самото место на незгодата биле регистрирани материјални траги (подвижни и неподвижни траги) и истите се прикажани во увидната документација. За стојна точка во однос на која што се разгледува диспозицијата на сите материјални траги е земен југоисточен агол од објект сопственост на лицето Тодорка Наумова Трпевска.

Позицијата на возилото „Киа“ што ја зафатило после контактот со возилото „Форд“ се наоѓа испречено на левата страна и надвор од коловозот, гледано во насока на неговото движење, со предниот дел застанато над заштитната метална ограда и свртено во насока кон југ. Растојанието од задното десно тркало на возилото „Киа“, до левиот раб на коловозот, гледано во насока на неговото движење изнесува 2,80 м.

Од десната страна на вака застанатото возило „Киа“, на коловозот биле регистрирани траги од интензивно сопирање од возилото „Киа“, означени со број 2, 3 и 4 во Скицата од увид (види Фотографија 5). Левата трага од интензивно сопирање од возилото „Киа“, означена со број 2 во Скицата од увид, започнува на растојание од 1,2 м во однос на левиот раб од коловозот, гледано во насока на неговото движење и истата е со должина од 32,3 м. Должината на десната трага од интензивно сопирање од возилото „Киа“, означена со број 3 во Скицата од увид, изнесува 34,80 м и истата започнува на растојание од 2,80 м во однос на левиот раб од коловозот. Должината на трагата од интензивно сопирање од возилото „Киа“, означена со број 4 во Скицата од увид изнесува 10,80 м.

Токму завршетокот на трагите од интензивно спирање од возилото „Киа“ всушност ја дефинира неговата сударна позиција во моментот на контакт со возилото „Форд“.

Пред застанатото возило „Киа“ на левата коловозна лента, гледано во насока на неговото движење биле пронајдени траги од пластика, означени со број 14 во Скицата од увид.



Фотографија 5. Приказ на трагите од интензивно сопирање од возилото „Киа“

Конечната позиција на возилото „Форд“ што ја зафатило после контактот со возилото „Киа“ се наоѓа на десната страна и надвор од коловозот, гледано во насока на

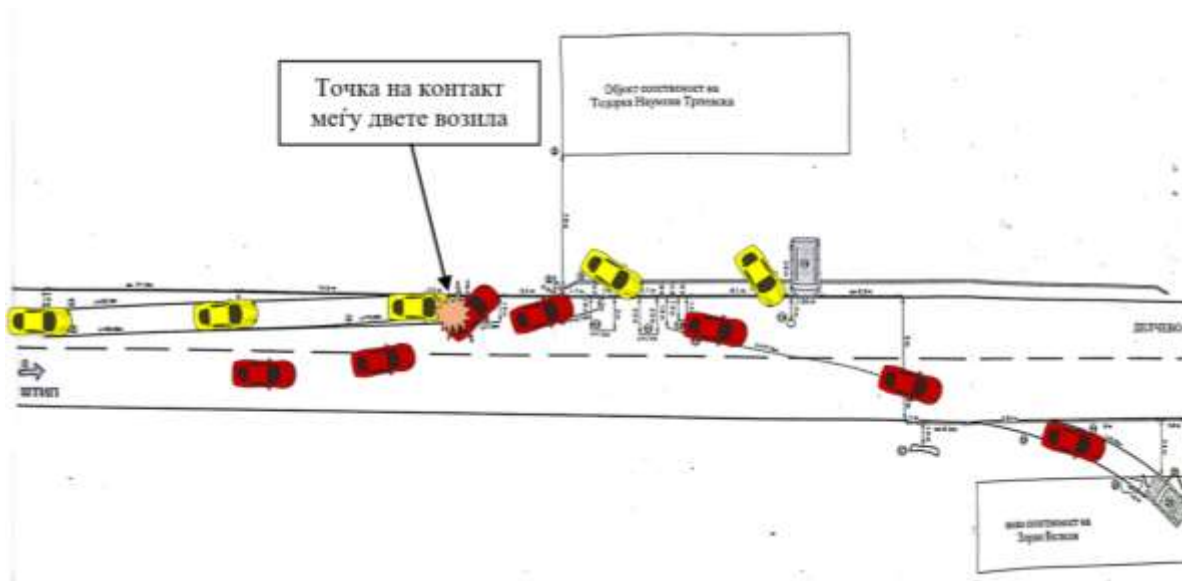
неговото движење, со предниот дел свртено во насока кон северозапад. Растојанието од предното десно тркало на возилото „Форд“, до десниот раб на коловозот, гледано во насока на неговото движење изнесува 3,3 м. Мерено од истиот раб на коловозот, растојанието до задното десно тркало на ова возило изнесува 4,8 м. Пред вака застанатото возило „Форд“, на коловозот биле регистрирани траги од гребење, означени со број 5, 10, 11, 12 и 13 во Скицата од увид и траги од завлекување од ова возило, означени со број 6 и 7 во Скицата од увид.

Пред застанатото возило „Форд“, на десната страна и надвор од коловозот биле регистрирани траги од занесување од возилото „Форд“, означени со број 18 и 19 во Скицата од увид. Десната трага од занесување од возилото „Форд“ означена со број 18 во Скицата од увид е со должина од 14,1 м, додека пак левата трага од занесување од возилото „Форд“, означена со број 19 во Скицата од увид е со должина од 8,55 м.

Врз основа на анализата на материјалните траги, податоците за насоките на движење на возилото „Киа“ и возилото „Форд“ пред моментот на незгодата, оштетувањата кај двете возила, како и конечната позиција на возилото „Форд“ и возилото „Киа“ што ја зафатиле после незгодата, може да се дефинира текот и динамиката на случување на незгодата.

Возилото „Форд“ пред моментот на незгодата се движело по десната коловозна лента од магистралниот пат А-3 Штип-Делчево, во насока од Штип кон Делчево. На самото место на незгодата, возачот на возилото „Форд“ започнал со дејствие на свртување во лево, со намера да го напушти коловозот од наведениот магистрален пат и да продолжи со движење кон објект сопственост на лицето Тодорка Наумова. Непосредно пред моментот на незгодата, возилото „Киа“ се движело по магистралниот пат А-3 Штип-Делчево, во насока од Штип кон Делчево, односно наидуvalo во иста насока зад возило „Мерцедес“ и зад возилото „Форд“. На самото место на незгодата, возачот на возилото „Киа“ започнал со дејствие на прстигнување на возилото „Мерцедес“ и возилото „Форд“, по што во моментот кога го перцепирал возилото „Форд“ како опасност, тој реагирал со дејствие на интензивно сопирање и поместување во лево, гледано во насока на неговото движење. Но, и покрај вака преземеното дејствие на сопирање, а поради редот на брзината и просторната диспозиција на двете возила, сепак дошло до контакт меѓу возилото „Киа“ и возилото „Форд“.

Од анализата на оштетувањата кај возилото „Киа“ и возилото „Форд“, може да се заклучи дека контактот меѓу двете возила бил реализиран со предниот челен дел од возилото „Киа“ и задната лева бочна страна од возилото „Форд“, во предел на задното лево крило. Преку графичка анализа на незгодата и поставување на возилата во сударна позиција, може да се одреди точката на контакт меѓу возилото „Киа“ и возилото „Форд“. Гледано напречно, точката на контакт меѓу возилата се наоѓа на 1,2 м во однос на левиот раб од коловозот на магистралниот пат А-3 Штип-Делчево, гледано во насока на движење на учесниците. Во надолжна смисла, точката на контакт се наоѓа во зона на завршетокот на трагите од интензивно сопирање од возилото „Киа“. После реализираниот контакт, возилото „Киа“ продолжило со движење кон левиот раб и надвор од коловозот, каде што излетало на левата страна и со предниот дел застанало врз металната заштитна ограда, а возилото „Форд“ како последица на примената кинетичка енергија од возилото „Киа“ било оттурнато во десно и излетало на десната страна и надвор од коловозот, гледано во насока на неговото движење.



Скица 1. Приказ на текот и динамиката на случување на незгодата

1.5. Одредување на брзината на движење на учесниците и временско-просторна анализа на незгодата

Брзината на движење на возилото „Киа“ во моментот на контакт со возилото „Форд“, изнесувала:

$$V_{KK} = \sqrt{26 \cdot b_{pnK} \cdot S_{pnK} + V_{defK}^2} = \sqrt{26 \cdot 4,0 \cdot 22,0 + 50,0^2} = 69,0 \text{ km/h} = 19,2 \text{ m/s}$$

Возилото „Киа“ пред моментот на незгодата се движело со брзина од 107,0 км/ч, односно:

$$V_{OK} = 1,8 \cdot b_{\max} \cdot t_3 + \sqrt{26 \cdot b_{\max} \cdot S_{4K} + V_{KK}^2}$$

$$V_{OK} = 1,8 \cdot 7,0 \cdot 0,15 + \sqrt{26 \cdot 7,0 \cdot 34,8 + 69,0^2}$$

$$V_{OK} = 107,0 \text{ km/h} = 29,7 \text{ m/s}$$

Брзината на движење на возилото „Форд“ што истото ја поседувало во моментот на контакт со воилото „Киа“, изнесува:

$$V_{KF} = \sqrt{\mu \cdot g \cdot R} = \sqrt{0,6 \cdot 9,81 \cdot 6,0} = 5,9 \text{ m/s} = 21,0 \text{ km/h}$$

Со оглед на тоа што максимално дозволената брзина на движење на местото на незгодата изнесува 80,0 км/ч, може да се заклучи дека возачот на возилото „Киа“ се движел со **недозволена брзина**.

Возачот на возилото „Киа“ реагирал со дејствие на интензивно сопирање во моментот кога се наоѓал на 64,2 м пред точката на контакт со возилото „Форд“, односно:

$$S_{sdnK} = (t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3) \cdot \frac{V_{OK}}{3,6} + \frac{V_{OK}^2 - V_{KK}^2}{26 \cdot b_{\max}}$$

$$S_{sdnK} = (0,8 + 0,05 + 0,5 \cdot 0,15) \cdot \frac{107,0}{3,6} + \frac{107,0^2 - 69,0^2}{26 \cdot 7,0}$$

$$S_{sdnK} = 64,2 \text{ m}$$

Гледано временски, возачот на возилото „Киа“ реагираше со дејствие на интензивно сопирање на 2,4 s пред моментот на контакт, односно:

$$t_{sdnK} = t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3 + \frac{V_{0K} - V_{KK}}{3,6 \cdot b_{\max}}$$

$$t_{sdnK} = 0,8 + 0,05 + 0,5 \cdot 0,15 + \frac{107,0 - 69,0}{3,6 \cdot 7,0}$$

$$t_{sdnK} = 2,4 \text{ s}$$

Во моментот кога возачот на возилото „Киа“ презел дејствие на интензивно сопирање, возилото „Форд“ се наоѓало на 14,0 m пред конфликтната точка, односно:

$$S_{dnF} = \frac{V_{KF}}{3,6} \cdot t_{sdnK} = \frac{21,0}{3,6} \cdot 2,4 = 14,0 \text{ m}$$

Минималното надолжно растојание во однос на точката на контакт, на коешто возачот на возилото „Киа“ започнал со дејствие на прстигнување на возилото „Форд“ изнесува:

$$S_{prK} = S_{bpK} + S_{sdnK} = 0,7 \cdot V_{0K} \cdot \sqrt{\frac{B_{bpK}}{\mu_s \cdot g}} + S_{sdnK} = 0,7 \cdot 107,0 \cdot \sqrt{\frac{2,5}{0,6 \cdot 9,81}} + 64,2 = 113,0 \text{ m}$$

Времето коешто изминало од моментот кога возачот на возилото „Киа“ започнал со дејствие на прстигнување на возилото „Форд“, па се до моментот на контакт со возилото „Форд“, изнесува:

$$t_{prK} = t_{bpK} + t_{sdnK} = 2,51 \cdot \sqrt{\frac{B_{bpK}}{\mu_s \cdot g}} + S_{sdnK} = 2,51 \cdot \sqrt{\frac{2,5}{0,6 \cdot 9,81}} + 2,4 = 4,0 \text{ s}$$

Возачот на возилото „Форд“ кој на критичното место имал намера да започне со дејствие на свртување во лево и да се исклучи од магистралниот пат, бил должен претходно да ја констатира сообраќајна ситуација зад него, на надворешниот лев ретровизор и да се увери дека ваквото дејствие на свртување во лево може да го направи на безбеден начин. Во случај возачот на возилото „Форд“ пред да започне со свртување во лево да погледнел на надворешниот лев ретровизор, тој ќе имал објективна можност да го забележи возилото „Киа“ кое што веќе имало започнато со негово прстигнување и се движело по левата коловозна лента. Во една ваква ситуација, возачот на возилото „Форд“ требал да се воздржи од дејствието на свртување во лево, да го пропушти возилото „Киа“ да го заврши започнатото дејствие на прстигнување и дури потоа тој можел да продолжи со дејствието на свртување во лево.

Со конкретно преземеното дејствие на свртување во лево, возачот на возилото „Форд“ генерирал опасна сообраќајна ситуација, односно направил пропуст којшто е во директна причинска врска со случувањето на незгодата.

Во случај возачот на возилото „Киа“ да се движел со дозволена брзина од 80,0 км/ч, тогаш растојанието од 64,2 м на коешто се наоѓал во моментот кога реагирал со дејствие на интензивно сопирање, ќе го поминел за време од:

$$t_K = \frac{3,6 \cdot S_{sdnK}}{V_{dozK}} = \frac{3,6 \cdot 64,2}{80,0} = 2,9 \text{ s}$$

За ова време, возилото „Форд“ ќе поминело пат од 16,9 м, односно:

$$S_F = \frac{V_{KF}}{3,6} \cdot t_K = \frac{21,0}{3,6} \cdot 2,9 = 16,9 \text{ m}$$

Од претходните пресметки може да се заклучи дека во случај возачот на возилото „Киа“ да се движел со дозволена брзина и во моментот кога возилото „Форд“ започнало со дејствие на свртување во лево, тој да реагирал само со благо притискање на сопирачката, односно со умерено забавување, ќе му овозможел на возилото „Форд“ навремено да го напушти коловозот од наведениот магистрален пат, односно до незгодата немало да дојде. **Возачот на возилото „Киа“ кој го управувал возилото со недозволена брзина, партиципирал во создавањето на опасноста, односно направил пропуст којшто исто така е во причинска врска со случувањето на незгодата.**

Причината за случување на незгодата може да се бара во пропустите што ги направиле и двата возачи, односно пропустот на возачот на возилото „Форд“ кој започнал со дејствие на свртување во лево, а во услови кога возилото „Киа“ веќе имало започнато со негово престигнување, како и пропустот на возачот на возилото „Киа“ кој го управувал возилото со недозволена и неприлагодена брзина. На овој начин и двата возачи направиле сериозни пропусти коишто се во директна причинска врска со случувањето на незгодата.

МИСЛЕЊЕ

1. Сообраќајната незгода се случила на ден 14.12.2021 година, на магистралниот пат А-3 Штип-Делчево, на местото викано „Копачите“, општина Кочани, околу 12:51 часот.
2. Возилото „Форд“ пред моментот на незгодата се движело по десната коловозна лента од магистралниот пат А-3 Штип-Делчево, во насока од Штип кон Делчево. На самото место на незгодата, возачот на возилото „Форд“ започнал со дејствие на свртување во лево, со брзина од 21,0 км/ч, а со намера да го напушти коловозот од наведениот магистрален пат и да продолжи со движење кон објект сопственост на лицето Тодорка Наумова.
3. Непосредно пред моментот на незгодата, возилото „Киа“ се движело по магистралниот пат А-3 Штип-Делчево, во насока од Штип кон Делчево, односно наидуvalo во иста насока зад возило „Мерцедес“ и зад возилото „Форд“, со брзина од 107,0 км/ч.
4. Со оглед на тоа што максимално дозволената брзина на движење на местото на незгодата изнесува 80,0 км/ч, може да се заклучи дека **возачот на возилото „Киа“ се движел со недозволена брзина.**

5. На самото место на незгодата, возачот на возилото „Киа“ започнал со дејствие на прстигнување на возилото „Мерцедес“ и возилото „Форд“, по што во моментот кога го перцепирал возилото „Форд“ како опасност, тој реагирал со дејствие на интензивно сопирање и поместување во лево, гледано во насока на неговото движење. Но, и покрај вака преземеното дејствие на сопирање, а поради редот на брзината и просторната диспозиција на двете возила, сепак дошло до контакт меѓу возилото „Киа“ и возилото „Форд“.
6. Контактот меѓу двете возила бил реализиран со предниот челен дел од возилото „Киа“ и задната лева бочна страна од возилото „Форд“, во предел на задното лево крило. Гледано напречно, точката на контакт меѓу возилата се наоѓа на 1,2 м во однос на левиот раб од коловозот на магистралниот пат А-3 Штип-Делчево, гледано во насока на движење на учесниците. Во надолжна смисла, точката на контакт се наоѓа во зона на завршетокот на трагите од интензивно сопирање од возилото „Киа“.
7. После реализираниот контакт, возилото „Киа“ продолжило со движење кон левиот раб и надвор од коловозот, каде што излетало на левата страна и со предниот дел застанало врз металната заштитна ограда, а возилото „Форд“ како последица на примената кинетичка енергија од возилото „Киа“ било оттурнато во десно и излетало на десната страна и надвор од коловозот, гледано во насока на неговото движење.
8. Возачот на возилото „Киа“ реагирал со дејствие на интензивно сопирање во моментот кога се наоѓал на 64,2 м пред точката на контакт со возилото „Форд“.
9. Гледано временски, возачот на возилото „Киа“ реагирал со дејствие на интензивно сопирање на 2,4 s пред моментот на контакт.
10. Во моментот кога возачот на возилото „Киа“ презел дејствие на интензивно сопирање, возилото „Форд“ се наоѓало на 14,0 м пред конфликтната точка.
11. Минималното надолжно растојание во однос на точката на контакт, на коешто возачот на возилото „Киа“ започнал со дејствие на прстигнување на возилото „Форд“ изнесува 113,0 м.
12. Времето коешто изминало од моментот кога возачот на возилото „Киа“ започнал со дејствие на прстигнување на возилото „Форд“, па се до моментот на контакт со возилото „Форд“, изнесува 4,0 s.
13. Возачот на возилото „Форд“ кој на критичното место имал намера да започне со дејствие на свртување во лево и да се исклучи од магистралниот пат, бил должен претходно да ја констатира сообраќајна ситуација зад него, на надворешниот лев ретровизор и да се увери дека ваквото дејствие на свртување во лево може да го направи на безбеден начин. Во случај возачот на возилото „Форд“ пред да започне со свртување во лево да погледнел на надворешниот лев ретровизор, тој ќе имал објективна можност да го забележи возилото „Киа“ кое што веќе имало започнато со негово прстигнување и се движело по левата коловозна лента. Во една ваква ситуација, возачот на возилото „Форд“ требал да се воздржи од дејствието на свртување во лево, да го пропушти возилото „Киа“ да го заврши започнатото дејствие на прстигнување и дури потоа тој можел да продолжи со дејствието на свртување во лево.
14. **Со конкретно преземеното дејствие на свртување во лево, возачот на возилото „Форд“ генерирал опасна сообраќајна ситуација, односно направил пропуст којшто е во директна причинска врска со случувањето на незгодата.**
15. Во случај возачот на возилото „Киа“ да се движел со дозволена брзина од 80,0 км/ч, тогаш растојанието од 64,2 м на коешто се наоѓал во моментот кога реагирал со дејствие на интензивно сопирање, ќе го поминел за време од 2,9 s. За ова време, возилото „Форд“ ќе поминело пат од 16,9 м, што значи дека во случај возачот на возилото „Киа“ да се движел со дозволена брзина и во моментот кога возилото „Форд“ започнало со дејствие на свртување во лево, тој да реагирал само со благо притискање на сопирачката, односно со умерено забавување, ќе му овозможел на

возилото „Форд“ навремено да го напушти коловозот од наведениот магистрален пат, односно до незгодата немало да дојде. **Возачот на возилото „Киа“ кој го управувал возилото со недозволена брзина, партиципирал во создавањето на опасноста, односно направил пропуст којшто исто така е во причинска врска со случувањето на незгодата.**

16. Причината за случување на незгодата може да се бара во пропустите што ги направиле и двата возачи, односно пропустот на возачот на возилото „Форд“ кој започнал со дејствие на свртување во лево, а во услови кога возилото „Киа“ веќе имало започнато со негово престигнување, како и пропустот на возачот на возилото „Киа“ кој го управувал возилото со недозволена и неприлагодена брзина. На овој начин и двата возачи направиле сериозни пропусти коишто се во директна причинска врска со случувањето на незгодата.

ИЗРАБОТИЛЕ:

Раководител на работна група

1. Ред.проф.д-р XXXX XXXXX

Вешто лице – консултант

2. Ред.проф.д-р XXXX XXXXX

Вешто лице – консултант

3. Ред.проф.д-р XXXX XXXXX
