



Република Србија  
Основни јавни тужилаштво  
у Новом Саду  
МП бр. 29/19, МППУ 22/19  
Дана 21.01.2020. године  
у Новом Саду

### ЗАПИСНИК О ИСПИТИВАЊУ СВЕДОКА

Састављен дана 21.01.2020. године у просторијама Основног јавног тужилаштва у Новом Саду, пред тужилачким помоћником Татјаном Петковић, поступајући по захтеву за пружање међународне правне помоћи у кривичним стварима Босне и Херцеговине, Федерације Босне и Херцеговине, Кантонално тужилаштво, Кантона Сарајево број Т09 0 КТА 0151188 19.

Присутни су :

ТУЖИЛАЧКИ САРАДНИК  
Татјана Петковић

СВЕДОК  
Бодоло Иштван

ЗАПИСНИЧАР  
Данијела Димитровић

Започето у 09.33 часова.

Констатује се да је приступио уредно позвани сведок.

Сведок је упозорен у смислу одредбе члана 95 став 1 ЗКП да је дужан да говори истину, да не сме ништа прећутати, као и да давање вакног исказа представља кривично дело из члана 335 КЗ.

На основу члана 95 став 2 ЗКП, сведок је упозорен да није дужан да одговара на појединачна питања уколико би тиме себе или лица са којима живи у браку, ванбрачног или заједнички или другој трајној заједничци живота, сроднике по крви у правој линији, у побочној линији до треће степена закључно, сроднике по газбини: во другог степена закључно, као и усвојенике и усвојитеље изложио тешкој срамоти, знатној материјалној штети или кривичном гоњењу.

За овим сведок о себи даје следеће податке :

1. Име и презиме: Иштван Бодоло

2. ЈМБГ: 0708962800036
3. Име оца: Шандор
4. Пребивалиште: Нови Сад, Цара Душана 38
5. Боравиште:
6. Телефон: 060/1617445
7. Место рођења: Нови Сад
8. Година рођења: 1962.
9. Језик сведока: српски

Сведок је упозорен да је дужан да о промени адресе пребивалишта или боравишта обавести јавног тужиоца, у смислу одредбе члана 95 став 3 ЗКП.

Упозорен на разлоге за искључење од дужности сведочења прописане одредбом члана 93 став 1 ЗКП, сведок изјављује да не стоји ниједан од наведених разлога.

Упозорен на разлоге ослобођења од дужности сведочења прописане одредбом члана 94 став 1 ЗКП, сведок изјављује да не стоји ниједан од наведених разлога.

Констатује се да је сведок обавештен о праву у смислу одредбе члана 106 ЗКП, односно могућности да му се решењем одреди једна или више мера посебне заштите ако за то постоје законом предвиђени услови, након чега сведок изјави да не налази разлоге за примену мера посебне заштите.

Након што је упознат са свим напред наведеним правима и дужностима, сведок се позива да изнесе све што му је о предмету сведочења познато, па након тога изјављује следеће:

„Знам шта је предмет мог данашњег сведочења. Ја сам судски вештак саобраћајне и машинске струке. Негде око половине прошле године, телефоном ме је назвао вештак економске струке из Бање Луке Драган Салић и упитао ме да ли бих се прихватио да радијам комисијско вештачење у предмету које је његова агенција добила. Прихватио сам год условом да слободно пишем на основу својих знања и уверења, што је колега Салић и прихватио. Инсистирао је да пре почетка рада издајем на лице места у Сарајево, што сам на крају прихватио, јер је то био његов захтев. Следећом приликом сам се нашао са љиме на лицу места, ком приликом је био присутан и јелан вештак машинске струке, име му не знам, али он учествује у процесу вештачења у том предмету. Појашњавам, ово је био једини пут да сам ја изашао на лице места, у присуству поменутих лица. Том приликом је био и присутан један млађи човек, презива се Јефтић, који такође учествује у овом поступку у својству вештака саобраћајне струке и био је присутан вештак медицинске струке, чијег се имена сада не могу се сећати, али га гледајући телевизију нисам видео у судници. Том приликом сам снимио лице места и детаљно измерио саобраћајну и осталу инфраструктуру. Добио сам е-mailom материјале за израду налаза и у току 3 радна дана сам урадио налаз. Приликом бивања на лицу места, ја сам предложио начин рада. Намис, да на основу достављених списка урадим налаз који ћу онда доставити Салићу да га он проследи вештаку медицинске струке, како би се онда он на основу своје струке и знања изјаснио да ли се слаже са мојим налазом у делу који дотиче његову струку. То сам тако предложио како не би било каквог утицаја на моје првобитно мишљење. Том приликом ја нисам тражио, а Салић ми је исплатио 200 евра за тај излазак на лице места. Нисам проговорао ни разговарао у погледу цене кошта ћа муга рада, све у колегијалном уврснују да ми радимо посао, а да ће новац бити исплаћен када посао буде урађен. Он је у разговору помињао хиљадарке и петстотице, али ми није јасно на

коју је монету мислио, процене јем да је процењивао шта ја мислим, те да је почeo дискретно да тругује. На питање Кантонално тужиоца Крештавице када сам телефон разговарао са њиме, он ми је поставио питање да ли је ово вештачење плаћено мени, те управо због тога истичем овај део око новца, дакле нисам преговарао око цене писи разговарао у вези новца. Када сам завршио мој прелиминарни налаз у „word“ формату сам га послао Салићу у Бању Луку у намери да га проследи медицинском вештачку, а већ према преходном договору. Мислим да ми се око две недеље није јављао, те сам неколико пута назвао њега, што је трајало још око недељу дана, да би ми се на крају јавио изражавајући неслагање са мојим вештачењем, јер је он имао намеру већ пре израде мог вештачења да разговара са мном како би ми указао на „неке околности“. Нисам био спреман да слушам околности које нису саставни део мени достављених списка, односно нисам хтео да излазим ван оквира достављених списак и искључиво саобраћајне струке. Хоћу да нагласим да резултат мого вештачења да је реч о саобраћајној незгоди, а не убиству, јесте последица искључивог држава унутар оквира саобраћајне струке без улажења посебно у медицину или друге околности (пиштоль и чији је он, непостојање повреда на пешачу на доњим екстремитетима, ребрима и слично) нити улажења у ствари које су у домену полицијско-криминалистичких послова, јер то није моја струка, нити у списима постоје било какви трагови који би указивали на било шта друго осим саобраћајне незгоде. У разговору са Салићем ја сам му рекао да могу да разговарам са њиме у вези вештачења, без обзира што је он вештач еколошке струке, који доноси оцену саобраћајног вештачења, зато што је он газда предмета, а он је хтео да дођем у Бању Луку да разговарам са његовим вештацима, како сам ја разумео, саобраћајне и машинске струке. Будући да они од мене у овој области сигурно мање знају и будући да сам проценио да би такав састанак био беспотребан, јер своје мишљење не бих променио, нисам прихватио одлазак у Бању Луку на те разговоре. Ту морам нагласити да Салић у том разговору, а мислим да их је било два или три у кратком временском периоду, ниједном приликом изражавања неслагања није говорио о елементима вештачења, дакле ни о једном материјалном трагу ни о било чему из струке, него је говорио само о резултату, тј. коначном мишљењу. Тада су сви разговори са њиме у једном помирљивом тону били прекинути. Након извесног времена ја сам добио, сада не знам поруку или позив, Јасмина Сефића. То је отац возача, а који возач је неколико година прс учествовао у саобраћајној незгоди испред америчке амбасаде у Сарајеву за кога сам ја радио саобраћајно вештачење у вансудском поступку (ни то вештачење ми није било плаћено), мада ми је понудио 200 евра. Обзиром да мој рад кошта много више, ја тада нисам прихватио било какву исплату и препоручио сам му да му исти посао уради професор Вујанић, који поседује лиценцу Министарства правде Босне и Херцеговине, што је он и урадио. Јасмин ме је питао да ли долазим у Сарајево тог неког дана и ја сам му одговорио да искам појма о чему је реч, а он ме је упознао да је заказана расправа, тј. претрес по питању тога, односно поводом предмета због кога сам ја данас позван да сведочим, а зна и да сам ја у том поступку, односно учесник истог у смислу вештака, а појашњавам Јасмин Сефић, иначе прати медијски пропраћене случајеве, као што је и овај поступак. Одговорио сам да нисам обавећен о томе и да сам ја урадио налаз који је прелиминарни, али да сарадњу са Салићем даље нисмо наставили. Онда ми је он послао на „Вибер“ исечак из новина где сам ја читајући препознао елементе мог вештачења. Када сам дошао кући проверио сам и видео сам да су подаци идентични. Онда сам на интернету потражио информације о том предмету и адвокат који се веома негativno изражавао о правосуђу и свему чега се сетио је поменуо име Кантоналног тужиоца Сеада Крештавице, те сам ја на сајту Кантоналног тужилаштва пронашао његову адресу, послао именованом тужиоцу исти онaj материјал који сам послао и Салићу, а који сам ја сачинио, са текстом: „Пошто се како читам у медијима мали данас правио важан, погледајте прилог само у циљу да ли се бар у визуелном делу налази поклапају“, а који допис вам овом приликом прилажем. Пошто сам тога дана радио до пола два нисам још успео заспнати до пола три и гледајући у

2

телевизију видео сам сцене из суднице у извештају Н1 босанско-херцеговачке телевизије, где је вештак Јефтић листао њихово вештачење и видео сам слике симулација из мог налаза, који сам им послao, конкретно стабла сам приказивао у парзијастој боји конкретно пречника који се налазе на стр.19 мог налаза, који сада прилажем. Следећег дана, мислим да је то била субота ујутру, назвао ме је тужилац Крешталица да провери са какве је то адресе и ко му је то послao. Онда је затражио још мало улазних докумената која смо добио из Бања Луке за израду свог налаза и нешто од тих материјала сам му проследио, чисто да провери да није нека намештаљка. То су све информације које ја имам о овом предмету, с тиме да сам у међувремену сазнао да вештак Јефтић поседује решење Дистрикта Брчко да је вештак, али да нема решење Министарства правде Р. Српске, нити Босне и Херцеговине, што значи да си у ствари, ако је то што сам ја сазнао тачно, није учествовао у овом поступку у својству вештака него грађанског лица. Све остале информације о овом предмету које овде нисам помињао, а које поседујем знам из медија са претходна два претреса. Вештак са којим сам се упознао у Сарајеву, када сам излазио на лице места, колико га се сећам, није исти вештак који се појавио у Сарајеву на последњем претресу у својству медицинског вештака. Информације које имам везано за вештака Јефтића ја сам пренео тужиоцу Крешталици. Из медија сам сазнао да је моје вештачење у потпуности преписано, све са штампарским грешкама, које ја нисам исправљао јер је материјал радни, само што је преbacено у јекавицу. Материјал нисам потписао и нисам печатирао из разлога што он нема снагу судског вештачења, него је био радни материјал послат на увид вештаку медицинске струке, ког сам приликом изласка на лице места у Сарајево упознао.

То је све што имам да изјавим у вези са предметом сведочења.

Слушао сам диктирање записника, не тражим да га читам, те исти као своју изјаву без примедаба потписујем.“

Констатује се да присути лица немају приговор у погледу садржине записника о испитивању сведока.

Довршено у 10.09 часова.

ТУЖИЛАЧКИ САРАДНИК  
Татјана Петковић

ЗАПИСНИЧАР  
Данијела Дмитровић

СВЕДОК  
Бодоло Иштван



**Institut za forenziku i projektovanje**  
(Centar za saobraćajna veštacanja)

Postupajući po Naredbi Igora Todorovića, Zamenika Osnovnog javnog tužioca u izvršio sam analizu spisa, pa dajem:

# **NALAZ I MIŠLJENJE**

**09 0 K 025844 19 K 2**

## **1. OSNOVNI PODACI**

Dana 08 februara 2016 godine, oko 22:30 časova, dogodila se navodna saobraćajna nezgoda (ili ubistvo), na kolovozu Velike Aleje u zoni ispred kbr. 4 na Iliđi u Sarajevu (Zapisnik o uvidaju).

### **1.1 Učesnici nezgode**

U navodnoj saobraćajnoj nezgodi učestvovalo je teretno kombi vozilo VW Transporter T4 registarske oznake A 27 E 928 (u daljem tekstu kombi), kojim je u vreme sudara odrasla lica i šestoro njihove dece. Sporno vozilo nije se nalazilo na licu mesta - napustilo je lice mesta.

Drugi i treći učesnik u navodnoj saobraćajnoj nezgodi je bio pok. Đženan Memić i Alisa Mutap.

### **1.2 Podaci o putu, vremenu i saobraćajnoj signalizaciji**

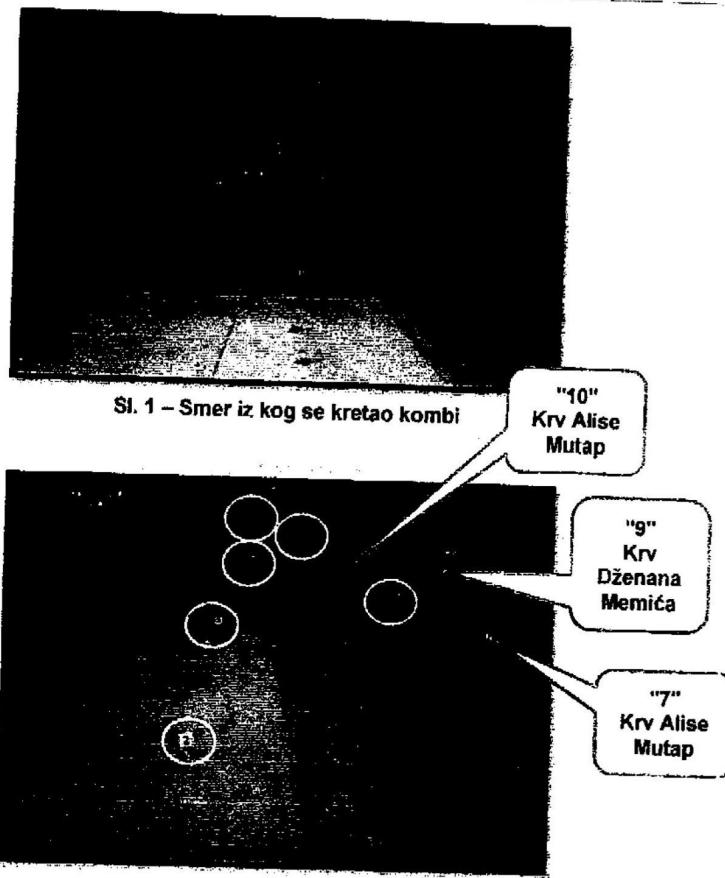
Asfaltni kolovozni zastor ulice Velika Aleja je bio širok 3,3 m, asfaltni, ravan, suv i bez oštećenja. Bio je namijenjen kretanju vozila u oba smjera.

Astronomsko vreme je bilo noćno, a meteorološko je bilo suvo i bez prethodnih padavina. Prema fotografijama sačinjenim na licu mesta, javna rasveta u vidu lampi viseci na sredini iznad kolovoza je bila u funkciji. Javne rasvete je bilo ali nije značajno osvjetljava kolovoz i eksterijer.

Važilo je ograničenje brzine od 10 km/h jer je zona mesta bila zabranjena sa saobraćaj vozila, osim fijakera. Riječ je o zoni usporenog saobraćaja u kojoj je bilo dozvoljeno kretanje samo vozilima sa posebnom dozvolom.

U smeru kombija, ispred raskrsnice nalazio postavljen saobraćajni znak "Zabranjena saobraćaja u oba smjera" sa dopunskom tablom "Osim sa odobrenjem, i fijakera".

Izlaskom na lice mesta, kolovoz nije bio odeljen i na njemu se nije nalazila saobraćajna signalizacija. Prostirao se u pravcu i sa obe strane kolovza su se nalazila masivna stabla sa krošnjama koje su se nadvijale nad kolovoz.



## 2. NALAZ

### 2.1 Povrede učesnika nezgode i mehanizam nastanka povreda

Pešak je zadobio teške telesne povrede u vidu opsežnih povreda mozga, čeonog slepoočnog režnja sa leve strane, prelom poda očne duplje, prelom leve lične kosti. Nadene su i oguljotine kože u predelu oba kolena (usled pada i oslanjanja). Nadene su i oguljotine kože u predelu zgloba srednjih falangi prstiju desne šake (oslanjanjem šake na tvrdnu podlogu). Nađen je i krvni podliv u delu leve nadlaktice i u delu slabine. Navodi se i nagnjećenje plućnog krila.

# Institut za forenzu i projektovanje

(Centar za saobraćajna veštačenja)

Pešakinja je zadobila luke telesne povrede u vidu nagnjećenja u predelu glave sa razdernom nagnjećnom ranom na temenom delu sa leve strane (krvni podliv temenog dela glave sa leve strane) te istezanje mišića vrata. Nađene su i oguljotine kože slabinskog dela delovanjem sitno reljefastog mehaničkog oruđa.

U pogledu mehanizma nastanka povreda, veštak medicinske struke je izneo mišljenje da je u trenutku zadobijanja povreda pešak bio u stojećem ili malo pognutom položaju i da su opisane povrede nastale u jednokratnom zamahu mehaničkog oruđa.

U pogledu mehanizma nastanka povreda, veštak medicinske struke je izneo mišljenje da je pešakinja zadobila povrede u vidu jednokratnog zamaha tupine mehaničkog oruđa.

## 2.2 Oštećenja na kombiju

Na osnovu uvida u fotografije kombija (16. jula 2016. godine - oko 4 meseca nakon sudara), reg. br. A27-E-928, vidljivog na narednoj slici, izvršen je prikaz mera pomoći merne letve na način da je izmerena visina pojedinih delova levog fara, i zone oko fara, kao i prednjeg levog stuba kombija i levog retrovizora.



Sl. 3 i 4 – Izgled spornog kombija

Kada je pronađen, kombi je bio popravljen. Veštačenjem je utvrđeno da je prednji lev far zamenjen drugim, da se u zoni fara nalaze tragovi popravke (krivljenje lima, fiksiranje lima vijkom za lim, i farbanje).

# Institut za forenziku i projektovanje

(Centar za saobraćajna veštakost)



Sl. 5, 6 i 7 – Prednji levi far kombija i krhotine nađene ne licu mesta

Na prednjem levom stubu kombija, u visini retrovizora (oko 150 cm od tla) je uočeno prebarano i reparirano udubljenje. Nakon skidanja sloja farbe i kita, uočeno je oštećenje u svom izvornom obliku.



Sl. 8 i 9 – Ostrugana popravka prednjeg levog stuba kombija i zatećeno udubljenje lima nakon reparacije

Mereno čeličnom pantikijkom, po formi kombija, udubljenje na prednjem levom stubu se nalazi na 192 cm od tla (telesna visina pešaka je bila 190 cm).

# Institut za forenziku i projektovanje

## (Centar za saobraćajna veštačenja)

Na osnovu istražnih radnji, potvrđeni su iskazi da je Ljuba Seferović izvršio zamenu vetrobranskog stakla koje je napršlo u zoni repariranog udubljenja prednjeg levog stuba. Isto lice je, iskazano, potvrdilo da je nakon sudara popravilo vozilo nakon čega je prodao.

Krhotine plastike i fara, prema mehanoskopskom i mašinskom veštačenju odgovaraju predmetnom tipu i generaciji vozila.

Analizu farbe nije dozvoljeno tumačiti sa aspekta saobraćajno tehničkog veštaka.

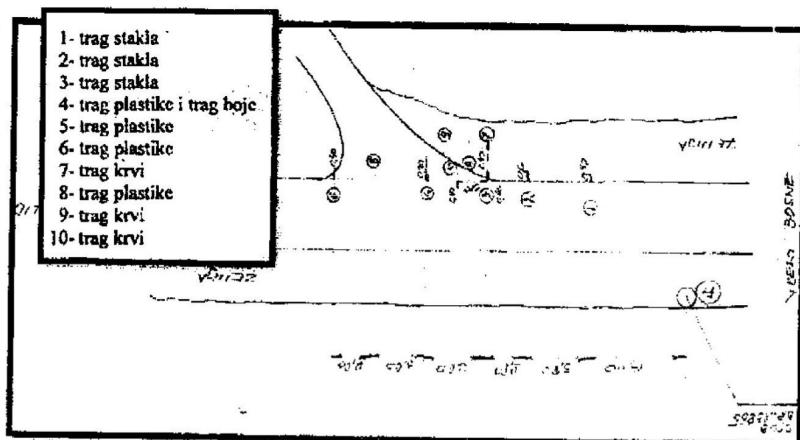
### 2.3 Tragovi i zaustavni položaj učesnika u navodnom sudaru

Prilikom vršenja uviđaja, za Fiksnu Tačku (FT) je usvojena bandera, tj. stub br. 23855, koji se nalazi na desnoj bankini u smeru ka Vrelu Bosne.

Orientaciona tačka (OT) je ortogonalna projekcija FT na levu ivicu kolovoza, u smeru ka Vrelu Bosne.

Orijentacioni pravac (OP) je leva ivica kolovoza, u smeru ka Vrelu Bosne.

Na licu mesta nije zatečeno vozilo. Kombi vozilo nalik na sporni kombi je snimljeno kamerom koja se nalazila na zgradi ambasade Kuvajta (u 22:31:36") kao i na kuciću Šerifa Konjevića na raskrsnici sa ulicom Jasike u koju je kombi ušao (22:31:50").



Sl. 10 – Skica

# Institut za forenziku i projektovanje

## (Centar za saobraćajna veštačenja)

### 2.4 Izjave date tokom postupka

Prema Zapisniku o ispitivanju osumnjičenog od 24 juna 2016. godine, Ljubo Seferović je izjavio da je skrenuo levo na kolovoz Velike Aleje i da se kretao, misli u III stepenu prenosa. U jednom trenutku je uputio pogled u na CD plejer i posegnuo da umetne USB, i tada je osjetio jak udar u prednjem levom delu vozila. Pomicao je da je reč o drvetu. Nije se zaustavio, ali je uputio pogled u levi retrovizor u kome je uočio lice u ležećem položaju. Uočio je razbijeno vetrobransko staklo a supruga ga je obavestila da je udario pešaka. Nastavio je ka objektu "Šumarska" i nakon toga skrenuo u ulicu levo. Pre sudara nije uočio pešake. Kada se zaustavio, video je da je nastala šteta na levom faru i migavcu, prednjem levom stubu, vetrobranskom staklu i prednjem levom blatobranu. Narednih dana je izvršio zamenu delova i popravku vozila onda ih je prodao. Bio je alkoholisan – prema sopstvenoj izjavi.

Prema Zapisniku o saslušanju svedoka, suvozačica Vasilija Sejdović je izjavila da je uočila dva pešaka kako se kreću u smeru njihovog kretanja i da je u jednom trenutku pešak krenuo ka devojci ali nije uspeo da stigne zbog brzine kombija. Na posebno pitanje nije se mogla izjasnitи gde se nalazila pešakinja u trenutku udara u pešaka. Tom prilikom napuklo je "staklo".

### 2.5 Analiza i tehnička ocena tragova

Uvažavajući posebnost ovog slučaja uočio sam da postoje izvesne suprotnosti koje ga čine veoma složenim, ukoliko se vrši analiza sadržine spisa.

Analiza slučaja kada je reč o umišljaju se po metodama rada, modelima i postupcima za analizu, te zaključcima bitno razlikuje od metoda, modela i postupaka analize saobraćajne nezgode.

Pored naglašenog, važno je naglasiti i da upotreba softvera za simulaciju saobraćajnih nezgoda nije prevashodno podobna za analizu umišljaja i-ili nehata.

Kada se koristi softver za analizu saobraćajnih nezgoda, tada se unapred ne čini spormim da je reč o saobraćajnoj nezgodi. U ovom, konkretnom slučaju, softver se nekada može koristiti za dokazivanje ili osporavanje parcijalnih činjenica uz (značajno) vizualizaciju mehanizma kretanja tele i sl.

Softver se redovno koristi kada nije sporan položaj pešaka u odnosu na vozilo (na osnovu povreda na telu i oštećenja na vozilu).

Mislim da prethodno mora da se utvrdi i obrazloži, da li je reč o saobraćajnoj nezgodi i ako jeste, tek se na temelju tako sintetiziranog znanja, može izvršiti analiza saobraćajne nezgode, bilo upotrebom simulacionog softvera ili na neki drugi način.

# Institut za forenziku i projektovanje

(Centar za saobraćajna veštačenja)

## 2.5.1 Analiza i tehnička ocena tragova staklo-plastike

Na temelju sadržine Zapisnika o uviđaju, skice lica mesta i fotografija tom prilikom sačinjenih, raspored krhotina i krvi oba pešaka je očekivan i sasvim logičan.

Najime, krhotine staklo-plastike iz zone levog fara vozila koje se kreće ravno napred, iskazano bez reagovanja (na upravljač) će se usled udara u prepreku polomiti i kada se prepreka skloni krhotine po pravilu lete ka napred, u smeru kretanja vozila. Tako se i desilo (tragovi: 1,2,3,4 i 6 koji su se rasuli čineći pravu liniju, uz desnu ivicu u smjeru navodnog kretanja kombija).

Krhotine staklo-plastike, po pravilu, u manjoj meri prate i putanju leta pešaka i ukojiko tragovi krvi opredeljuju zaustavna mesta pešaka, onda tragovi br. 5 i 8 u potpunosti potvrđuju validna znanja iz struke koje sam naveo.

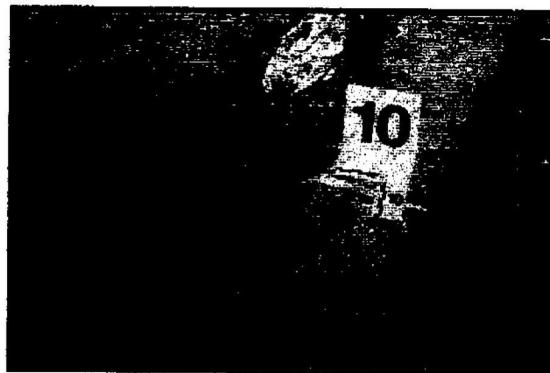
Prema rasporedu i rasipanju krhotina staklo-plastike, pod uslovom da nije aktuelizovano pitanje vrste dela (predumisljaj ili nehat) reč je o uobičajenoj saobraćajnoj nezgodi.

## 2.5.2 Analiza i tehnička ocena mrlja krvi na ivičnjaku i tlu.

Na sl. 2 sam označio lokaciju tragova krvi u eksterijeru.

Analizom se pokazalo da krv obeležena sa br. 7 i 10 pripadaju Alisi Mutap.

U tom smislu, način rasipanja kapljica krvi ukazuje da su kapljice krvi padale upravno na kolovoz (pod pravim uglom) i u svim smerovima jednako se rasprskavale. Tokom krvarenja mesto iz koga je krv curila se nije kretalo (ili se kretalo veoma veoma spor) pa sam mišljenja krv nije pala na ivičnjak tokom odbačaja, letenja ili klizanja tela pešakinje.

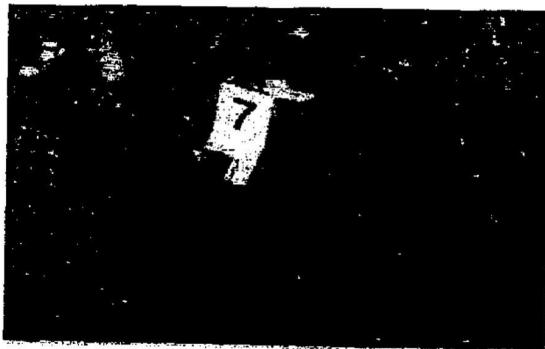


Sl. 11 – Krv Alise Mutap

# Institut za forenzu i projektovanje

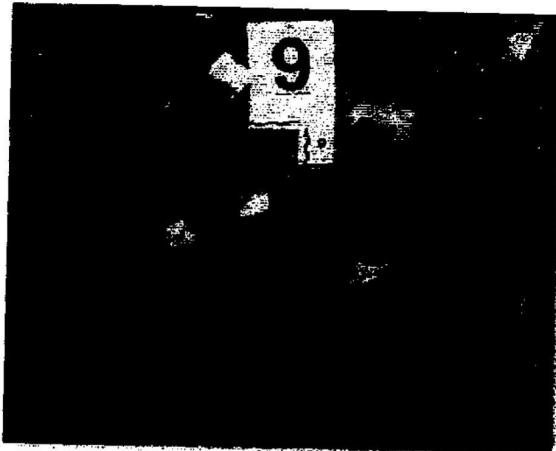
(Centar za saobraćajna veštačenja)

Dalje, na sledećoj slici, krv Alise Mutap je i kapala i iscurila u većoj količini od kapljana. Forma iscurle krvi ukazuje da se ona na tom mestu zadržavala i da se nije kretala a kapljice uz mrlju navedeno samo potvrđuju.



Sl. 12 – Krv Alise Mutap

Krv Dženana Memića je prema usirenoj krvi isticala na prikazanom mestu dok se on nije pomerao (kretao, klizao, leteo, okretao se...). Pri tome mislim na to da krv nije tekla prilikom navodnog odbačaja tela, nego kada je ono moguće palo na to mesto, ili se prosti tamo nalazio prilikom nastanka povrede. On se, moguće, na ovom mestu malo pomerao (ili je bilo malo pomerano prilikom ukazivanja pomoći, prevoza...).



Sl. 13 – Krv Dženana Memića

# Institut za forenzu i projektovanje

(Centar za saobraćajna veštačenja)

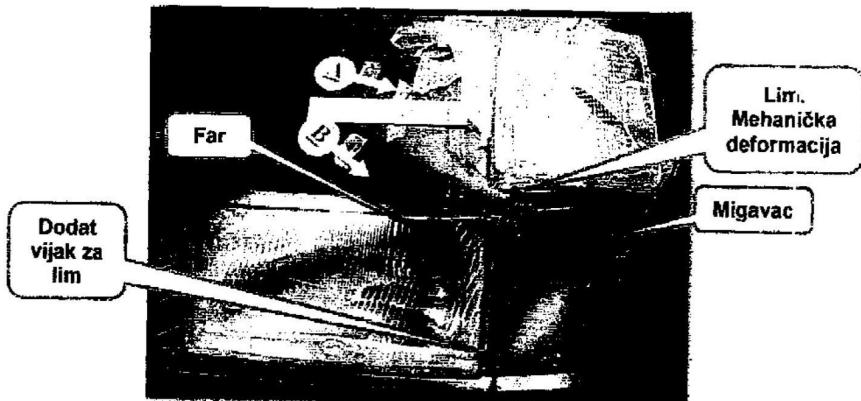
Prema formi mrlje krvi, ona ne osporava mogućnost da je pešak odbačen i da je pao na mesto na kome se nalazi trag br. 7. Isto tako, nije isključena ni mogućnost da je povreda nastala približno na mestu gde se krv i našla.

Ukoliko bi on bio dobačen (npr. od sudara), tada je verovatno da je pod gotovo pravim ugлом pao na tlo (nije klizao) a to se dešava u tipovima sudara sa značajnom rotacijom).

Na zemljanoj bankini, na osnovu fotografija, nisam uočio tragove klizanja tela, kao rezultat odbačaja.

## 2.5.3 Analiza i tehnička ocena tragova na kombiju

Krhotine koje potiču od motornog vozila, a koje su istražnim radnjama i mehanoskopskim veštačenjem, utvrđene da mogu pripadati VW T4, pa prema tome i konkretnom kombiju, po pravilu i uobičajeno nastaju prilikom naleta na pešaka.



Sl. 14 – Oštećenja koja su reparirana (vidi označeno)

Intervencije popravke i reparacije su na konkretnom kombiju reg br. A27-E-928 rađene na mestima i na delovima čije su krhotine nađene na licu mesta.

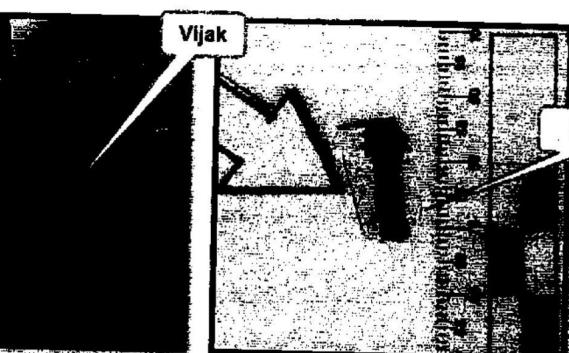
Na sledećoj slici uočavam karakterističan ugib (udubljenje) prednjeg levog stuba koji je nađeno reparirano. Prilikom skidanja reparaturnog materijala (lak, farba i kit), nađena je i dlaka (sl. 15) čija DNK ili druga ekvivalentna ili slična analiza nije sprovedena.

# Institut za forenzu i projektovanje

(Centar za saobraćajna veštačenja)



Sl. 15 – Oštećenje na PL stubu



Sl. 16 – Skinut kit sa farbom i dlakom

Udubljenje je bilo toliko da ukazuje na to da telo koje je napravilo udubljenje prilikom njenog nastanka vršilo isto tako snažan pritisak na vetrobransko staklo koje je moglo naprsnuti. Iskazi su i u tom pogledu saglasni.

Nadjen je i pridodat vijak za lim koji se nalazio na telu levog retrovizora koji je preklopiv. Vikom se fiksiranu i učvršćuju delovi što ukazuje da je telo retrovizora moglo biti udarenog silom koja ga može razlabaviti.

Tragovi na kombiju, po svojoj lokaciji i obimu oštećenja, u potpunosti su saglasni sudaru sa pešakom koji je pri sebi nosio pištolj. Nije mi poznato gde ga je držao ali ukoliko bi levi far i migavac došli u kontakt sa pištoljem (ako ga je pešak nosio) tada bi oštećenja mogla lakše nastati nego da je to pešak razbio i deformisao svojim telom.

## 2.5.4 Mehanizam nastanka sudara (povrede na telu pešaka i pešakinje)

Za uobičajeno dovođenje u saglasje povreda koje se odnose na primarni i sekundarni kontakt pešaka sa oštećenjima na kombiju, povredu glave pešaka levo bočno, mogu dovesti u vezu sa oštećenjem na prednjem levom stubu.

Izvesno nagnjećenje plućnog krila (uredajima očitano) a nevidljivo prilikom obdukcije, bi bilo moguće opisati kontaktom u vertikali prednjeg levog stuba kombija, tj ivicom blatobrana.

Međutim, oštećenje prednjeg levog svetla sa migavcem i manje udubljenje limenih delova u toj zoni, nisu u mogućnosti dovesti u očiglednu vezu sa telom pešaka.

Ukoliko bi se on nalazio u stojećem položaju, polulevo ledjima tj bokom, okrenut ka nailazećem kombiju, on bi uz manji poskok mogao dosegnuti glavnom prednjim levi stub i vetrobransko staklo na mestu oštećenja, te levim bočnim delom tela naleći na levu ivicu vozila na način da delovi fara koju su se polomili dođu u kontakt sa levom bočnom stranom tela pešaka.

# Institut za forenziku i projektovanje

## (Centar za saobraćajna veštačenja)

Kada sam u prethodnom stavu upotrebio reč "očigledno", mislio sam na povrede koje se mogu slobodnim pogledom uočiti.

Uvidom u fotografije sa obdukcije, kao veštak saobraćajne struke, nisam uočio povrede koje bih u rečenom svojstvu očekivao.

Međutim, to što ja ne vidim, ne znači da tragovi kontakta sa kombijem nisu izazvali povrede. Može se desiti da usled kontakta sa preprekom nastanu povrede koje nisu uočljive.

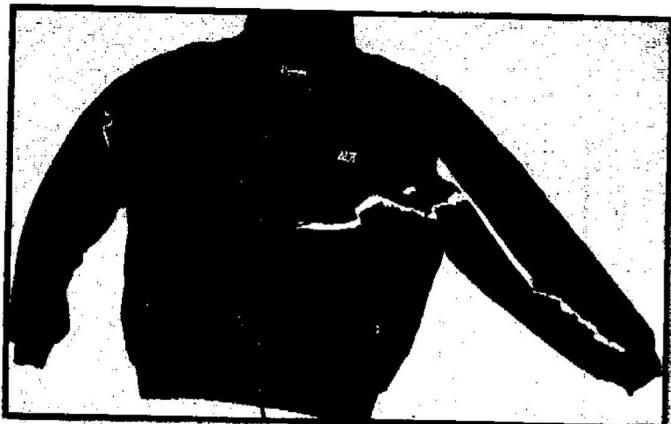
Na fotografijama sa obdukcije, vidim da je obducent zasecao tkivo do mišića na natkolenici i potkolenici na zadnjoj strani tela. Međutim, nije zasecao ni na levoj ni na desnoj strani tela.

Ukoliko bi zasecao i na levom boku i polulevo od zada, možda bi mogao uočiti potkožni krvi podliv koji se očima ne uočava ali zasecanjem kože i potkožnog tkiva se može uočiti. U tom slučaju sa saobraćajno tehničkog aspekta ne bi bilo sporno da se pešaka i kombija dogodio i reč bi bila nesumnjivo o saobraćajnoj nezgodi.

Mišljenja sam da je prelom lične kosti (leva jagodica) nastao usled pada na tlo.

U pogledu povreda pešakinje, koristeći se oštećenjima na kombiju, nisam u mogućnosti precizno se odrediti prema mehanizmu nastanka sudara jer ne postoji deo na kombiju koji bih mogao dovesti u vezu sa njenim povredama. O njenom položaju u trenutku sudara mogu se kasnije izjasniti.

### 2.5.5 Tragovi na garderobi

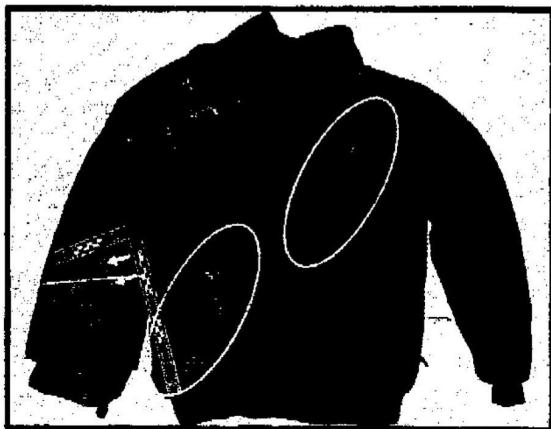


Sl. 17 – Prednji deo jakne pešaka

# Institut za forenziku i projektovanje

## (Centar za saobraćajna veštačenja)

Na prednjem delu na levom rukavu i prednjem delu jakne se nalazi rasčepano platno jakne. Nije mi poznato da li je do toga došlo usled cepanja tokom sudara ili kasnije.



Sl. 18 – Zadnji deo jakne pešaka

Ukoliko bi tela bila odbačena na mesto na kome se nalazi krv, na bankini na kojoj se nalazi suva zemlja, na garderobi bi se nalazili tragovi zemlje na garderobi.

Ukoliko bi kombi bio u kontaktu sa garderobom, na njoj bi mogli nastati tragovi koji nisu praćeni zemljanim tragovima.

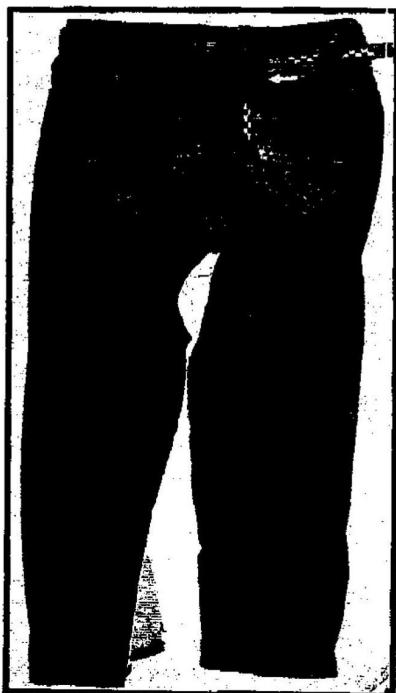
Na sl. 17, na levom rukavu sa njegove leve strane uočavam paralelne linijske tragove struganja prema liniji prostiranja koju sam obeležio žutom linijom. Na opisanom delu se nalaze dva kidanja sa probojem platna.

To ukazuje da je oštećenje platna nastalo u kontaktu sa tvrdom neprašnjavom preprekom i da je oštećenje nastalo usled velikog pritiska. Ovo je karakteristično za nastanak sudara u saobraćajnim nezgodama (prema iskustvu u analizi saobraćajnih nezgoda).

Ostali tragovi koje uočavam su prašnjavi i nastali su na tlu, van kolovoza.



Sl. 19 – Prednji deo pantalona pešaka



Sl. 20 – Zadnji deo pantalona pešaka

U vezi pantalona pešaka, na levom boku ne uočavam oštećenja (tragove struga ija, glaćanja, proboj, cepanje...), dok se na kolenima nalaze tragovi zemlje i cepanje plétne i to se može pouzdano dovesti u vezu sa povredama na kolenu.

Na levom rukavu jakne pešakinje, uočavam linjske tragove (iste prirode kao i na levom rukavu jakne pešaka) bez prašine, čije usmerenje sam prikazao na sl. 21 crvenom linijom.

Na desnom rukavu vidim proboj jakne, koji sam obeležio žutim krugom na sl. 21.

Na zadnjem delu jakne ne uočavam tragove, osim zemljanih.

Institut za forenziку i projektovanje  
(Centar za saobraćajna veštačenja)



Sl. 21 – Prednji deo jakne pešakinje



Sl. 22 – Zadnji deo jakne pešakinje

Kao i na pantalonama pešaka, tako i na pantalonama pešakinje, nalazim samo zemljane tragove, nastale usled kontakta sa zemljom podlogom.



Sl. 23 – Prednji deo pantalona pešakinje



Sl. 24 – Zadnji deo pantalona pešakinje

Tragovi na levim rukavima pešaka i pešakinje, koje sam obeležio i opisao su nastali usled kontakta i pritiska sa tvrdom podlogom koja nije prašnjava tj zemljana.

Na svim drugim tragovima, nalazi se i zemlja i to znači da su nastali van kolovoza.

# Institut za forenzu i projektovanje

(Centar za saobraćajna veštačenja)

Na jakni pešaka se osim na lopatičnom delu leđa sa leve strane ne nalaze zemljani tragovi. Na sredini lednog dela jakne se nalaze linijski tragovi struganja na kojima se ne nalaze tragovi zemlje (vidi sl. 10 žute elipse). Ne isključujem da su mogli nastati od struganja na asfaltnoj podlozi.

Na pantalonama pešaka se nalaze zemljani tragovi na kolenima.

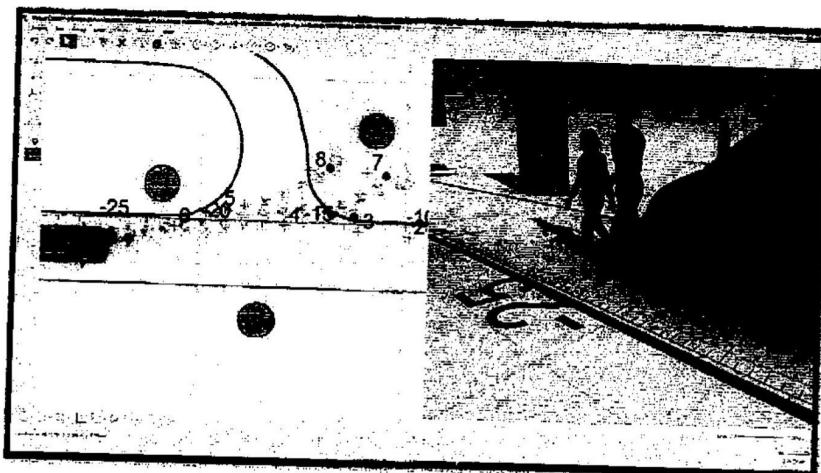
Na garderobi pešakinje se nalazi veći broj tragova struganja na zemljanoj podlozi. Ona se složeno kretala do zaustavnog položaja, tj. prvo je bila u kontaktu sa krutom preprekom da bi potom bila u kontaktu sa zemljanim podlogom na desnom ramenu, desnom gluteusu smera ka stopalu, levom kuku s prednje strane prednjem delu desne noge i na kraju na kolenima.

## 2.6 Putanje vozila, mesto sudara i brzine

Prilikom izlaska na lice mesta, izmerio sam lokaciju stabala koja se nalaze na obe strane kolovoza.

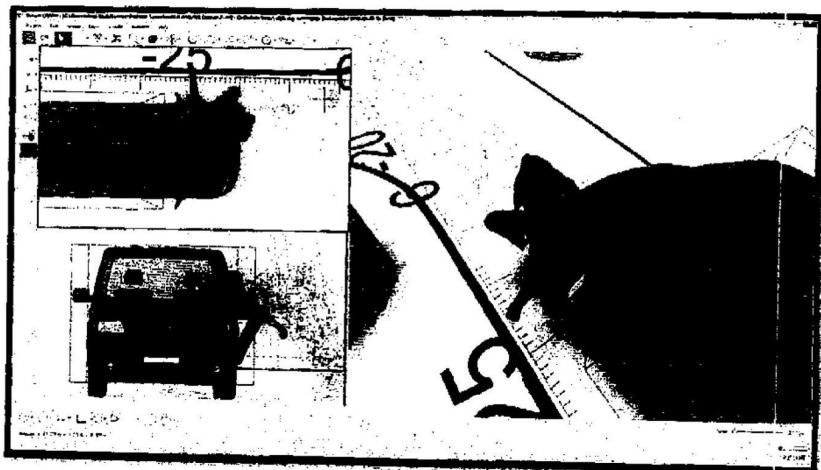
Ukoliko pešak i pešakinja nisu udarili u poslednje stablo sa leve strane (na garderobi takvih tragova nema) tada se sudar mogao dogoditi naviše 28,5 m od OT i na levoj strani neodeljenog puta (trotoara) širine 3,3 m. U poprečnom smeru procenjujem da se pešak nalazio do 1 m od leve ivice puta na kome se sudar dogodio.

Na osnovu prikazane analize i izloženog razmišljanja i zaključivanja,

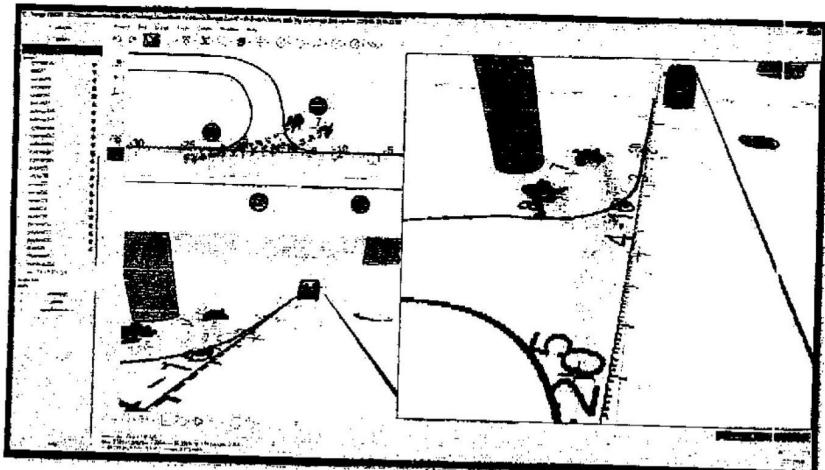


Sl. 25 – Primarni kontakt pešaka i kombija (PK=0)

**Institut za forenziku i projektovanje**  
(Centar za saobraćajna veštacanja)



Sl. 26 – Udar glavom u prednji levi stub kombija (PK=0+120 ms)



Sl. 27 – Zaustavni položaji tela – saglasni lokacijama krvi

Položaj pešakinje u trenutku sudara pešaka i kombija nije moguće utvrditi na osnovu materijalnih tragova. U simulaciji koju sam prikazao na prethodne tri slike, pešakinju sam postavio u položaj zajedničke radnje sa pešakom, i njeno telo ometa slobodno kretanje tela pešaka nakon sudara.

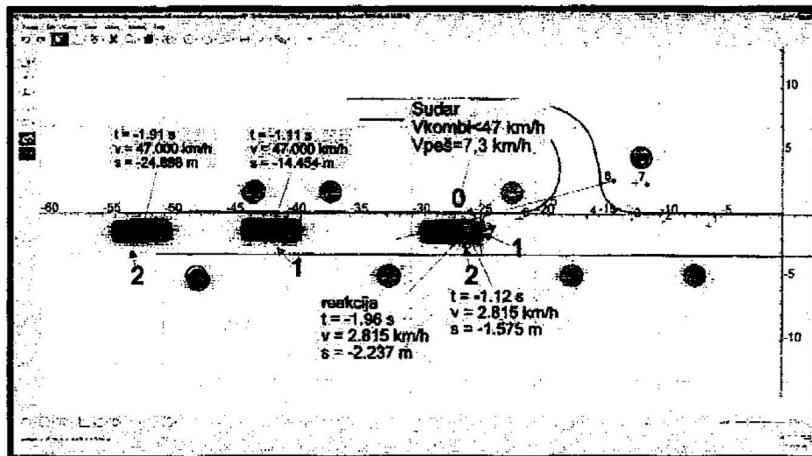
# Institut za forenzičku i projektovanje

## (Centar za saobraćajna veštacanja)

U tom pogledu, izvršio sam veoma veliki broj simulacija sudara sa pešakom bez tela pešakinje i nalazim da su rezultati brzina pešaka i kada se sam sudara sa kombijem veoma slični i prihvativiji za područje brzina kombija od najviše 47 km/h i pešaka oko 7-8 km/h.

Mehanizam kretanja tela po delovima kombija, tokom kontakta čini da glava koja najkasnije udara u vozilo, kasni sa udarom, i da bi se oštećenja nalazila u vertikali, onako kako su dokumentovana, znači da je torzo pešaka bi nagnut unapred za oko 5-6 stepeni. To, pored brzine u trenutku sudara, ukazuje na mogućnost da je izbegavao sudar ubrzanjem.

### 2.7 Vremensko – prostorna analiza

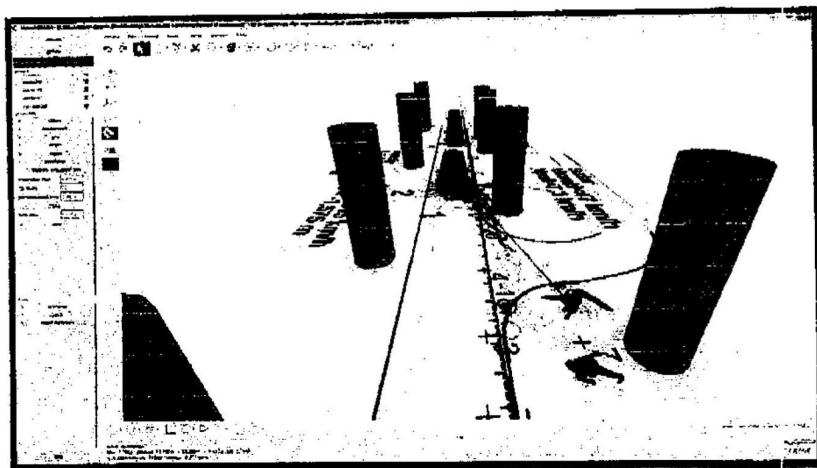


Sl. 28 - Uzastopni položaji učesnika u sudaru – 2D

**Položaj 0:** Prikazao sam sudarni položaj kombija za brzinu od najviše 47 km/h o pešaku za brzinu od 7,3 km/h u toku izbegavanja sudara.

**Položaj 1:** Prikazao sam položaj kombija 1,1 s pre sudara kada bi se po mom mišljenju pešaci najkasnije (mogli bi samo ranije) usmerili uлево u cilju silaska sa kolovoza. Nagib torza pešaka i njegova brzina ukazuju da je izbegavao sudar. Kombi se nalazio najviše 14,5 m ispred mesta sudara a pešaci su za to vreme prevalili oko 1,6 m te ubrzavali sa brzine od najmanje 2,8 a ne isključujem ni da su se nešto brže kretali od hoda šetača, reda veličina 3,6 km/h.

**Položaj 2:** Ukoliko su se kretali sredinom puta, reagovali su na levi silazak sa kolovoza najmanje 2 s pred sudar kada se kombi nalazio najviše 25 m ispred mesta sudara.



Sl. 29 - Uzastopni položaji učesnika u sudaru – 3D

## 2.8 Izbegavanje sudara

### 2.8.1 Možnosti izbegavanja sudara vozača kombija

Prilikom izlaska na lice mesta izmerio sam i nakon određivanja zone mesta sudara utvrdio da se sudar dogodio najmanje 9 m iza svetiljke koja se nalazi iznad puta i na 33,6 m od FT. Ona nije osvetljavala eksterijer u znatnoj meri ali sam mišljenja da je vozač kombija uz upotrebu i sopstvenih svetala imao mogućnosti uočiti pešaka odevene u tamnu odeću.

Da bi se kombi koji se kreće brzinom od 47 km/h zaustavio tokom reakcije od 1 s, porasta sile u kočnicama od 0,4 s i usporenja intenziteta  $5 \text{ m/s}^2$ , zaustavi bi se na putu od najviše 32,7 (apr. 33) m.

Zaustavni put odgovara mogućnostima da se sa ispravnim oborenim svetlima može uočiti neosvetljena prepreka u potpunom miraku pa u skladu sa navedenim, nalazim da je vozač imao mogućnosti uočavanja pešaka koji se kreću na putu na kome se i on kretao.

Kretanje za kombi na tom mestu je bilo zabranjeno. Pod uslovom da je vozač poštovao saobraćajnu signalizaciju ne bi sebe doveo u situaciju na udari i pešake.

Na tom mestu, važilo je ograničenje brzine od najviše 10 km/h. Pod uslovom da se kretao tolikom brzinom, mereno prema trenutku kada su pešaci reagovali, do sudara

# Institut za forenzu i projektovanje

## (Centar za saobraćajna veštačenja)

ne bi moglo da dođe jer kada bi kombi stigao u mesto sudara, pešaci se tamno već ne bi nalazili.

Da bi se kombi koji se kreće brzinom od 10 km/h zaustavio, potreban bi mu bio put od 4-4,5 m, koji bi vozaču kombija omogućio da pešaka blagovremeno uoči i da se zaustavi ispred mesta sudara, ukoliko bi se oni i tada kretali i dalje na putu.

Izlaskom na lice mesta, put o kome se izjašnjavam je staza za pešake i zapregu. Po svemu, mislim da je reč o pešačkoj zoni i ili zoni usporenog saobraćaja. U svakom slučaju, zabranjeno je bilo kretanje vozila poput kombija.

### **2.8.2 Mogućnosti izbegavanja sudara pešaka**

Pešaci su se kretali na delu puta namenjenog za kretanje pešaka, fijakera i vozila sa posebnim odobrenjem.

Kretali su se pravilno i izbegavali su sudara levim, naglim, silaskom sa kolovoza.

Reagovali su onda kada su ocenili da je za njih nastupila opasna situacija, koju je stvorio drugi učesnik u saobraćaju.

Reagovali su na način koji je u suštini instinktivan i zbog toga im se ne može dodeliti doprinos jer su možda na neki od načina mogli izbeći sudar u saobraćajnoj situaciji koja im se odigravala iza leđa.

Pešaci nemaju nikakav doprinos nastanku ovog sudara, čak ni u slučaju da uopšte nisu reagovali.

## **3. MIŠLJENJE**

Na osnovu sadržine sudskih spisa reč je o saobraćajnoj nezgodi.

Put na kome se dogodio sudar je zabranjen za saobraćaj u oba smera sa dopunskom tablom "Osim sa odobrenjem, i fijakera".

Pešaci su se kretali na pešačkoj stazi širine 3,3 m u smeru ka Vrelu Bosne i u jednom trenutku su promenom putanja ulevo i ubrzanjem pokušali da izbegnu sudar.

Kombi koji se kretao iza njih je u sustizanju, brzinom od najviše 47 km/h udario i levi bok, poluleđno, pešaka i odbacio na levu bankinu.

Položaj pešakinje nije moguće utvrditi na osnovu materijalnih tragova ali sam mišljenja da se u trenutku sudara nalazila sa leve strane pešaka i ne mogu isključiti da je pešak svojim telom "štitio" pešakinju od direktnog kontakta sa kombijem.

# Institut za forenziku i projektovanje

## (Centar za saobraćajna veštačenja)

---

Vozač kombija je navodno bi alkoholisan, nije pratio saobraćajnu situaciju neposredno pre sudara ali da je reagovao onako kako mu omogućavaju ispravna oborenja svetla, imao bi mogućnosti da se zaustavi ispred mesta sudara.

Za njega je kretanje na tom mestu bilo zabranjeno, i da je poštovao saobraćajnu signalizaciju, ne bi sebe mogao dovesti u situaciju da dođe do sudara.

Saobraćajnim znakom nije obeleženo, ali mislim da je put na kome su se kretali pešaci pešačka zona ili zona usporenog saobraćaja u okviru koje se brzina za vozila ograničava na najviše 10 km/h.

Da bi se kombi koji se kreće brzinom od 10 km/h zaustavio, potreban bi mu bio put od 4-4,5 m, koji bi vozaču kombija omogućio da pešaka blagovremeno uoči i da se zaustavi ispred mesta sudara, ukoliko bi se oni i tada kretali i dalje na putu.

Pešaci su se kretali na delu puta namenjenog za kretanje isključivo pešaka, fijakera i vozila sa posebnim odobrenjem.

Kretali su se pravilno i izbegavali su sudara levim, naglim, silaskom sa kolovoza.

Reagovali su onda kada su ocenili da je za njih nastupila opasna situacija, koji je stvorio drugi učesnik u saobraćaju.

Reagovali su na način koji je u suštini instinkтивan i zbog toga im se ne može dodeliti doprinos jer su možda na neki od načina mogli izbeći sudar u saobraćajnoj situaciji koja im se odigravala iza leđa.

Pešaci nemaju nikakav doprinos nastanku ovog sudara, čak ni u slučaju da uopšte nisu reagovali.

Uzročni doprinos se nalazi na strani vozača kombija.