

## ГЛАВА 1.

### ВОВЕД

Сообраќајот со сите свои благодети носи и една негативност - сообраќајни незгоди во кои страдаат луѓе. Ниту во еден домен на животот не страдаат толку луѓе колку во сообраќајот. Познато е дека и во наредните години во Р. Македонија ќе има околу 200 загината и десетина пати повеќе повредени со знатна материјална штета во сообраќајот. Меѓутоа се однесуваме како дека тоа така морало да биде, како дека е тоа нешто судбинско, ете така ни било пишано.

Справувањето со ова "опасна болест" е можно само до колку целосно и точно се согледаат причините и околностите под кои се случила секоја сообраќајна незгода. Благата казнена политика го нагласува самоуправувањето на возачите на патиштата, која пак делумно произлегува и од често пати недоволната техничка анализа на сообраќајните незгоди. Судот мора да формира една единствена слика за тоа како се случила, како се реализирала незгодата и тоа пред, во и после моментот на, на пример, налет на пешак. Оваа слика за некоја конкретна сообраќајна незгода судот не може да ја формира. Се случува и по неколку вешти лица, најупатени за техничка анализа на незгодите да имаат секој своја слика за временско - просторни елементи за случувањето на сообраќајната незгода.

Во трудов се укажува на можните грешки и слободата на вештото лице при избор на одредени елементи за анализа на сообраќајните незгоди. Тежнение е како таа слобода, како таа намерна или ненамерна грешка при усвојувањето на одредените елементи да се намали, односно да им се оневозможи на субјектите да манипулираат со широкиот дијапазон на можни вредности.

Во второто поглавје од трудов, врз основа на теоретските согледувања се препорачува мерење на лице место на незгодата, ако е тоа можно, на времето на реагирањето на возачот, времето на одзивот на системот за копирање како и на времето на порастот на забавувањето. Со овие мерења можната грешка на вештото лице при усвојување на горните величини се сведува на минимум.

Во третото поглавје се прикажани сите можни случаи на нееднакви должини на траги од сите тркала при сопирање на едно возило. Во досегашната пракса вештото лице за меродавна трага ја усвојува најдолгата постоечка трага на сопирање. Меѓутоа, бидејќи не постојат траги со иста должина од сите тркала, мора да се заклучи дека сите тркала не забавувале со иста големина на забавување. Тенденцијата на еден ваков пристап е да не се направи грешка ниту во прилог ниту на товар на обвинетиот.

Незгодите на пешачките премини се честа појава. Пешачките премини се места каде пешаците треба да бидат посебно безбедни. Меѓутоа во практика е обратно. Пешачкиот премин е место каде што пешакот може просторно да го премине коловозот, меѓутоа не и во секое време, туку само тогаш кога не наидуваат возила. Вон пешачкиот премин пешакот не смее да го преминува коловозот. Хоризонталната слаба и недоволна означеност, физичката можност пешаците да го преминуваат коловозот и вон зоната на пешачкиот премин како и слабата, односно никаква додатна осветленост и светлосна регулација на сообраќајот на пешачките премини ги чини истите да бидат посебно небезбедни места за преминување на пешаците. Во ова поглавје се дава упатство како да се спроведе една временско - просторна анализа на незгодата на пешачкиот премин. Прикажано е, кога временската анализа е прифатлива, а кога е таа лажна, односно имагинарна и е потребно за меродавна да се прифати просторната анализа на незгодата. Незгодите на пешачките премини се обработени поради фактот дека во практика една и иста сообраќајна незгода од типот на налет на пешак, од страна на повеќе вешти лица, радикално спротивно се пласира пред судот.

Во анализа на секоја сообраќајна незгода еден од основните параметри е почетната брзина на движењето на возилото. И покрај постоењето на повеќе табели, препораки и слично за големината на коефициентот на триење, т.е. забавување, вештото лице се наоѓа во дилема која вредност на забавување да усвои во конкретна незгода. За нагласување е дека грешка мора да постои и дека во ниту еден случај не е можно точно да се одреди воспоставениот коефициент на триење за време на забавувањето при случување на некоја сообраќајна незгода. Со тежнение грешката да биде минимална извршени се истражувања на врската меѓу должината на трагите од забавувањето и почетната брзина на движењето. Мерењата се спроведени на стар и нов асфалтен коловоз и тоа во сува и мокра состојба на коловозот.

Свесен сум дека опишувањето на една коловозна површина како стара и нова, односно сува или мокра е доста релативно. Меѓутоа, прецизното мерење на рапавоста и состојбата суво - мокро на коловозната подлога ги надминува границите на овој труд и може да претставува предмет на истражување на некој друг научен труд. Од друга страна и до колку се

на нееднакви возило. Во за најдолгата траги со иста забавувале со ап е да не се

ите премини Меѓутоа во шакот може е, туку само т не смее да означеност, он зоната на светленост и ни истите да ова поглавје а анализа на та анализа е потребно за незгодите на ктика една и на на повеќе

те параметри стоењето на ициентот на вредност на грешка мора да се одреди увањето при ката да биде та на трагите е спроведени коловозот.

на како стара прецизното а подлога ги предмет на до колку се

пристапеше кон мерење на конкретната рапавост на коловозната подлога истото ќе можеше да послужи само за анализа на незгода случена на тоа место, бидејќи вредностите за рапавоста на коловозната површина се разликуваат и во зона на еден ист пат, т.е. една иста делница. Корисниците на резултатите од истражувањето (вештите лица, увидните групи и сл.) вршејќи увид на лице место можат многу лесно да определат дали станува збор за нов или стар, односно сува или мокра коловозна површина. Во резултатите од мерењата се очекува да се добијат графикони и емпириски образоци за зависноста помеѓу почетната брзина на движењето и должината на видливите траги од забавувањето. Исто така ќе бидат дадени и графички прикази на постигнатите коефициенти на триење.

Од мерењата се очекува да се добие одговор и на прашањето при кое минимално, односно максимално забавување на коловозот почнуваат да се реализираат видливи траги од забавување. Теоретски гледано траги од забавување треба да постојат од самиот почеток на забавувањето на возилото. Бидејќи во пракса трагите почнуваат да се забележуваат одредено време по отпочнувањето со забавување на возилото, станува збор за невидливи траги од забавување, односно должина на пат на формирање на траги од забавување. Оваа должина на невидливи траги од забавување ќе биде доведина во врска, во корелација со должината на видливите траги од забавувањето.

На крајот од истражувањето ќе биде добиено и времето на задоцнувањето со работа на системот за сопирање и тоа како просек од секои три мерења при брзини од 20 до 60 km/h.