

# Problematyka wypadków drogowych

Wojciech Kotowski

## ZABÓJCZA CIĘŻARÓWKA NA DRODZE

Wypadek miał miejsce u schyłku lata, w porze dziennej, na drodze za miejscowością Ż., przy zajeździe dla podróżujących samochodami. W tym miejscu doszło do zderzenia samochodu ciężarowego marki Iveco, poruszającego się z przyczepą, z samochodem osobowym marki Volkswagen Passat. W wyniku wypadku kierujący samochodem osobowym i zajmujący przednie siedzenie pasażer ponieśli śmierć na miejscu. Pozostali dwaj pasażerowie, siedzący – co oczywiste – na tylnej kanapie, doznali obrażeń ciała naruszających czynności organizmu na czas powyżej 7 dni.

Jak wynika z utrwalonych w toku postępowania okoliczności, w chwili wypadku droga miała jezdnię o dwóch pasach ruchu, po jednym w każdym kierunku, łącznej szerokości 7,0 m. Do zderzenia pojazdów doszło poza obszarem zabudowanym, na prostym i płaskim odcinku drogi oraz przy temperaturze +24°C. Podczas wypadku drogowego asfaltowa nawierzchnia jezdni była sucha, czysta i gładka. Na odcinku drogi w miejscu wypadku drogowego obowiązywało ograniczenie prędkości do 90 km/h.

Samochód ciężarowy podczas wykonywania manewru skręcenia w lewo w celu dojazdu do parkingu przy zajeździe został uderzony przez nadjeżdżający z przeciwnego kierunku samochód osobowy. Należy dodać, że kierujący samochodem ciężarowym obrał niewłaściwy

kierunek, ponieważ zmierzał nie do wjazdu na parking, lecz wyjazdu z parkingu, a zatem poruszał się w kierunku przeciwnym do kierunku ruchu wyraźnie wskazanego widocznymi znakami drogowymi. Okoliczność ta nie miała istotnego znaczenia, ponieważ nawet przy właściwym kierunku ruchu także uzyskałby status sprawcy.

Aktem oskarżenia słusznie zatem objęto kierującego samochodem ciężarowym. Sąd Rejonowy w S. postanowił dopuścić dowód z opinii biegłego z Polskiego Towarzystwa Kryminalistycznego z zakresu wypadków drogowych i ruchu drogowego do ustalenia przebiegu i okoliczności wypadku. W tym celu zobowiązał biegłego do udzielenia odpowiedzi na dwa pytania: 1) jak doszło do zderzenia pojazdów?, 2) z jaką prędkością poruszały się oba pojazdy przed kolizją oraz w momencie zderzenia? Sąd zobowiązał biegłego do dokonania oceny możliwości uniknięcia przez kierujących pojazdami wypadku drogowego oraz do wskazania, który z uczestników ruchu drogowego spowodował wypadek, a który się do niego przyczynił. Podkreślenia wymaga, że sąd nie mógł zobowiązać biegłego do wskazywania sprawcy wypadku, jak również przyczyniających się do jego zaistnienia, ponieważ określona czynność należy do obszaru prawnego, będącego domeną organu procesowego. Ponadto dla uściślenia należy

stwierdzić, że spowodować wypadek może tylko jeden jego uczestnik, natomiast przyczynić się do niego może co najmniej dwóch uczestników w równym lub różnym stopniu. Wskazane nieścisłości nie wpłynęły jednak negatywnie na jakość postępowania, wszak opinię sporządził doświadczony biegły, który należycie wywiązał się z wyznaczonych zadań i równocześnie nie przekroczył swoich uprawnień.

Niezależnie od wiadomości utrwalonych w toku postępowania biegły sam przeprowadził oględziny miejsca wypadku, dochodząc do następujących ustaleń. Jezdnia drogi z kierunku ruchu samochodu osobowego biegnie prostym i płaskim odcinkiem długości około 400 m. Natomiast dla kierunku ruchu samochodu ciężarowego płaska i prosta droga rozciąga się na odcinku około 250 m.

Z przeprowadzonych przez biegłego czynności wynika, że kierujący samochodem osobowym miał widoczność na miejsce wypadku i możliwość oceny sytuacji w rejonie wyjazdu z parkingu zajazdu już z odległości około 400 m. Natomiast kierujący samochodem ciężarowym miał widoczność na jezdnię drogi właściwej dla kierunku ruchu samochodu osobowego i tym samym pełną możliwość oceny sytuacji na tej jezdni na odległość nie mniejszą niż 250 m. Ponadto w ocenie widoczności należy uwzględnić fakt, że kierujący samochodem ciężarowym znajdował się w kabinie pojazdu położonej znacznie wyżej względem podłoża niż kierujący samochodem osobowym, co dodatkowo poprawiało kierującemu ocenę sytuacji na jezdni dla kierunku przeciwnego.

W aktach sprawy biegły nie znalazł protokołów oględzin samochodów zarówno osobowego, jak i ciężarowego, poza wzmianką, że uszkodzenia tych pojazdów opisane zostały w odrębnych protokołach, których akta sprawy nie zawierają. W zgromadzonym materiale dowodowym znajduje się natomiast opinia techniczna sporządzona przez rzeczoznawcę, który wykonał oględziny zestawu pojazdów składającego się z samochodu ciężarowego marki Iveco z zabudową firmy Rolfo i przyczepy firmy Rolfo, oraz dokumentacja fotograficzna oględzin miejsca wypadku dro-

gowego, w której częściowo widoczne są uszkodzenia samochodów osobowego i ciężarowego. Należy dodać, że po wypadku nie wykonano oględzin samochodu osobowego i nie ustalono zakresu jego uszkodzeń z jednoczesnym określeniem wielkości deformacji elementów jego nadwozia. Wymieniona opinia techniczna i dokumentacja fotograficzna ujawniła jednak powypadkowe uszkodzenia w samochodzie ciężarowym następujących elementów: pogięty i popękany zderzak przedni łącznie ze wspornikiem po prawej stronie, popękany prawy narożnik kabiny, uszkodzona osłona przednia kabiny w części dolnej, połamana krata wlotu powietrza, połamany stopień przedni, zniszczona lampa prawego reflektora i lampa prawego kierunkowskazu, rozbita lampka narożna prawa, porozrywana instalacja elektryczna przedniej wiązki, pogięta dolna osłona silnika (pod zderzakiem), zniszczony zestaw stopni prawych – częściowy brak elementów, porozrywany prawy przedni błotnik kabiny, pogięty wspornik prawych stopni i zerwany z mocowania, zniszczona chłodnica z obudową, połamany wentylator chłodnicy. W powypadkowej dokumentacji fotograficznej samochodu osobowego utrwalono następujące uszkodzenia: zdeformowany lewy przedni błotnik na całej jego długości i spiętrzony w części przedniej do lewego przedniego koła, zdeformowany i zerwany prawy przedni błotnik na całej jego długości oraz przemieszczony do jego tylnej części między wnęką prawego przedniego koła i prawym przednim słupkiem nadwozia z jednoczesnym odchyleniem na zewnątrz pojazdu, całkowicie zdeformowany przód pojazdu i przemieszczony do wewnątrz komory silnika, brak zderzaka przedniego, brak lamp reflektorów przednich (prawego i lewego), brak lamp kierunkowskazów przednich (prawego i lewego), pogięta i przemieszczona w kierunku czołowej pokrywa silnika z jednoczesnym jej przelamaniem i wypiętrzeniem ku górze, rozbita szyba czołowa, brak dachu pojazdu z tylnymi drzwiami nadwozia (odcięty wraz z częścią słupków nadwozia i drzwiami tylnymi podczas akcji ratowniczej oraz przemieszczony obok pojazdu), zniszczony osprzęt silnika w przedniej części

komory (fotografie nie pozwalają na wyodrębnienie uszkodzeń poszczególnych elementów osprzętu), brak drzwi lewej i prawej strony pojazdu (prawdopodobnie usunięte podczas akcji ratowniczej), połamana deska rozdzielcza, pogięte koło kierownicy, połamane oparcia przednich foteli. Wskazana dokumentacja nie pozwoliła biegłemu na dokonanie szczegółowej oceny zakresu uszkodzeń samochodu osobowego ze względu na ograniczoną liczbę fotografii przedstawiających uszkodzony pojazd w korelacji z brakiem zbliżeń elementów nadwozia pojazdu ułatwiających ich identyfikację. Niemniej jednak na podstawie tej dokumentacji biegły dla potrzeb rekonstrukcji przedmiotowego wypadku drogowego mógł – co zresztą uczynił – stwierdzić, że wartość głębokości deformacji w przedniej części nadwozia samochodu osobowego mogła wynosić około 0,5 m. Z oceny widocznych na fotografiach uszkodzeń przedniej części nadwozia samochodu osobowego biegły wywiódł słuszny wniosek, że określona wartość głębokości deformacji występuje na całej szerokości przedniej części nadwozia tego pojazdu, a więc na odcinku długości 1,7 m.

Z badań udokumentowanego na tarczy tachografu zapisu przebiegu ruchu samochodu ciężarowego wynika, że ten na odcinku drogi poprzedzającym miejsce wypadku drogowego poruszał się z prędkością około 85 km/h, a następnie hamował do prędkości około 16 km/h, przy której doszło do zderzenia z samochodem osobowym. Obliczenia prędkości samochodu osobowego biegły dokonał z wykorzystaniem programu „RWD Zderzenie” (wersja 1.0) Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie, ustalając, że pojazd ten uderzył w kabinę samochodu ciężarowego z prędkością 62,67 km/h. W ten sposób biegły ukształtował podstawę do wyliczenia prędkości samochodu osobowego tuż przed podjęciem manewru obronnego w postaci hamowania, która jego zdaniem wynosiła około 105 km/h.

Przechodząc do sedna, a więc analizy możliwości uniknięcia wypadku, można bez trudu ujawnić – co zresztą uczynił biegły – kierującego, który urzeczywistnił swoim zachowaniem

stan zagrożenia. Równocześnie zważywszy, że stan ten trwał do skutku w postaci zderzenia pojazdów, niewątpliwie organ procesowy miał podstawę do udowodnienia kierującemu samochodem ciężarowym spowodowania analizowanego wypadku drogowego.

Otóż całkowita droga hamowania samochodu osobowego w tych warunkach drogowych i atmosferycznych (sucha asfaltowa nawierzchnia jezdni), przy czasie reakcji psychicznej kierowcy – 0,7 sekundy, czasie narastania opóźnienia hamowania – 0,3 sekundy i opóźnieniu hamowania  $7,3 \text{ m/s}^2$  wyniosłaby przy określonych jego prędkościach:

- 1) 87 km/h (w czasie 4,16 s.) – około 60,52 m,
- 2) 90 km/h (w czasie 4,27 s.) – około 64,03 m,
- 3) 105 km/h (w czasie 4,85 s.) – około 83,03 m.

Z powyższej analizy czasowo-przestrzennej jednoznacznie wynika, że do zderzenia pojazdów doszłoby również wówczas, gdyby kierujący samochodem osobowym poruszał się z prędkością administracyjnie dozwoloną. Uniknięcie zderzenia nastąpiłoby, gdyby kierujący ten zmniejszył prędkość do 87 km/h. Wówczas miałby możliwość zatrzymania pojazdu przed torem ruchu samochodu ciężarowego w odległości około 1,9 m. Tego jednak (zmniejszenia prędkości) ostrożność związana z warunkami drogowymi nie wymagała.

Podsumowując przeprowadzoną rekonstrukcję wypadku drogowego wraz z analizą czasowo-przestrzenną, można stwierdzić, że kierujący samochodem osobowym podjął działania obronne w postaci hamowania niezwłocznie po stwierdzeniu stanu zagrożenia spowodowanego realizacją manewru skrętu w lewo przez kierującego samochodem ciężarowym. Jest oczywiste, że kierujący samochodem ciężarowym – w przeciwieństwie do kierującego samochodem osobowym – mógł zapobiec wypadkowi przez zaniechanie realizacji nieuprawnionego manewru skręcenia w lewo.

W realiach wypadku sąd słusznie uznał kierującego samochodem ciężarowym za winnego spowodowania wypadku. Wyrok jest prawomocny.