

MATERIAŁY SZKOLENIOWE

RYSZARD ZAHORSKI

Z PRAKTYKI BIEGŁEGO SĄDOWEGO. NIETYPOWY WYPADEK DROGOWY – PRZEJECHANIE SAMOCHODEM LEŻĄCEGO NA JEZDNI PIESZEGO. STUDIUM PRZYPADKU.

**From experience of a sworn expert appointed by the court.
An atypical traffic accident-running over a pedestrian that
was lying on a roadway. A study of a court case.**

Streszczenie

Przedmiotem artykułu jest analiza przebiegu nietypowego wypadku drogowego z równoczesną krytyczną oceną ustaleń postępowania przygotowawczego zakończonego aktem oskarżenia.

1. Wstęp

Biegły sądowy z zakresu teorii ruchu i zderzeń ciał materialnych, zajmujący się problematyką wypadków: pojazd-pieszy, spotyka się w swojej profesji z niebezpiecznym zjawiskiem niejednakowego traktowania odpowiedzialności obu uczestników kolizji za spowodowanie lub przyczynienie się do wypadku.

Zjawisko to pojawia się na wstępnym etapie gromadzenia dowodów materialnych przez Policję i ich oceny przez Prokuraturę. Finałem jest niezrozumiały zarzut stawiany kierującemu pojazdem, zawarty w akcie oskarżenia, w którym spotykamy się z prawnymi i technicznymi zarzutami w stosunku do kierującego pojazdem, niewytrzymującymi nie tylko technicznej, ale i

prawnej krytyki. Sprawcą wypadku jest pieszy, a oskarżonym staje się kierujący pojazdem. Gdy mamy do czynienia często ze śmiertelnym wypadkiem pieszego, wiadomo jakie następstwa grożą kierującemu pojazdem. Jeżeli w takiej sytuacji autor aktu oskarżenia, mimo przeciwstawnej, wiarygodnej opinii biegłego sądowego w sprawie, nie wycofuje się ze swojego stanowiska, sprawa staje się nie tylko groźna dla oskarżonego, ale i zastanawiająca.

Rodzaje nietrafnych stanowisk prokuratora i aktu oskarżenia wytaczanego kierującemu pojazdem z racji skutku takiego wypadku i następnie polemik na sali sądowej między autorem aktu oskarżenia, a biegłym sądowym, w kwestii ustalenia sprawcy wypadku drogowego, stały się motywacją dla biegłego, przytoczenia w sposób dydaktyczny dla czytelników prawnego periodyku – kierujących pojazdami i wykonujących zawód prawnika, jakie korzyści dla siebie mogą i powinni wyciągnąć z publikacji tego pouczającego wypadku.

Wypadek drogowy, jaki się przydarzył doświadczonemu kierującemu samochodem FIAT, na warszawskim osiedlu, latem, w porze nocnej, na dobrze znanej kierowcy drodze, z zachowaniem właściwych środków ostrożności, ma swój finał w Sądzie, a analiza przebiegu zdarzenia przez biegłego sądowego, powołanego przez Sąd do wydania uzupełniającej opinii, nie daje Prokuraturze jakichkolwiek podstaw – dowodów materialnych i prawnych, podtrzymania zarzutu kierującej pojazdem przyczynienia się do tego wypadku.

Kierująca pojazdem, wyjeżdżając z bocznej drogi osiedlowej na poprzeczną, podobną osiedlową drogę, wykonując z małą prędkością manewr skrętu w prawo, przy włączonych światłach mijania swojego pojazdu i bardzo słabym oświetleniu dróg osiedlowych miejscowymi latarniami (wystarczająca widoczność nawierzchni drogi w światłach pojazdu), przy kończeniu manewru skrętu w prawo, mimo szybkiego zareagowania manewrem obronnym – skrętem w lewo na zauważoną, leżącą na prawym pasie jezdni ciemną przeszkodę, przejechała ją przednim, prawym kołem pojazdu, nie najeżdżając i omijając ją – tylnym prawym kołem prowadzonego samochodu FIAT Punto.

Tą przeszkodą po przejechaniu jej i zatrzymaniu pojazdu okazało się leżące nieruchomo na jezdni ciało znacznie pijanego pieszego, z zawartością 3,1 ‰ alkoholu we krwi.

Przybyli na miejsce zdarzenia, wezwani przez kierującą pojazdem funkcjonariusze Policji drogowej (po wcześniejszym przybyciu karetki pogotowia ratunkowego i zabranii pieszego), nie zadali sobie trudu w warunkach ograniczonej znacznie widoczności miejsca zdarzenia, by zlokalizować na jezdni i zwymiarować na szkicu miejsca wypadku podstawowy dowód w sprawie – odległość miejsca leżącego na jezdni ciała pieszego od bocznej drogi, z której wyjeżdżała kierująca FIATEM Punto. Brak tego dowodu materialnego uniemożliwił później

powołanemu przez Prokuraturę biegłemu sądowemu, dokonanie rachunkowej analizy przebiegu rzadkiego, nietypowego zdarzenia.

Biegły ten, prawidłowo ustalił, że leżące na jezdni nieruchomo ciało pieszego zostało przejechane przednim prawym kołem pojazdu FIAT Punto, ale mając do dyspozycji, dany mu przez Prokuraturę mało wartościowy, niepełny szkic miejsca wypadku drogowego, niepozwalający na dokonanie rachunkowej analizy przebiegu zdarzenia i nie umiejąc dokonać dedukcyjnej analizy zebranych w sprawie dowodów, na podstawie własnej intuicji i swobodnej opinii postawił kierującej samochodem zarzut: „przyczynienia się do zaistniałego zdarzenia, obu uczestników wypadku”.

To wystarczyło Prokuraturze do skonstruowania aktu oskarżenia przeciwko kierującej samochodem FIAT Punto, ale z wymienieniem w akcie oskarżenia innej technicznej przyczyny wypadku, niż podał ją biegły sądowy w tej materii. Na podstawie postanowienia Prokuratury, w aktach śledztwa zamieszczona została odpowiedź na postawione innemu biegłemu z zakresu medycyny sądowej pytanie w kwestii technicznej – mechaniki przebiegu zdarzenia.

Zaistniałe zdarzenie najechania przez samochód osobowy na leżącego na jezdni w aglomeracji miejskiej pieszego, w warunkach ruchu w porze nocnej, przy bardzo małej prędkości pojazdu i zachowaniu stosownej ostrożności przez kierującego pojazdem, należy do najtrudniejszego, a zarazem najbardziej dyskusyjnego do wybronięcia się dla kierującego pojazdem typowego zarzutu – niezachowania szczególnej ostrożności w obserwacji drogi.

Jeśli dodatkowe warunki nocne zaistnienia wypadku utrudniają znacznie Policji drogowej zebranie wystarczających dowodów materialnych z miejsca zdarzenia, należy pamiętać również o wpływie tych warunków na przebieg zdarzenia. Zatem dokonanie rekonstrukcji przebiegu zdarzenia wymaga wówczas wyjątkowo wysokich kwalifikacji i doświadczenia od analizującego przebieg wypadku.

Szczególnie, analiza przebytego wypadku drogowego – każdej kolizji pojazdu z pieszym w różnych okolicznościach, wymaga bezdyskusyjnego odejścia od stosowanych szablonów myślenia w przedmiocie możliwości uniknięcia najechania na leżącą na jezdni nieruchomą, nieoświetloną przeszkodę. Dotyczy to zwłaszcza prokuratora nieposiadającego wiadomości specjalnych, do którego, z uwagi na skutki wypadku, sprawa ta musi trafić.

Tego rodzaju wypadek, od biegłego sądowego, od którego każdy organ procesowy oczekuje posiadania wiadomości specjalnych, wymaga znacznej technicznej wiedzy i doświadczenia w rekonstrukcji kolizji pojazdu z pieszym. A w przypadku najechania na leżącego na jezdni pieszego w warunkach nocnych, wymaga od biegłego bardzo dużego doświadczenia za kierownicą pojazdu.

W przypadku kolizji pojazd-pieszy nie wolno stosować utartych prawnych i technicznych szablonów myślenia i natychmiast podierać je dobranymi przepisami prawa drogowego i karnego, jak to miało miejsce w przedmiotowej sprawie.

Pieszy, ze względu na podział drogi przez społeczeństwa rozwijające transport drogowy – na jezdnie dla pojazdów, a chodniki dla pieszych, mimo ustalonych przez prawo drogowe możliwości i warunków przekraczania jezdni, pieszy na jezdni jest zawsze intruzem. Pieszemu nie wolno przebiegać, zatrzymywać się na jezdni i stać w bezruchu.

Ustawodawca każdego prawa nie przewiduje możliwości spotkania pieszego na jezdni w pozycji leżącej. Natomiast fizyczne możliwości zauważenia znieruchomiałego, leżącego na jezdni człowieka, odróżnienia go w warunkach ruchu nocnego od jakiegoś obcego, materialnego ciała zaśmiecającego jezdnię, np. worka ze śmieciami, są zawsze praktycznie niemożliwe dla kierującego pojazdem, jak wykazały badania i eksperymenty śledcze m.in. w Niemczech.

Możliwości zauważenia w ogóle każdego pieszego na drodze w warunkach ograniczonej widoczności są sprawdzoną eksperymentalnie obligatoryjną funkcją:

- a) stanu ruchu pieszego na drodze i kierunku jego przemieszczania się po jezdni – wzdłuż lub w poprzek jezdni,
- b) koloru ubioru pieszego – jasnego lub ciemnego,
- c) położenia jego ciała na jezdni w geometrycznej pozycji – pionowej lub poziomej,
- d) chwili i odległości pojawienia się na jezdni przed nadjeżdżającym pojazdem,
- e) warunków widoczności drogi i obiektów na niej znajdujących się dla kierunku ruchu pojazdu i wynikającego stąd czasu zauważenia przedpoła jezdni przed pojazdem,
- f) konfiguracji pionowej i poziomej drogi i toru ruchu zbliżającego się pojazdu, zwłaszcza w warunkach nocnych (mimo własnych świateł pojazdu i zewnętrznych jego źródeł),
- g) chwili zauważenia przedpoła drogi przed pojazdem przez kierującego i jego reakcji na widok przedpoła drogi i ewentualnych przedmiotów i obiektów na niej znajdujących się,
- h) stanu psychofizycznego kierującego pojazdem i czasu jego psychofizycznej reakcji na zauważone zagrożenie na jezdni,
- i) dostosowania przez kierującego pojazdem prędkości do warunków ruchu i możliwości widzenia,
- j) należytego logicznie i prawnie podziału uwagi kierującego pojazdem przy wykonywanych manewrach na drodze, istniejącej jej infrastruktury i ruchu spodziewanych innych uczestników.

Pojawienie się pieszego na jezdni jest z reguły zaskoczeniem dla kierującego pojazdem, w odróżnieniu od zauważenia innego pojazdu.

Z tych nie wszystkich wymienionych szczegółów fizycznych – zauważenia przez kierującego pojazdem pieszego na jezdni – wynika bezsporny, z postępowań procesowych, dowód, że sprawcą stanu zagrożenia na drodze jest zawsze pieszy (rzadziej kierowca – przejścia dla pieszych). Natomiast możliwości zapobieżenia kontaktu pojazdu z pieszym zdecydowanie rzadziej zależą od kierującego pojazdem – pojazdu nie można zatrzymać w miejscu, nawet przy prędkości pieszego. O tym nie trzeba nikogo przekonywać. Natomiast znalezienie się na jezdni, nieruchomego ciała pieszego w pozycji leżącej, stanowi odrębny algorytm wypadku drogowego, nieprzewidziany przez ustawodawcę w przepisach prawa drogowego (powyższy wypadek), o czym powinien wiedzieć prokurator podejmujący decyzję w sprawie i szukający trafnego potwierdzenia swojej decyzji w przepisach prawa drogowego.

Przypadek ten wymyka się z możliwości przypisania kierującemu samochodem naruszenia treści art. 23 ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (zwana dalej: p.r.d.).

Ustawodawca konstruując taki przepis odnosi go do sytuacji, w której kierujący pojazdem widzi w stosownie długim, odpowiednim dla typowej reakcji kierującego pojazdem czasie, przeszkodę na drodze i mimo posiadanych możliwości zapobieżenia kontaktu z nią, nie reaguje w sposób wskazany przez ustawodawcę w przepisie art. 23 ust. 1 pkt 2 p.r.d.

Oznacza to w realiach analizowanego zaistniałego zdarzenia drogowego, że zanim postawimy komukolwiek zarzut niespełnienia wymogu tego przepisu, musimy upewnić się, czy spełnione były warunki wystarczającego widzenia tych ciał materialnych, w istniejących warunkach ruchu pojazdu.

Bez przesady można powiedzieć, że w przedmiotowym zdarzeniu, błędy funkcjonariuszy Policji drogowej, dostarczających Prokuraturze bezwartościowy szkic miejsca wypadku, z naniesionymi na nim szczegółami, skutecznie dezinformującymi prokuratora, niepozwalającymi na dokonanie rachunkowej analizy bezdyskusyjnego przebiegu zdarzenia rzutowały na nietrafne stanowisko prokuratora, podejmującego się analizy przebiegu zdarzenia, który zajął nieuprawnione stanowisko, w tej zbyt trudnej dlań, jak się okazało, sprawie. Nasunąć się musi zatem nieuniknione logiczne pytanie, na jakiej, nie tylko prawnej, ale i technicznej podstawie Prokuratura postawiła kierującej pojazdem zarzut niespełnienia wymogu zawartego w art. 23 ust. 1 pkt 2 p.r.d., w przypadku zaistnienia wątpliwości w zakresie możliwości zauważenia odpowiednio wcześniej, leżącego na jezdni pieszego?

Swobodna opinia biegłego sądowego w tej kwestii o przyczynieniu się do wypadku kierującej pojazdem, bez analizy matematyczno-fizycznej przebiegu zdarzenia, nie może być wystarczającym dowodem w sprawie.

Opinia drugiego biegłego, z zakresu medycyny sądowej, nie dostarczyła Prokuraturze potwierdzenia stanowiska biegłego z zakresu ruchu drogowego. Opinie obu biegłych w tej kwestii są sprzeczne.

Natomiast, potwierdzony przez biegłego z zakresu ruchu drogowego fakt przejechania leżącego ciała pieszego na jezdni tylko przednim, prawym kołem FIATA Punto, zilustrowany przekonywająco rysunkiem w aktach sprawy, powinien być wykorzystany przez biegłego do dedukcyjnej analizy ruchu kierującej pojazdem, czego biegły jednak nie uczynił.

2. Opinia biegłej sądowej z zakresu medycyny sądowej

Nie można podzielić stanowiska biegłego sądowego z zakresu ruchu drogowego w podsumowaniu wydanej przez niego opinii i postawionego zarzutu kierującej pojazdem – przyczynienia się do wypadku.

Akta sprawy zawierają również protokół sądowo-lekarski z sekcji zwłok ciała pieszego, z uzupełniającą opinią biegłego sądowego z zakresu medycyny sądowej. Biegła sądowa, wysoka specjalistka medycyny sądowej, w ostatnim zdaniu uzupełniającej opinii, na postawione jej pytanie: „Czy stwierdzony uraz wielonarządowy mógł powstać w wyniku najechania na leżącego na ulicy pieszego przez samochód osobowy, czy też na skutek innego działania mechanicznego, a jeśli tak, to jakiego?”, udzieliła zaskakującej, następującej, odpowiedzi: „Wyjaśnić należy, że stwierdzone sekcyjne obrażenia mogły powstać na skutek dociśnięcia nadwoziem pojazdu do podłoża ciała leżącej nietrzeźwej osoby”.

Stwierdzone w czasie sekcji zwłok obrażenia ciała, wobec braku jakiegokolwiek śladu na czole nadwozia samochodu FIAT Punto, dynamicznego, reakcyjnego oddziaływania ciała pieszego, mogły tylko powstać na skutek najechania jednym, przednim, prawym kołem pojazdu na nieruchome, leżące na jezdni ciało pieszego.

Prześwit między dolną częścią czoła nadwozia pojazdu, a jezdnią jest na tyle wysoki, nieznacznie zmieniający się w czasie ruchu pojazdu po nierównej nawierzchni, lub obciążeniem kierującego pojazdem, albo intensywnym, awaryjnym hamowaniem, że jak wynika z protokołu oględzin FIATA Punto i jego czoła nadwozia w opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej, na dolnej krawędzi przedniego zderzaka pojazdu stwierdzono

jedynie ślady otarcia brudu i kurzu, spowodowane kontaktem dolnej części zderzaka z ubraniami leżącego na jezdni pieszego.

Zderzak nie nosi śladów dynamicznego urazu i jakiegokolwiek odkształcenia.

Powołany przez Prokuraturę biegły z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego, na rysunku klatki piersiowej naniósł ślad opony koła pojazdu przejeżdżającego ciała pieszego. Wynika z tego, że czoło nadwozia samochodu FIAT Punto wsunęło się ponad ciało pieszego, a w fizyczny, dynamiczny kontakt z ciałem pieszego weszło nadjeżdżające przednie prawe koło, powodując stwierdzone w czasie sekcji zwłok wewnętrzne obrażenia ciała denata w jamie brzusznej.

3. Brak śladu przejechania ciała pieszego tylnym prawym kołem

Nasunąć się musi pytanie, na które nie dała odpowiedzi opinia biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego, dlaczego przez ciało pieszego nie przejechało tylne, prawe koło, znajdujące się w odległości, wynikającej z rozstawu osi kół FIATA Punto – 2,46 m?

Gdyby biegły sądowy udzielił odpowiedzi na to bardzo istotne dla sprawy pytanie, być może nie doszłoby do oskarżenia kierującej samochodem FIAT Punto o naruszenie wymogu uwarunkowanego najpierw zauważeniem, a następnie widzeniem przeszkody na drodze, ani też naruszenia innych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

4. Ciężar pojazdu FIAT Punto przypadający na przednie prawe koło

Przedmiotowy pojazd posiada katalogowy ciężar własny: 935 kg. Łącznie z kierującą pojazdem można przyjąć całkowity ciężar FIATA w przybliżeniu ok. 1000 kg. Natomiast ciężar przypadający na przednie prawe koło (blok napędowy na przedniej osi) bez zważenia pojazdu, dla rozważania tylko skutku najechania na ciało leżącego pieszego, można w przybliżeniu przyjąć co najmniej 300 kg.

W takim przypadku impuls siły uderzenia koła w ciało pieszego z przypadającym nań ciężarem pojazdu 300 kg, wjeżdżając na klatkę piersiową pieszego spowodował połamanie jego żeber, a przetaczające się po jamie brzusznej koło spowodowało wewnętrzne obrażenia ciała, ujawnione w czasie sekcji zwłok denata przez biegłą lekarza medycyny sądowej.

Tę samą wielkość reakcyjnego impulsu siły odebrałoby czoło nadwozia samochodu FIAT Punto „na skutek dociśnięcia nadwoziem pojazdu” do jakiegokolwiek przeszkody ciała pieszego,

ale wówczas nadwozie pojazdu zgodnie z prawem teorii zderzeń nosiłoby proporcjonalne ślady wgniecenia i odkształcenia.

Impuls siły zderzenia posiada jednakową wartość skalarną, a praca wgniecenia jest proporcjonalna do jego głębokości. Nadwozie nosiłoby na czole ślad reakcyjnego impulsu S , który odcisnęłoby na nim ślad wgniecenia.

Powyższe dowody materialne:

- protokół sekcji zwłok ciała pieszego,
- jedynie ślady otarcia dolnej części nadwozia samochodu FIAT Punto z błota i kurzu, przy braku wgniecenia i odkształcenia przedniego zderzaka pojazdu, potwierdzają dowód osobowy z wyjaśnień kierującej pojazdem, że najechała na leżące na jezdni ciało pieszego przednim prawym kołem.

Jak wynika z przebiegu zdarzenia potwierdzonego opinią biegłego sądowego, powołanego przez Prokuraturę, ciało pieszego zostało przejechane przednim prawym kołem. Ten biegły sądowy nie stwierdził przejechania leżącego ciała pieszego również tylnym prawym kołem, przeto wynika stąd logiczny istotny dla dalszej oceny zachowania się kierującej pojazdem techniczny wniosek, że pojazd po przejechaniu ciała pieszego przednim prawym kołem musiał wykonać gwałtowny skręt w lewo i tylne prawe koło FIATA Punto ominęło ciało pieszego.

5. Kinematyka toczenia się kół pojazdu na zakrętach

W każdym pojeździe ze sterowanymi tylko kołami przedniej osi na zakrętach, promienie R_t tylnych kół zataczanych łuków będą zawsze mniejsze od promieni R_p przednich kół zataczających łuki:

$$R_t < R_p$$

To znaczy, przy skręcie przednich kół w lewo, koła osi tylnej będą znaczyły na jezdni ślady toczenia, umiejscowione po stronie lewej śladówznaczonych przez przednie koła pojazdu.

6. Wirtualny przebieg ruchu samochodu FIAT Punto w chwili skrętu pojazdu w ulicę osiedlową i rzeczywiste warunki widzenia przedpoła jazdy oświetlonego światłami pojazdu i otoczenia jego boków

Można z dużym prawdopodobieństwem przedstawić wirtualny przebieg stanu ruchu pojazdu w chwili podjęcia przez kierującą decyzji ruszenia, skrętu i wjazdu w drugą ulicę

osiedlową, w istniejących realnych dla kierującego warunkach ograniczonej widoczności jezdni, oświetlonej osiedlowymi latarniami i dobrej widoczności przedpola jazdy przed czołem pojazdu w światłach samochodu i innej widoczności drogi z obu stron pojazdu.

Kierująca pojazdem, oskarżona, wykonując skręt w prawo wyjaśniła: „po skręcie było ciemno”.

Wykonując manewr skrętu w prawo widziała obszar drogi przed maską wyłącznie w światłach mijania swojego pojazdu, przesuwanym się w prawo wraz ze skrętem pojazdu i na to przesuwanym się oświetlonym przedpole widzenia skierowana była wyłącznie uwaga kierującej.

Taki jest mechanizm patrzenia przez szybę przednią w przeważającej większości (statystyka wypadków) każdego statystycznego kierowcy. Jest to fizjologicznie zrozumiałe zjawisko. Po to kierujemy światła pojazdu na swoje przedpole jazdy, by je lepiej móc widzieć i analizować.

Kierująca pojazdem dostosowała prędkość pojazdu do swoich warunków widoczności jezdni, na którą wjeżdżała.

Jest to typowe, normalne zachowanie się każdego myślącego, kierującego w tych warunkach i obserwacji oświetlonego przedpola widzenia, przy jego stanie i kierunku ruchu.

Kierującej pojazdem nie można postawić żadnego zarzutu. Wjeżdżała z małą prędkością w czynną ulicę miasta i miała prawo zgodnie z treścią art. 4 p.r.d. liczyć: „że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania”.

Takie okoliczności w przedmiotowym zdarzeniu nie zaistniały w chwili wjazdu kierującej FIATEM Punto, ponieważ nie spotkała innych uczestników ruchu (pieszych), a żaden przepis prawa o ruchu drogowym nie nakazuje nam przewidywać lub zakładać, że możemy spotkać leżącego na jezdni pieszego.

Kierująca pojazdem w postępowaniu przed sądem wyjaśniła: „Po tym jak skręciłam, poczułam coś niepokojącego, usłyszałam dźwięk z prawej strony przy prawym przednim kole. Natychmiast odbiłam w lewo i zaparkowałam skosem przy ogrodzeniu”.

Oznacza to, że przeszkoda leżała na prawym pasie jezdni z prawej jej strony i nasuwającego się na ten pas strumienia światła kończącego skręt pojazdu, tuż przed jego czołem, ale w zbyt małej odległości, by siedząca za kierownicą, patrząc przez przednią szybę przed siebie ślizgającym się po masce spojrzeniem mogła widzieć zarówno oświetlony jak i nieoświetlony fragment jezdni tuż przed czołem pojazdu z jego boku.

Kierująca FIATEM Punto nie ma w tym pojeździe reflektorów sprzężonych z układem kierowniczym, jak w istniejących, niektórych pojazdach, np. Citroen, które przy skręcie oświetlają fragment drogi, na który ma pojazd wjechać.

7. Fizjologia widzenia celu i obiektów po obu stronach celu, przy różnych oświetleniach celu i jego otoczenia

Należy zwrócić uwagę na fizjologiczne zjawisko odbioru widzenia naszego oka w różnych warunkach oświetlenia pomieszczenia, niezauważone często przez wielu obserwatorów, analizujących materiał dowodowy, niezwracających na to uwagi. Kiedy mamy jednakowe oświetlenie lub zaciemnienie całego pomieszczenia i patrzymy w jeden cel, nasze oko odbiera i „widzi” bodźce zewnętrzne dochodzące doń z obu stron. Patrzymy na określony przedmiot w pokoju i widzimy siedzących z obu stron domowników. Natomiast w porze nocnej i braku należytego oświetlenia, funkcję tę spełnia mała, kierunkowa lampka, przy której siedzimy wpatrując się w ten sam cel. Wpada wówczas do naszego oka bardzo nieznaczny bodziec od siedzących z obu stron domowników, albo ich nie widzimy.

Taka jest fizjologia widzenia i odbioru bodźców zewnętrznych ludzkiego oka. Z takim zjawiskiem spotkała się kierująca samochodem FIAT Punto w zaistniałych dlań nagle niefortunnych, znacznie zróżnicowanych warunków widzenia w czasie wjazdu i skrętu w prawo w inną drogę osiedlową w warunkach nocnych:

- mając przed sobą widoczne, przesuujące się w prawo, dobrze oświetlone światłami mijania pojazdu przedpole widzenia przed czołem pojazdu i
- mając z boku, z prawej strony znacznie kontrastujący, ciemny obszar, z którego, z leżącej na nim przeszkody nie wpadał do oka kierującej żaden bodziec.

Takie były realia niedostrzeżenia wcześniej przez kierującą pojazdem leżącej na prawym pasie jezdni przeszkody, o czym powinien wiedzieć oskarżający prokurator.

Na końcu tej analizy – widzenia ludzkiego oka – warto przytoczyć paradoks jaki miałby miejsce, gdyby kierująca pojazdem miała uszkodzone w nim światła i bez własnego źródła oświetlenia drogi wjeżdżała w boczną ulicę osiedlową w jej warunkach oświetlenia widocznymi na zdjęciach ulicznymi latarniami.

To niewystarczające oświetlenie wewnętrznych osiedlowych dróg zapewniłoby kierującej pojazdem jednakowe bodźce zewnętrzne wpadające do jej oczu ze wszystkich stron – przedpola jazdy i boków zmiennego toru ruchu pojazdu.

Uwaga kierującej pojazdem nie byłaby skupiona na nieoświetlonym przedpolu jazdy zmieniającego się kierunku ruchu, a byłaby rozproszona po całym obszarze wokół pojazdu i kierująca nim mogłaby wcześniej zauważyć w czasie skrętu w prawo leżący nieruchomo na prawym pasie jezdni przedmiot. Przypomnijmy sobie, chcąc lepiej widzieć całe przyciemnione otoczenie, bardzo często wyłączamy silnie skupione źródło światła.

8. Przyczyny ominięcia ciała pieszego tylnym, prawym kołem

Brak na ciele denata śladu przejechania tylnym, prawym kołem pojazdu oznacza, że tuż po przejechaniu ciała pieszego kierująca pojazdem wykonała gwałtowny skręt w lewo i tylne prawe koło (przy rozstawie osi pojazdu 2,46 m) ominęło ciało pieszego. Jednakże manewr ominięcia tylnym prawym kołem ciała pieszego mógł się udać tylko przy małej prędkości pojazdu w czasie skrętu w inną, podobną osiedlową drogę.

Ten dowód materialny potwierdza wyjaśnienia kierującej FIATEM Punto o małej, rozwijanej przez nią prędkości samochodu w czasie wjazdu w inną osiedlową drogę i następnie jej natychmiastowym skręcie („odbiciu”) w lewo. Kierująca pojazdem wyjaśniła: „Było ciemno, Ja skręcałam przy minimalnej prędkości”, co znajduje potwierdzenie w zebranych dowodach w sprawie.

Była to zatem nieco spóźniona reakcja pojazdu oskarżonej. Pozostaje do wyjaśnienia pytanie, dlaczego samochód FIAT Punto wcześniej nie ominął leżącego na jezdni pieszego również przednim, prawym kołem? Odpowiedź na to pytanie jest bardziej prosta i logiczna w świetle dokonanej powyżej analizy widzenia ludzkiego oka, niżby się wydawało. Ciało pieszego leżało na prawym pasie jezdni, znacznie bliżej bocznej drogi, z której wyjeżdżał FIAT Punto, niż wynika to z jego lokalizacji na szkicu miejsca wypadku, niewymiarowanej, umiejscowionej według skali szkicu.

Szkic ten nie przedstawia żadnej wartości, a więc również nie jest przydatny dla analizy dedukcyjnej i logicznej przebiegu zdarzenia. Gdyby ciało pieszego leżało w miejscu, jak to zaznaczył ideowo na szkicu funkcjonariusz Policji, to nie doszłoby do przedmiotowego zdarzenia. Leżący na jezdni człowiek znalazłby się w polu widzenia silnych świateł pojazdu i przy rozwijanej prędkości przez kierującą, nie miałyby ona żadnych problemów, nie tylko z ominięciem przeszkody, ale nawet z zatrzymaniem się przed nią.

9. Prędkość samochodu FIAT Punto w czasie skrętu i wjazdu w drugą osiedlową drogę

Z wyjaśnienia wjeżdżającej w drugą osiedlową drogę, że: „Jak skręciłam, poczułam coś niepokojącego”, wynika logicznie mała, prawdopodobna odległość drogi przebytej przez pojazd do chwili wyprostowania jego kół, kierunku ruchu i przeniesienia oświetlenia do kierunku ruchu na wprost. Ślizgające się po przedpołu zmieniającego się kierunku ruchu w czasie skrętu silne światła uniemożliwiały kierującej zauważenie na jezdni z prawej strony tuż przed maską pojazdu, ciemnej, niezidentyfikowanej, nieruchomej przeszkody. Wiemy już dlaczego.

Droga przebyta przez pojazd po skręcie czterema kołami była nieco większa od rozstawu osi pojazdu – 2,46 m. Od przednich kół FIATA Punto do najechania przed maską pojazdu przeszkody, odległość mogła wynosić co najmniej – 1,5 m.

Oznaczałoby to, że ciało pieszego leżało na jezdni tej drogi, od bocznej drogi, z której wyjeżdżała oskarżona, na przybliżoną, dyskusyjną odległość co najmniej ok. 4,0 m.

Natomiast z podanej przez kierującą FIATEM informacji wynika, że przed wjazdem w drugą boczną drogę osiedlową zatrzymała się na chwilę przed jej jezdnią, to znaczy, przednie koła pojazdu zatrzymały się przed tą jezdnią w odległości najwyżej ok. 1,5 m, ponieważ przepuszczała jadący tą drogą z lewej strony na wprost jakiś osobowy pojazd.

Kierujący tym, jadącym na wprost drogą, pojazdem, w którą za chwilę wjechała oskarżona, miał skierowane na wprost stale światła swojego pojazdu, zatem znacznie wcześniej zauważył leżącą na prawym pasie jezdni ciemną, nieruchomą przeszkodę i mógł bez problemu ją ominąć.

Zatem, łączny odcinek drogi przebyty przez kierującą FIATEM od chwili ruszenia i wjazdu w drugą osiedlową drogę mógł wynosić w przybliżeniu ok. 5,5 m.

Była pora nocna, było dość ciemno w tym rejonie mimo istniejących latarni osiedlowych i skręt pojazdu w prawo był pod kątem 90 stopni, zatem prędkość pojazdu w tych warunkach na I biegu, w końcowej fazie jego ruchu musiała być mała i w przypadku doświadczonej kierującej samochodem osobowym, dojrzałego, inteligentnego kierowcy, mogła być i mieścić się w realnym, szerokim przedziale 8,0-12,0 km/h, to jest: 2,2-3,3 m/s.

Brak jest zatem podstaw, by kierującej pojazdem w tych okolicznościach postawić zarzut jechania z większą prędkością, nadmierną, niedostosowaną do istniejących warunków ruchu. Gdy kierująca pojazdem po skręcie i wjechaniu na drugą osiedlową drogę wykonała natychmiastowy skręt, tym razem w lewo, to manewr ten musiał być poprzedzony jej naturalną reakcją psychofizyczną kierowcy, zabierającej statystycznie u kierującego amatora – czas co najmniej 0,8 sekundy.

Zatem, po usłyszeniu dziwnego odgłosu pochodzącego z przedniego, prawego koła, to jest najjeżdżania na ciało pieszego z podjętą decyzją natychmiastowego skrętu w lewo, w czasie reakcji kierującej ok. 0,8 s przednie koła musiały się toczyć w tym czasie jeszcze na wprost i musiały przebyć drogę ok. 1,8-2,7 m, zanim zaczęłyby wykonywać gwałtowny skręt w lewo. Pamiętając o rozstawie osi samochodu FIAT Punto – 2,46 m, bardzo wątpliwa jest możliwość ominięcia tylnym kołem ciała pieszego nawet przy przyjętej prędkości pojazdu 8,0 km/h.

Jak wynika z prostej dedukcyjnej analizy przyjętych i założonych technicznie i logicznie parametrów ruchu samochodu FIAT Punto, wjeżdżającego w istniejących warunkach ruchu i możliwości widzialności w stosownym czasie drogi i znajdujących się na niej przeszkod, kierująca samochodem FIAT Punto w podanej wersji poszczególnych faz ruchu pojazdu i przebiegu zdarzenia, nie byłaby w stanie, przejeżdżając ciało leżące przednim kołem prowadzonego pojazdu, ominąć ponowne najechanie tego ciała tylnym kołem.

10. Możliwość zauważenia przeszkody na drodze przez kierującą, przed najechaniem nań pojazdem

Z ustalenia powyżej przybliżonej lokalizacji ciała pieszego na jezdni osiedlowej ulicy, po skręcie w nią pojazdu, to jest ok. 4,0 m i niemożliwości ominięcia tej przeszkody przez kierującą, wynika inny przebieg zdarzenia. Ciało pieszego leżało na jezdni w nieco dalszej odległości od bocznej drogi, z której wyjeżdżała kierująca FIATEM Punto. Przesuwający się na jezdni w prawo, w czasie skrętu pojazdu, w kierunku prawego pasa jezdni strumień światła samochodu FIAT, przy powyższej małej prędkości pojazdu, pozwolił i umożliwił kierującej pojazdem tuż przed maską pojazdu zauważyć w nieco większej odległości niezidentyfikowaną na prawym pasie ruchu przeszkodę.

W takiej sytuacji, jak wynika z doświadczenia biegłego i liczby przeanalizowanych wypadków drogowych pojazd-pieszcy, reakcje kierującego są dwojakie:

- albo zaskoczony kierujący nie reaguje żadnym manewrem na nagle zauważoną przeszkodę, nawet manewrem hamowania,
- albo reaguje w sposób emocjonalny, niepozwalający z braku czasu dokonać wyboru optymalnego manewru obronnego.

Należy w tym miejscu przypomnieć stronom procesowym, że każdy manewr obronny podjęty przez kierującego, nawet nie optymalny, jest akceptowany, niepodważany w orzecznictwie Sądu Najwyższego.

Brak jakiegokolwiek reakcji u kierującego na stan zagrożenia na drodze jest podstawą zbadania przyczyny i nie wystawia kierującemu dobrego świadectwa. Kierująca FIATEM Punto zareagowała na widok leżącej na jezdni przeszkody.

W przedmiotowym zdarzeniu, z powodu braku śladów przejechania leżącego na jezdni ciała tylnym kołem samochodu FIAT, wynika niepodważalny dowód, niepozwalający na postawienie kierującej tym pojazdem zarzutu naruszenia dyspozycji art. 23 ust. 1 pkt 2 p.r.d.

Oskarżona, kierująca samochodem FIAT Punto, na widok zauważonej nagle w strumieniu światła własnego pojazdu leżącej na drodze przeszkody, usiłowała mimo braku odpowiedniej do tej przeszkody odległości, dokonać jedyne, optymalnego manewru pojazdem – wykonania gwałtownego skrętu w lewo, by ominąć zauważoną przeszkodę. Spełniła zatem wymóg wynikający z treści cytowanego art. 23 ust. 1 pkt 2 p.r.d., na który powołano się w akcie oskarżenia.

Gdyby tylne prawe koło przejechało ciało pieszego, oznaczałoby to, że kierująca pojazdem nie zareagowała, nie usiłowała dokonać manewru obronnego na zauważony nagle na jezdni stan zagrożenia.

Można jej wówczas postawić jakiś dyskusyjny zarzut. Kierująca pojazdem w zaistniałej dla niej sytuacji zachowała się prawidłowo, usiłowała ominąć zauważoną w światłach pojazdu przeszkodę, której nie mogła i nie powinna się spodziewać w tym miejscu. Spełniła podstawowy wymóg zawarty w art. 3 ust. 3 p.r.d. – usiłowała „przedsięwziąć niezbędne środki w celu niezwłocznego usunięcia zagrożenia”.

Spełniła zatem nadrzędny wymóg Prawa drogowego – zareagowała na stan zagrożenia. Nie udało się jej uniknąć najechania na leżącego na jezdni pieszego z przyczyn od niej niezależnych, związanych z fizjologią widzenia i reagowania każdego organizmu, gatunku *homo sapiens*.

Do kolizji samochodu FIAT Punto z leżącym na jezdni ciemnym, nieruchomym przedmiotem, ciałem pieszego, doszło w sytuacji, w której kierująca samochodem FIAT Punto, zachowując wszelkie, wymagane przepisami prawa drogowego środki szczególnej ostrożności w prowadzeniu pojazdu, została zaskoczona nietypową sytuacją, niezależną od siebie, której nie mogła przewidzieć w czasie zauważenia leżącej na prawym pasie jezdni i mimo to usiłowała ją nieskutecznie całkowicie pojazdem ominąć.

Oznacza to, że czas reakcji psychofizycznej kierującej pojazdem zaczął przebiegać przed najechaniem przednim prawym kołem na ciało pieszego, a zakończył się w chwili lub po kontakcie koła z ciałem i manewr skrętu kół przednich rozpoczął się tuż po przejechaniu ciała

pieszego przednim kołem, co pozwoliło pojazdowi o rozstawie osi 2,46 m ominąć tylnym prawym kołem ciało pieszego.

11. Skutki ewentualnego wyboru manewru obronnego – hamowania, przez kierującą samochodem.

Gdyby kierująca samochodem zamiast skrętu kierownicą zdecydowała się awaryjnie hamować swój pojazd, wówczas droga S_z zatrzymania pojazdu (nie hamowania), wymagałaby oprócz reakcji psychofizycznej t_{rk} kierującej, dodatkowego upływu czasu na reakcję układu hamulcowego, to jest czasu narastania opóźnienia hamowania t_n , równego dla tego pojazdu ok. 0,4 sekundy.

Droga S_z zatrzymania samochodu na asfaltowej, gładkiej, suchej nierównej nawierzchni wymagałaby przebycia odcinka drogi:

$$t_n = \frac{v_o^2}{2 \cdot q \cdot g} = \frac{0,4 \cdot (2,2-3,3)^2}{2 \cdot 0,8 \cdot 9,81}$$

$$S_z = v_o(t_{rk} + \frac{t_n}{2}) = (2,2-3,3) \cdot 0,8 + \frac{0,4}{2} = (2,5-4,0) \text{ m}$$

Uzyskany wynik awaryjnego hamowania pojazdu nie wymaga żadnego komentarza.

W tej sytuacji brak jest jakichkolwiek podstaw stawiania kierującej samochodem FIAT Punto zarzutu naruszenia dyspozycji art. 23 ust. 1 pkt 2 p.r.d., ponieważ nie miała fizycznych możliwości, mimo zachowanej staranności, na uniknięcie przedmiotowego wypadku żadnym manewrem obronnym. Konkludując, nie można zrozumieć, na jakiej podstawie, po analizie zebranych dowodów w sprawie, postanowiono przedstawić kierującej samochodem FIAT Punto zarzut, zawarty w akcie oskarżenia, tj. nieumyślnego naruszenia zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, opisanych w art. 23 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, polegające na niezachowaniu szczególnej ostrożności i bezpiecznego odstępu przy omijaniu uczestnika ruchu i nieumyślnego spowodowania wypadku poprzez najechanie i dociśnięcie nadwoziem pojazdu do podłoża jezdni leżącego na jezdni.

Prezentacja tego wypadku drogowego prawnikom, zajmującym się wypadkowością drogową, wymaga ustosunkowania się nie tylko do całości aktu oskarżenia, ale ze względów dydaktycznych – wymaga oceny poszczególnych składowych tego zarzutu.

Tak więc:

1. Przede wszystkim, w przedmiotowym zdarzeniu występował tylko jeden uczestnik ruchu – kierowany pojazd FIAT Punto.

Uczestnikiem ruchu może być pojazd lub pieszy, ale spełniający definicję legalną – tj. musi znajdować się w pozycji pionowej i być w określonym stanie ruchu. W zaistniałym zdarzeniu na jezdni osiedlowej ulicy znajdował się tylko kierowany przez człowieka pojazd, a na prawym pasie ruchu leżała nieruchoma, nieoświetlona przeszkoda;

2. Kierująca pojazdem nie naruszyła zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym opisanych w art. 23 ust. 1 pkt 2 p.r.d.

Przeciwnie, kierująca pojazdem, po zauważeniu nagle, niemożliwej bliżej z braku czasu do zidentyfikowania leżącej na jezdni przeszkody, mimo to, zgodnie z treścią art. 23 ust. 1 pkt 2 p.r.d., podjęła optymalny manewr obronny, usiłując ominąć zauważoną przeszkodę. Spełniła tym samym wymóg art. 3 ust. 3 p.r.d.;

3. Wypadek spowodował pieszy, znajdując się w miejscu i położeniu na drodze nieprzewidzianej dla pieszych oraz miejscu niespodziewanym nigdy przez kierujących pojazdami.

W przypadku, gdy droga posiada jezdnię i chodnik, pieszemu nie wolno chodzić po jezdni. Wolno mu przekraczać jezdnię (jeśli istnieje na niej przejście dla pieszych, to tylko po przejściu) w określonym stanie ruchu, w pozycji pionowej, bez zatrzymywania się. W przedmiotowym zdarzeniu pieszy nie spełnił tego wymogu, nie był więc uczestnikiem ruchu;

4. Leżące na jezdni ciało pieszego nie mogło być „dociśnięte nadwoziem pojazdu do podłoża jezdni”, a tylko przejechane przednim, prawym kołem.

Istniejący w pojazdach samochodowych, przeznaczonych konstrukcyjnie do transportu osób (z wyjątkiem Formuły 1) prześwit między spodem nadwozia a podłożem jezdni jest na tyle wysoki, że umożliwia przesunięcie się nadwozia ponad leżącym na jezdni ciałem normalnego człowieka. Może się o niego ocierać, ale nie ma fizycznej możliwości „dociśnięcia nadwoziem ciała do podłoża jezdni”.

Ta obszerna analiza zaistniałego, nietypowego wypadku drogowego pojazd-pieszy, pozwoliła Sądowi Rejonowemu – na wydanie trafnego uniewinniającego wyroku.

12. Konkluzja

Zachowanie kierującej samochodem FIAT Punto na jezdni osiedlowej ulicy, w istniejących okolicznościach jej ruchu podczas skrętu pojazdu w tę drogę, cechowało należyte

obserwowanie tej drogi i otoczenia. Brak jest technicznych, a tym samym i prawnych podstaw postawienia jej zarzutu spowodowania tego wypadku.

Wyłącznym sprawcą tragicznego wypadku był pieszy, znajdujący się w stanie upojenia alkoholowego, który położył się na jezdni i leżał na niej w najbardziej dla siebie niekorzystnym miejscu w porze nocnej, odbierając każdemu kierującemu pojazdem, jadącemu torem ruchu FIATA Punto, jakiegokolwiek realne szanse fizycznej i technicznej możliwości skutecznego manewru obronnego. Nawet na prostoliniowym odcinku drogi w warunkach nocnych, przy włączonych światłach mijania (ruchu jadących z naprzeciwka pojazdów), kierujący pojazdem ma bardzo ograniczone możliwości wczesnego zauważenia leżącego na jezdni pieszego i uniknięcia najechania nań. O tym trzeba wiedzieć.

Ten nietypowy wypadek drogowy i okoliczności jego zaistnienia, powinien być gruntownie przemyślany przez wszystkich prokuratorów, zanim postawią zarzut kierującemu pojazdem naruszenia art. 23 ust. 1 pkt 2 p.r.d.

ABSTRACT

The study covers an analysis of the atypical traffic accident's course. It presents a critical opinion related to fact findings that were found during a criminal investigation and a court of law trial either.