

Received: 2 November 2017  
Revised: 30 November 2017  
Accepted: 11 December 2017  
Published: 29 December 2017

## ZASADA PRĘDKOŚCI BEZPIECZNEJ W TEORII I PRAKTYCE

## SAFETY SPEED RULE IN THEORY AND PRACTICE

**Małgorzata Maria Żoła**

Dr (nauki prawne)

Biegły z listy Prezesa Sądu Okręgowego w Gdańsku, Łodzi i w Kielcach  
z zakresu kryminalistycznej rekonstrukcji zdarzeń drogowych.

Członek Zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Kryminalistycznego.

Członek Polskiego Towarzystwa Biomechaniki.

Członek stowarzyszenia SIM-TECH.

PhD, Laboratory of Criminology in Jedrzejow / Poland

\* *Corresponding author:* e-mail: [mzolna@pracowniakryminalistyki.pl](mailto:mzolna@pracowniakryminalistyki.pl)


### Streszczenie

Niniejszy artykuł dotyczy istotnego zagadnienia, niezwykle często pojawiającego się w orzecznictwie i doktrynie, a mianowicie zasady prędkości bezpiecznej, w myśl której kierujący pojazdem jest obowiązany poruszać się z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków w jakich ruch się odbywa oraz nieutrudniającej jazdy innym kierującym. Zarówno przekroczenie dozwolonej na danym terenie prędkości, jak i prowadzenie pojazdu z prędkością wyraźnie utrudniająca ruch innym uczestnikom ruchu wiąże się z nałożeniem na kierującego pojazdem mandatu karnego i otrzymaniem punktów karnych. Niniejsza publikacja dotyczy analizy przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, uzasadnienia Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie, jak i wypadku, w którym kierujący w sposób znaczny przekroczył dozwoloną prędkość, przez co doprowadził do zaistnienia wypadku drogowego, w którym śmierć na miejscu poniosła druga kierująca.

**Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo w ruchu drogowym, ograniczenie prędkości, kierujący, wypadek komunikacyjny, rekonstrukcja, wyrok.

ISSN 2543-7097 / © 2017 The Author M. Żoła.

Published by International Institute of Innovation «Science-Education-Development» in Warsaw  
International Journal of Legal Studies 2 (2) 2017; 41 - 71

 This is an open access article under the CC BY-NC license  
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

## **Abstract**

This article considers an important issue, very often appearing in the case law (judicial decisions) and doctrine, namely the principle of safety speed rule, according to which the driver is obliged to drive at a speed ensuring control over the vehicle, take into account the driving conditions and to drive in a non-intrusive way for other drivers. Both exceeding the speed allowed in a given area, as well as driving a vehicle at a speed clearly hindering the movement of other road users is connected with imposing a penalty ticket and penalty points on the driver of the vehicle. The article provides an analysis of the provisions of the Road Traffic Law, justification of the Provincial Administrative Court in Szczecin, as well as the accident in which the driver significantly exceeded the allowed speed, which led to the road accident where the second driver died on the spot.

**Keywords:** safety in traffic, speed limit, driver, road accident, reconstruction, sentence.


## **Wprowadzenie**

Pojęcie bezpieczna prędkość pojazdu - jak zauważył Sąd Najwyższy - jest pojęciem o charakterze relatywnym i w związku z tym żaden akt prawny nie może za pomocą wyrażonych cyfrowo wskaźników (np. wartości określonych w m/s) wskazać, jaka prędkość pojazdu jest prędkością bezpieczną (*Wyrok SN z dnia 3 sierpnia 1972 r*) Jest to wyjątkowo słuszne stanowisko, z uwagi na to, że prędkość bezpieczna jest ściśle związana z trzema elementami ruchu drogowego: człowiekiem, drogą i pojazdem. Człowiek – najważniejsze, a jednocześnie najsłabsze ogniwo tego łańcucha - prowadząc pojazd powinien uwzględnić:

- swoje doświadczenie, umiejętności, stan psychofizyczny;
- rzeźbę terenu, po którym się porusza (spadki, wzniesienia, łuki);
- stan drogi (klasa drogi, wyboje w jezdni, koleiny, ubytki w jezdni, brak pobocza, wąska jezdnia, zaleganie śniegu lub błota);
- stan techniczny i rodzaj pojazdu (pojazd nowy lub wyeksploatowany, ponadgabarytowy);
- ładunek pojazdu (wysoki, szeroki, długi, przestrzenny, niebezpieczny);
- warunki atmosferyczne (deszcz, mgła, śnieg, wiatr, gołoledź);
- natężenie ruchu (zachowanie odstępu, dopuszczalne prędkości, liczba i rodzaj pojazdów znajdujących się w ruchu);
- widoczność na drodze (pora doby, obszar zabudowany, roślinność w pasie drogowym, infrastruktura drogowa).

ISSN 2543-7097 / © 2017 The Author M. Żoła.

Published by International Institute of Innovation «Science-Education-Development» in Warsaw  
International Journal of Legal Studies 2 (2) 2017; 41 - 71

 This is an open access article under the CC BY-NC license  
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

Nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie konkretnej wartości prędkości, którą za każdym razem, w każdej sytuacji drogowej można byłoby uznać za prędkość bezpieczną. Nie można utożsamiać prędkości bezpiecznej z prędkością administracyjnie dopuszczalną. Są to dwa różne zagadnienia. Dla przykładu maksymalną dopuszczalną prędkością obowiązującą dla poruszających się na autostradach to 140 km/h, jednak w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza spowodowanych zamgleniem kierujący powinien zredukować wartość prędkości do takiej, która pozwoli mu na bezpieczne (dla niego i innych uczestników ruchu) pokonanie trasy.

Zgodnie z treścią art. 19 Ustawy Prawo o ruchu drogowym, kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Ponadto kierujący pojazdem jest obowiązany: jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym, hamować w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia, utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu.

Panowanie nad pojazdem oznacza stan, w którym kierujący może, w istniejących warunkach, swobodnie reagować na zmieniającą się sytuację na drodze (Kurzępa, s. 76). Chodzi o to, aby kierujący miał dość czasu na skuteczne wykonanie wszelkich czynności wymaganych w danej sytuacji, aby nie zakłócać normalnego ruchu (Pawelec, s. 137).

Za przekroczenie prędkości obowiązującej na danym terenie przewidziano mandat i punkty karne. Jak wynika z aktualnie obowiązującego taryfikatora za przekroczenie prędkości do 10 km/h funkcjonariusz Policji może wymierzyć mandat w wysokości do 50 zł, o 11-20 km/h - od 50 do 100 zł i 2 punkty karne, o 21-30 km/h - od 100 do 200 zł i 4 punktów karnych, 31-40 km/h - od 200 do 300 zł i 6 punktów karnych, o 41-50 km/h - od 300 do 400 zł i 8 punktów karnych, o 51 km/h i więcej - od 400 do 500 zł i 10 punktów karnych.

Nadmierna prędkość nie jest jedynym problemem występującym na drogach. Przypadki nagłego hamowania nie zawsze są konieczne i bezpieczne. Kierujący zwykle podejmują tego typu manewry, gdy np. zauważą stojący fotoradar, odcinkowy pomiar prędkości (1), zmotoryzowany patrol Policji lub niestety – coraz częściej, aby „zdyscyplinować” innych uczestników ruchu. Za hamowanie w sposób powodujący zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienie grozi mandat od 100 do 300 zł i 2 punkty karne. Za prędkość utrudniającą ruch innym kierującym nie można uznać prędkości dopuszczalnej, administracyjnie określonej na danym terenie. Za blokowanie lewego pasa grozi 150 zł mandatu i 2 punkty karne.

17 listopada 2016 r. przed Wojewódzkim Sądem Administracyjnym w Szczecinie zapadł wyrok w przedmiocie unieważnienia wyniku egzaminu praktycznego na prawo jazdy. Sąd uchylił zaskarżoną decyzję Samorządowego Kolegium Odwoławczego oraz poprzedzającą ją decyzję Marszałka Województwa (2). W trakcie egzaminu praktycznego na prawo jazdy kategorii B – w ocenie egzaminatora – kursant uzyskał wynik negatywny za dwukrotne niezastosowanie się do znaków pionowych, podczas jazdy na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych. W ocenie egzaminatora zdający potrafi jeździć ze zwiększoną prędkością, ponieważ po zwróceniu mu uwagi zwiększył ją w czasie jazdy, natomiast nie obserwował znaków drogowych i nie zastosował się do nich w czasie jazdy, przez co może powodować utrudnienia ruchu na drogach o podwyższonej prędkości. W toku postępowania Marszałek Województwa i Samorządowe Kolegium Odwoławcze uznali, że fakt podniesienia na danym odcinku drogi wartości prędkości nie rodzi obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do znaku, a oznacza jedynie zakaz jej przekraczania. Tej argumentacji nie podzielił WSA i orzekł, że egzamin został przeprowadzony w sposób zgodny z przepisami ustawy, a zatem nieuprawnione było badanie zasadności wystawionej przez egzaminatora oceny z tego egzaminu. Wyrok nie jest prawomocny. Od wyroku służy skarga kasacyjna do Naczelnego Sądu Administracyjnego. W treści uzasadnienia wyroku opublikowanego na stronie internetowej brak jest informacji przy jakich wartościach prędkości – zdaniem egzaminatora – doszło do popełnienia błędów przez zdającego. W mojej ocenie

decyzja WSA jest nietrafna z uwagi na to, że kursant prawdopodobnie stosował się do zasady prędkości bezpiecznej.

W 2015 r. zgłoszono Policji 32 967 wypadków mających miejsce na drogach publicznych, strefach zamieszkania lub w strefach ruchu, z czego niedostosowanie prędkości do warunków ruchu było przyczyną 5753 wypadków na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych i 687 wypadków na drogach dwujezdniowych jednokierunkowych (Wypadki drogowe w Polsce w 2015, KGP).

Nie wskazano, ile wypadków zostało spowodowanych przez kierujących, którzy poruszali się zbyt wolno.

### **Zdarzenie drogowe**

19 maja 2015 r. na skrzyżowaniu drogi P-3396D z drogą relacji B.-B. w terenie niezabudowanym doszło do zdarzenia drogowego. Kierujący samochodem osobowym marki BMW jadąc z miejscowości Ż. w kierunku miejscowości Ś. drogą nr 3396D zderzył się z wyjeżdżającą z drogi podporządkowanej relacji B.-B. kierującą samochodem osobowym marki Volvo V40. Wskutek zderzenia kierująca samochodem Volvo V40 poniosła śmierć na miejscu. W wyniku wypadku kierujący samochodem BMW nie odniósł żadnych obrażeń. Jak wynikało z protokołów badań krwi zarówno kierujący samochodem BMW, jak i kierująca samochodem Volvo w chwili zaistnienia zdarzenia byli trzeźwi.

W chwili wystąpienia zdarzenia panowała pora dzienna, korzystne warunki atmosferyczne, było słonecznie, nie było wiatru. Temperatura powietrza wynosiła +17°C.

W rejonie miejsca zdarzenia nie było sygnalizacji świetlnej, kamer monitorujących (nawet GDDKiA), żaden z samochodów nie był wyposażony w wideorejestrator. Nie ustalono bezpośrednich świadków zdarzenia.

Na miejscu zdarzenia interweniowała Policja. Sporządzono protokół oględzin miejsca wypadku, protokoły oględzin obu pojazdów, szkic sytuacyjny obrazujący miejsce wypadku, wykonano dokumentację fotograficzną. Przebiegu czynności nie utrwalono za pomocą urządzenia rejestrującego obraz i dźwięk. Oględziny rozpoczęto po ok. półtorej godzinie od zaistnienia zdarzenia. Jak wynika z protokołu oględzin

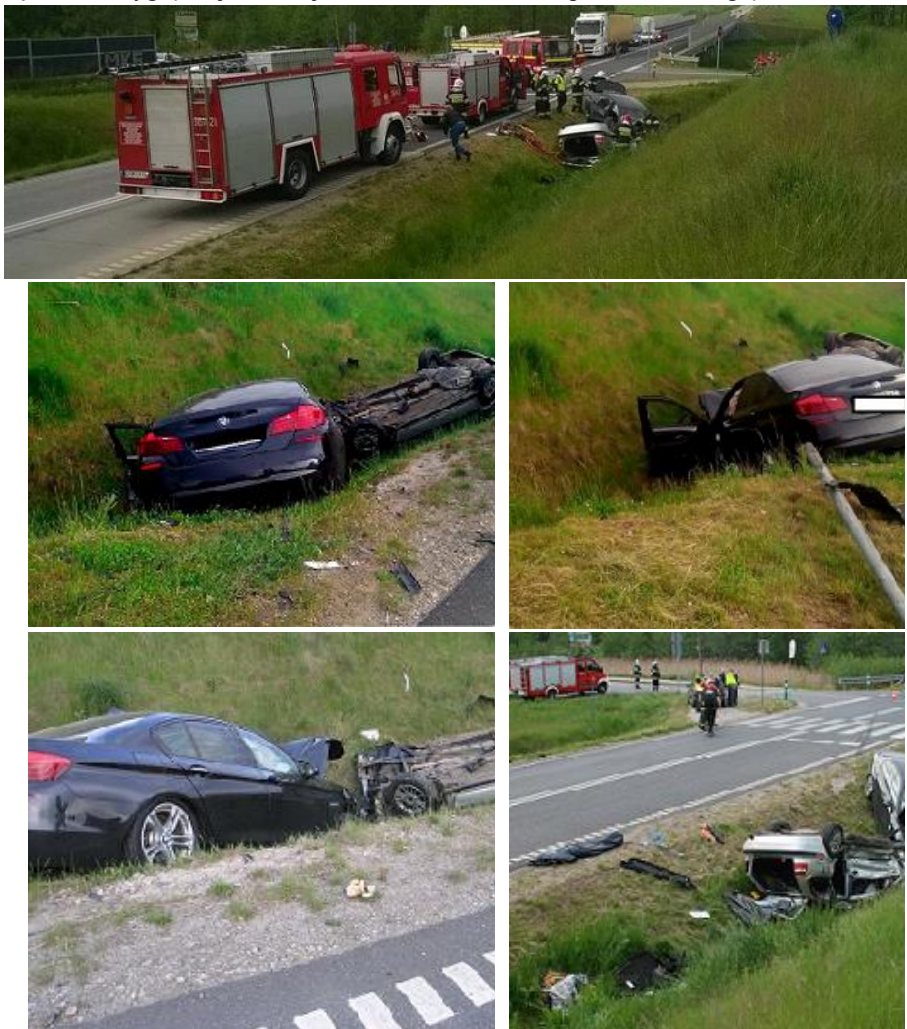
miejsca zdarzenia maksymalna dozwolona prędkość, z jaką można było się poruszać w tym miejscu wynosiła 50 km/h.

W miejscu i czasie, gdy wypadek zaistniał nie odnotowano żadnych zjawisk atmosferycznych mogących mieć wpływ na przebieg bądź zaistnienie zdarzenia. Od chwili zaistnienia zdarzenia do czasu zakończenia oględzin na miejscu wypadku warunki pogodowe nie uległy zmianie.

Asfaltowa nawierzchnia drogi w miejscu zdarzenia była twarda, sucha, gładka, pozbawiona naniesień mogących mieć wpływ na przebieg bądź zaistnienie wypadku. Jezdnia, na której doszło do zdarzenia miała szerokość 8,2 m. Posiadała ona dwa wyznaczone znakiem poziomym P-4 „linia podwójna ciągła”, pasy ruchu w przeciwnych kierunkach. Pobocze z lewej i z prawej strony miało szerokość 1,6 m i było trawiaste. Stan obu stron pobocza określony został jako dobry, usytuowane były na równi z poziomem jezdni.


Jak wynikało z treści miejscami nieczytelnego protokołu oględzin wypadku, na jezdni ujawniono m.in. ślady bocznego przemieszczania pojazdu na ogumionych kołach, ślad żłobienia równoległy do osi jezdni „ślad osypu pochodzący z pojazdów uczestniczących w zdarzeniu, ślady żłobienia z naniesionymi elementami aluminium, na jezdni na lewym pasie ruchu ujawniono plamę cieczy i „pole” szkieł. „Ślad osypania” przechodził w ślad bocznego znoszenia kół pojazdu. Na lewym pasie ruchu rozpoczynał się ślad bocznego przemieszczania się ogumionych kół pojazdu. Na tym śladzie naniesione były ślady żłobienia elementów podwozia i przemieszczania się ich po nawierzchni jezdni. W odległości 1,3 m od początku opisanego śladu rozpoczynał się ślad żłobienia asfaltu o długości 1 m. ślad ten kończył się bezpośrednio przy pojeździe marki BMW.

**Ryc. 1-6.** Wygląd rejonu miejsca zdarzenia w chwili prowadzenia oględzin



ISSN 2543-7097 / © 2017 The Author M. Żoła.

Published by International Institute of Innovation «Science-Education-Development» in Warsaw  
International Journal of Legal Studies 2 (2) 2017; 41 - 71

 This is an open access article under the CC BY-NC license  
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)




**Źródło (3):** <http://swidnica24.pl/zginela-na-laczniku/> <http://dsw.doba.pl/artykul/-foto-wideo-smiertelny-wypadek-na-laczniku/4920/16>, <http://swidnica.naszemiasto.pl/artykul/tragiczny-wypadek-na-laczniku-nie-zyje-kobieta,3392646,art,t,id,tm.html> [dostęp: 18 sierpnia 2016].

**Ryc. 7.** Widok miejsca zdarzenia i drogi w kierunku, w którym jechał kierowca BMW.



ISSN 2543-7097 / © 2017 The Author M. Żoła.

Published by International Institute of Innovation «Science-Education-Development» in Warsaw  
International Journal of Legal Studies 2 (2) 2017; 41 - 71

 This is an open access article under the CC BY-NC license  
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)



**Ryc. 8.** Zdjęcie przedstawiające drogę i kierunek, z którego nadjeżdżała kierująca Volvo



Jak wynikało z treści protokołu oględzin pojazdu i opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej, powstałe w wyniku zdarzenia w pojeździe BMW stwierdzono następujące uszkodzenia:

- zderzak przedni połamany i zerwany z mocowań,
- belka zderzaka zgięta,
- wzmocnienie czołowe zgięte,
- błotnik przedni zgięty,
- rozbity reflektor lewy i prawy,
- pokrywa silnika pognięta,
- przełamana chłodnica,
- szyba czołowa stłuczona,
- chłodnica połamana,
- poduszki gazowe kierującego i pasażera wyzwolone,
- kurtyny wyzwolone,
- drążki kierownicze zgięte,
- wahacz dolny prawy i lewy zgięty i cofnięty.

Z uwagi na uszkodzenia pojazdu nie sprawdzono funkcjonowania układu hamulcowego, instalacji elektrycznej, sygnału dźwiękowego, nie wykonano jazdy

próbnej. Ponadto stwierdzono, że szyba czołowa była zabrudzona, a szyba boczna i tylna były przyciemniane.

Nie zabezpieczono żarówek do badań kryminalistycznych aby zweryfikować czy świeciły się w chwili zaistnienia zdarzenia. Pas bezpieczeństwa nie został zablokowany, co oznacza, że w chwili zaistnienia zdarzenia kierujący nie korzystał z jego ochrony.

W czynnościach procesowych Policji nie towarzyszył biegły z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych ani techniki motoryzacyjnej i ruchu drogowego.

Z dokumentacji i wyników powypadkowych oględzin pojazdu wynikało, że samochód w chwili zaistnienia wypadku był sprawny technicznie, a jego stan nie miał wpływu na zaistnienie bądź przebieg zdarzenia. Powypadkowe oględziny pojazdu nie wykazały, aby samochód przed zdarzeniem posiadał niesprawne mechanizmy mogące mieć wpływ na zaistnienie i przebieg wypadku.

Bezpośrednio po zdarzeniu pojazd został zabezpieczony na parkingu strzeżonym i był poddany obserwacjom przez biegłego. Jak wynikało z treści protokołu oględzin pojazdu, pas bezpieczeństwa kierującego nie był zablokowany. W aktach brak było informacji na temat wyglądu taśmy i klamry pasów bezpieczeństwa kierującego BMW: czy bezpośrednio po wypadku samodzielnie opuścił pojazd, czy ktoś mu w tym pomagał, którądy wysiadł, czy taśma pasów została przecięta w wyniku wypadku czy pękła. W aktach sprawy brak odpowiedniej dokumentacji fotograficznej obrazującej wnętrze kabiny BMW i wygląd taśmy oraz klamry pasów. Pojazd wyposażony był w układ ABS, nie ustalono jego sprawności działania. Materiał fotograficzny sporządzony podczas oględzin miejsca wypadku prezentujący samochód osobowy został wykonany niezgodnie z regułami fotografii kryminalistycznej. Nie zastosowano łat pomiarowych, ani przymiarów celem wskazania na jakiej wysokości znajdowały się poszczególne uszkodzenia.

**Ryc. 9.** Fragment protokołu oględzin samochodu osobowego marki BMW prezentujący zakres uszkodzeń jego nadwozia.



**Ryc. 10, 11.** Samochody osobowe w położeniu powypadkowym






**Źródło (4):** <http://dsw.doba.pl/artukul/-foto-wideo-smiertelny-wypadek-na-laczniku/4920/16>  
[dostęp: 18 sierpnia 2016].

Jak wynikało z treści protokołu oględzin Volvo V40 i opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej, stwierdzono, że w wyniku zdarzenia doszło do następujących uszkodzeń:

- szyba czołowa rozbita,
- wycieraczki przednie złamane,
- pokrywa silnika zgięta,
- błotnik przedni lewy zgięty,
- błotnik prawy zgięty,
- rozbite reflektory lewy i prawy,
- dach ze słupkami przełamany,
- zderzak przedni połamany,
- deska rozdzielcza połamana,
- podłoga po stronie lewej zgięta,

ISSN 2543-7097 / © 2017 The Author M. Żoła.


Published by International Institute of Innovation «Science-Education-Development» in Warsaw  
International Journal of Legal Studies 2 (2) 2017; 41 - 71

 This is an open access article under the CC BY-NC license  
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

- słupek zawiasowy lewy zgięty,
- drzwi przednie lewe zgięte,
- szyba boczna lewa stłuczona,
- drzwi tylne lewe zgięte,
- szyba boczna stłuczona,
- słupek drzwi tylnych odcięty w wyniku akcji ratunkowej,
- pokrywa bagażnika zgięta,
- szyba tylna stłuczona,
- zderzak tylny wyrwany z mocowania,
- błotnik tylny prawy zgięty,
- drzwi przednie prawe zgięte,
- drzwi tylne prawe zgięte,
- fotel kierowcy połamany,
- fotel pasażera połamany,
- kanapa tylna połamana,
- poduszki kierowcy i pasażera wyzwolone,
- kurtyna lewa i prawa wyzwolone,
- przewód hamulcowy zerwany przy zacisku hamulcowym,
- pedał hamulcowy zablokowany przez pocięte elementy blach nadwozia,
- drążek kierowniczy po stronie lewej rozłączony ze zwrotnicą,
- pęknięte gniazdo zwrotnicy,
- zwrotnica kolumny McPhersona i tarcze koła z oponą zerwane z mocowania,
- pęknięte łożysko kolumny McPhersona,
- wahacz dolny prawy zgięty,
- wahacz dolny lewy zgięty,
- opona przednia lewa przecięta po stronie zewnętrznej na długości ok. 5 cm, po stronie wewnętrznej przecięta na boku na długości 40 cm,
- obrzeże tarczy koła przedniego prawego zgięte,
- opona koła tylnego lewego przecięta na boku po stronie zewnętrznej na długości 40 cm.

ISSN 2543-7097 / © 2017 The Author M. Żoła.

Published by International Institute of Innovation «Science-Education-Development» in Warsaw  
International Journal of Legal Studies 2 (2) 2017; 41 - 71

 This is an open access article under the CC BY-NC license  
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

Ponadto stwierdzono wyciek płynu hamulcowego oraz brak ciśnienia w przedniej i tylnej lewej oponie. Instalacja elektryczna była miejscami poprzecinana. Wszystkie te uszkodzenia były skutkiem wypadku. W toku postępowania nie zabezpieczono żarówek do badań kryminalistycznych, aby zweryfikować czy świeciły się w chwili zaistnienia zdarzenia. Poduszka gazowa kierowcy i pasażera wyzwoiliły się. Nie sprawdzono taśmy oraz klamry pasów bezpieczeństwa, aby stwierdzić czy pas został zablokowany, a w konsekwencji czy kierująca korzystała z niego w chwili wypadku. W uwagi na liczne uszkodzenia pojazdu nie sprawdzono układu hamulcowego, elektrycznego, sygnału dźwiękowego, nie wykonano jazdy próbnej ze względu na uszkodzenia pojazdu.

**Ryc. 12.** Fragment protokołu oględzin samochodu osobowego marki Volvo prezentujący zakres uszkodzeń jego nadwozia.




Z dokumentacji i wyników powypadkowych oględzin pojazdu wynikało, że samochód w chwili zaistnienia wypadku był sprawny technicznie, a jego stan nie miał wpływu na zaistnienie bądź przebieg zdarzenia. Bezpośrednio po zdarzeniu pojazd został zabezpieczony na parkingu strzeżonym i był poddany obserwacjom przez biegłego.

Pojazd wyposażony był w układ ABS, nie ustalono jego sprawności działania. Po rozkodowaniu nr VIN okazało się, że samochód nie był wyposażony w szybę przyciemnianą.

ISSN 2543-7097 / © 2017 The Author M. Żoła.

Published by International Institute of Innovation «Science-Education-Development» in Warsaw  
International Journal of Legal Studies 2 (2) 2017; 41 - 71

 This is an open access article under the CC BY-NC license  
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

Materiał fotograficzny sporządzony podczas oględzin miejsca wypadku prezentujący samochód osobowy został wykonany niezgodnie z regułami fotografii kryminalistycznej. Nie zastosowano lat pomiarowych, ani przymiarów celem wskazania na jakiej wysokości znajdowały się poszczególne uszkodzenia.

Na podstawie protokołu oględzin i otwarcia zwłok ustalono, że wskutek wypadku drogowego, w jakim uczestniczyła jako kierująca samochodem osobowym doznała następujących obrażeń :

- urazu głowy ze stłuczeniem mózgu i krwawieniem podpajęczym i rozerwaniem aparatu więzadłowego czaszki z kręgosłupem;
- uraz klatki piersiowej ze złamaniem żeber po stronie lewej II, III, IV w linii pachowej przedniej IX, X, XI w linii przykręgosłupowej;
- rozerwania przestrzeni międzyżebrowych po stronie lewej;
- stłuczenia jamy brzusznej z pęknięciem wątroby, śledziony i podbiegnięciem krwawym nerki prawej;
- otarć naskórka i podbiegnięć krwawych na tułowiu i kończynach;
- krwawienia do jam opłucnowej i otrzewnowej.

Po zdarzeniu uwięzioną kierującą z uszkodzonego pojazdu ewakuowali strażacy przy użyciu narzędzi hydraulicznych przez tylne prawe drzwi. W aktach brak było informacji na temat wyglądu taśmy i klamry pasów bezpieczeństwa kierującej: czy w trakcie akcji ratunkowej kierująca miała zapięte pasy, czy taśma pasów została przecięta w wyniku wypadku czy pękła. Jak wynikało z treści opinii biegłego z zakresu medycyny sądowej kierująca pojazdem Volvo w wyniku wypadku, w którym uczestniczyła zmarła śmiercią gwałtowną.

W toku postępowania nie zabezpieczono odzieży, w którą w chwili wypadku była ubrana pokrzywdzona. Na podstawie dokumentacji fotograficznej sporządzonej podczas oględzin miejsca wypadku można stwierdzić, że pokrzywdzona była ubrana w:

- podkoszulkę koloru szarego,
- biustonosz koloru czarnego,
- spodnie koloru niebieskiego,
- pasek koloru brązowego z klamra koloru srebrnego,

- bluzę koloru szarego,
- skarpetki koloru czarno-różowo-szarego,
- buty koloru czerwonego.

Jak wynika z analizy fotografii prezentującej wygląd zwłok oraz wnętrza kabiny Volvo V40, na ciele pokrzywdzonej brak było śladów po taśmie pasów bezpieczeństwa, choć taśma pasów była rozwinięta i zwisała luźno na oparciu fotela kierowcy. Brak było szczegółowych fotografii klamry i pasa. Pomimo tego, że Volvo V40 po zderzeniu obrócił się dwa razy przez lewy bok pokrzywdzona nie wypadła z pojazdu, co może świadczyć o tym, że w chwili zaistnienia zdarzenia korzystała z pasów bezpieczeństwa.

**Ryc. 13.** Widok wnętrza kabiny pojazdu Volvo.




### **Biomechaniczna analiza zdarzenia**

W analizowanym przypadku doszło do zderzenia bocznego. Samochód BMW uderzył przodem w lewy bok samochodu Volvo V40, a następnie w ruchu pozbiteńowym oba pojazdy przemieściły się do przydrożnego rowu znajdującego

ISSN 2543-7097 / © 2017 The Author M. Żoła.

Published by International Institute of Innovation «Science-Education-Development» in Warsaw  
International Journal of Legal Studies 2 (2) 2017; 41 - 71

 This is an open access article under the CC BY-NC license  
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)



się po drugiej stronie jezdni, na której doszło do zdarzenia. Po zderzeniu z BMW samochód Volvo V40 obracał się wokół własnej osi i rolował. W chwili wypadku z samochodu znajdowała się kierująca tym pojazdem, która w wyniku doznanych obrażeń – pomimo prowadzonych czynności ratunkowych - zmarła na miejscu zdarzenia. Jak wynika z treści protokołu oględzin i otwarcia zwłok pokrzywdzonej w wyniku wypadku doznała ona m.in. urazu głowy ze stłuczeniem mózgu i krwawieniem podpajęczym i rozerwaniem aparatu więzadłowego czaszki z kręgosłupem, urazu klatki piersiowej ze złamaniem żeber po stronie lewej II, III, IV w linii pachowej przedniej IX, X, XI w linii przykręgosłupowej, rozerwania przestrzeni międzyżebrowych po stronie lewej oraz stłuczenia jamy brzusznej z pęknięciem wątroby, śledziony i podbiegnięciem krwawym nerki prawej.

W wyniku zderzenia przemieszczeniu w kierunku wnętrza pojazdu uległa podłoga po stronie lewej, drzwi lewe przednie i tylne, wzmocnienie boczne lewe, słupki „B” i zaczęły napierać na ciało zajmującej pozycję kierującej. W toku oględzin Volvo V40 zmierzono maksymalną głębokość odkształcenia nadwozia z lewej strony tego pojazdu, która wynosiła 64 cm, co oznacza, że prędkość zderzeniowa była znaczna. Nie zmierzono odkształcenia przodu pojazdu BMW.

Jeśli chodzi o zakres i rodzaj obrażeń kierującej powstałych podczas zderzenia i rozdzielenia się pojazdów po zderzeniu, to zgniecenie ściany klatki piersiowej do środka spowodowało złamanie żeber. Nagłe wychylenie głowy w prawo spowodowało, że miejsce przyczepu głowy znalazło się za środkiem ciężkości głowy i niżej od niego. Z tego powodu ruch głowy w stosunku do szyi spowodował zgięcie głowy na prawy bok i rotację, a w konsekwencji rozerwanie aparatu więzadłowego czaszki z kręgosłupem. Należy zwrócić uwagę, że ruch ciała dalej determinował ruch obrotowy pojazdu i jego rolowanie, co spowodowało dalsze obrażenia u kierującej Volvo V40, przede wszystkim uszkodzenia narządów wewnętrznych, które były uderzane po różnych kątach w trakcie przemieszczania się pojazdu i poddawane działaniu znacznych sił przez obracający się pojazd. Siły te podobne są do tych na wirującej karuzeli. Nawet pomimo zastosowania pasów narządy wewnętrzne nadal się poruszają i następuje ich rozerwanie – tak jak było w tym przypadku.

**Ryc. 14.** Wizualizacja ruchu ciała w sytuacji zderzenia bocznego z lewej strony.



### **Analiza zdarzenia.**

W toku postępowania podejrzany wyjaśnił, że na skrzyżowaniu z prawej strony wyjechał nagle samochód, hamował, nie był w stanie określić z jaką prędkością poruszał się przed wypadkiem, czuł, że panował nad samochodem, gdy zobaczył skrzyżowanie to zwolnił, jego pojazd był sprawny.

W ramach badania pojazdu BMW przeprowadzono badanie błędów, jakie wystąpiły w pojeździe, a które zarejestrowane zostały w jego komputerze pokładowym. Okazało się, że wystąpiło ponad 70 błędów, a najważniejszym z nich był błąd dotyczący modułu wypadkowego, który wskazywał m.in. prędkość samochodu w chwili wypadku, temperaturę silnika, temperaturę otoczenia. Z odczytu danych zarejestrowanych w komputerze wynikało, że w chwili zaistnienia zderzenia, samochód poruszał się z prędkością  $V = 116,7$  km/h, a prędkość obrotowa silnika wynosiła w tym momencie 1909 obr./min., przebieg pojazdu 32 158 km. W wyniku zderzenia jego prędkość spadła do ok. 90,5 km/h. Silnik zgasł przy prędkości 25,6 km/h i dalej poruszał się już przy wyłączonym silniku.

Zgromadzony w aktach sprawy materiał fotograficzny sporządzony podczas oględzin, został wykonany niezgodnie z regułami fotografii kryminalistycznej. Podobnie z resztą dokumentacja przygotowana w toku likwidacji szkody komunikacyjnej na pojeździe BMW, która nie mogła zostać określona jako typowy

materiał poglądowy niezbędny zakładowi ubezpieczeń do działalności ubezpieczeniowej.

W przedmiotowej sprawie doszło do zderzenia bocznego dwóch samochodów osobowych. W ruchu pozderzeniowym pojazdy przemieściły się do przydrożnego rowu, znajdującego się po przeciwnej stronie drogi. Samochód BMW zanim wjechał do rowu uderzył z stojący znak drogowy D-6 „przejście dla pieszych” łamiąc jego słup, natomiast samochód Volvo V40 rolował dwukrotnie przez lewy bok i przewrócił się na dach.

W toku opiniowania w celu potwierdzenia bądź uzupełnienia danych umieszczonych przez Policję w protokole, zespół biegłych przeprowadził obserwacje i pomiary na miejscu zdarzenia. Po wypadku, jak wynikało z informacji służby drogowej, nastąpiła zmiana w postaci dodania oznakowania pionowego: (znaki ostrzegawcze) A-6a „skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą po obu stronach”, A-16 „przejście dla pieszych”, (znaki zakazu) B-33 („70”) „ograniczenie prędkości”, B-25 „zakaz wyprzedzania” oraz poziome P-4 „linia podwójna ciągła” i P-6 „linia ostrzegawcza”. Lustra okrągłe zostały zmienione na prostokątne o wymiarach 80 na 100 cm.

Zrealizowane przez opiniujących czynności nie wykazały różnic pomiędzy pomiarami odległości mierzonymi faktycznie w miejscu wypadku a danymi zawartymi w protokole oględzin miejsca zdarzenia. Pomiar szerokości drogi w miejscu wypadku okazał się zgodny z informacjami podanymi przez Policję i rzeczywiście wynosi 8,2 m.

Zakres możliwości obserwacji drogi i pojazdów poruszających się na wprost w obu kierunkach był niczym nieograniczony, natomiast dla kierujących chcących włączyć się do ruchu z drogi prowadzącej z miejscowości B., czyli z kierunku skąd nadjechała pokrzywdzona widoczność była ograniczona przez ekrany dźwiękochłonne stojące po lewej stronie na poboczu.

W sytuacji zderzenia dwóch samochodów istotnego znaczenia nabiera ustalenie wzajemnego położenia pojazdów w chwili kolizji. Jest to najważniejszy etap rekonstrukcji takiego zdarzenia. Ustaleń prowadzących do tego celu dokonuje się

głównie na podstawie kryminalistycznego porównania śladów i źródeł ich powstania, a także poprzez przyporządkowanie wzajemne odkształceń pojazdów.

Podczas oględzin na miejscu zdarzenia nie zwymiarowano prawidłowo i nie udokumentowano w sposób właściwy śladów ujawnionych na nadwoziu Volvo. Podczas wykonywania kolejnych fotografii nie uwzględniono wielkości planu przy dokumentowaniu kolejnych faz oględzin. Nie zabezpieczono żarówek do badań kryminalistycznych, aby weryfikować, czy świeciły się one w chwili zaistnienia zdarzenia czy też nie. Choć biegły stwierdził, że włącznik świateł w pojeździe znajdował się w pozycji „włączony”.

Podczas badań elementów i zespołów pojazdu nie ustawiono prawidłowo listew pomiarowych i przymiarów centymetrowych, aby wskazać na jakiej wysokości na nadwoziu samochodu znajdowały się poszczególne ślady.

Kierujący BMW jadąc w kierunku miejscowości Ś. miał niczym nieograniczoną widoczność na wprost. Poruszając się w tym rejonie powinien zachować szczególną ostrożność, z uwagi na znajdujące się tam przejście dla pieszych oznaczone znakiem pionowym D-6 i poziomym P-10 („przejście dla pieszych”), a po drugie zredukować wartość prędkości do administracyjnie dopuszczalnej, czyli maksymalnie 50 km/h.

Jak wynika z danych fabrycznych samochodu wysokość pojazdu wynosi ok. 1,46 m, co przy wzroście kierującego wynoszącym ok. 186 cm oznaczało, że wysokość głowy w trakcie jazdy, a co za tym idzie wysokość widzenia wynosiła ok. 120,0 ÷ 140,0 cm od nawierzchni drogi. Zajmując taką pozycję kierowca miał możliwość prawidłowej obserwacji drogi przed sobą, szczególnie w kierunku „na wprost”.

**Ryc. 15.** Widok standardowej pozycji kierującego BMW. Podczas symulacji ustalono wysokość linii widzenia kierującego o wzroście analogicznym do podejrzanego, czyli ok. 186 cm. Wysokość widzenia wynosi ok. 120-140 cm od nawierzchni. Dla celów wizualizacji wykorzystano samochód porównywalny




**Ryc. 16.** Widok przedpola jazdy widziany przez poruszającego się w kierunku Ś. Ujęcie zostało wykonane podczas czynności eksperckich. Obiektyw aparatu został ustawiony na osi jezdni



Kierująca samochodem osobowym zamierzająca wjechać na drogę relacji B. - B., miała ograniczoną widoczność z lewej strony (czyli skąd nadjechał pojazd BMW), z uwagi na to, że ustawiono tam ekrany dźwiękochłonne. Po przeciwnej

ISSN 2543-7097 / © 2017 The Author M. Żoła.

Published by International Institute of Innovation «Science-Education-Development» in Warsaw  
International Journal of Legal Studies 2 (2) 2017; 41 - 71

 This is an open access article under the CC BY-NC license  
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

stronie drogi ustawione było lustro drogowe ochronne o średnicy ok. 60 cm, mające pomagać włączającym się do ruchu i zwiększać zakres widoczności. Podczas oględzin miejsca wypadku stwierdzono, że powierzchnia lustra była czysta. Jak wynikało z treści zeznania męża pokrzywdzonej, jego małżonka miała wadę wzroku, nosiła okulary fotochromowe, stosowała je do jazdy samochodem i miała je przed rozpoczęciem podróży, w dniu, w którym zaistniał wypadek. Podczas oględzin uszkodzonego pojazdu ani miejsca zdarzenia nie ujawniono tego rodzaju przedmiotu.

Jak wynika z danych fabrycznych samochodu wysokość pojazdu wynosi ok. 1,41 m, co przy wzroście kierującej wynoszącym ok. 168 cm oznaczało, że wysokość głowy w trakcie jazdy, a co za tym idzie wysokość widzenia wynosiła ok. 120,0 ÷ 135,0 cm od nawierzchni drogi.

Aby w sposób bezpieczny wykonać manewr wjechania na skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem przejazdu i wykonać na nim skręt w lewo, kierująca powinna zastosować się do znaków drogowych, pionowych B-20 (stop) i poziomych P-12 (linia bezwzględne zatrzymania się – stop) oraz upewnić się, czy z prawej i z lewej strony nic nie nadjeżdża, a w sytuacji, gdyby z któregokolwiek kierunku poruszał się inny uczestnik ruchu, miała obowiązek udzielić mu pierwszeństwa przejazdu. Miała obowiązek zachowania kwalifikowanej formy szczególnej ostrożności, gdyż po pierwsze, zbliżała się do skrzyżowania z drogą z pierwszeństwem przejazdu, a po drugie znajdowało się w tym miejscu przejście dla pieszych i znak STOP wraz ze znakiem poziomym P-12 „linią bezwzględne zatrzymania-STOP” obligującym do bezwzględne zatrzymania się przed wjazdem na skrzyżowanie.

Manewr wjechania na skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem przejazdu jest szczególnie niebezpieczny i dlatego kierująca musiała spełnić określone warunki, aby zachować bezpieczeństwo, czyli rozejrzeć się na wszystkie strony, jak również sprawdzić tzw. pola „martwe”.

**Ryc. 17.** Widok przedpola jazdy widziany przez poruszającą się w kierunku skrzyżowania z drogą relacji Ś. – Ż.. Ujęcie zostało wykonane podczas czynności eksperckich. Obiektów aparatu został ustawiony na osi jezdni.




Kierujący samochodem BMW tuż przed zderzeniem poruszał się jadąc na wprost, w kierunku Ś. Jezdnia w miejscu zdarzenia była gładka, pozbawiona kolein czy ubytków, w związku z tym do dalszych analiz przyjęto, że poruszał się on środkiem swego pasa ruchu.

W chwili, gdy doszło do kontaktu kolizyjnego z wjeżdżającym na skrzyżowanie i skręcającym w lewo samochodem Volvo V40, kierujący BMW zdążył wykonać manewr obronny w postaci skrętu kierownicą w lewo, a następnie w ruchu pozderzeniowym wjechał przodem samochodu do przydrożnego rowu, w którym zatrzymał się na skarpie tego rowu, natomiast uderzone w lewy bok Volvo V40 po rolowaniu (co najmniej) wjechało również do tego rowu i po uderzeniu w tę skarpe zatrzymało się na dachu bezpośrednio za pozycją zatrzymania pozderzeniowego BMW.

Na miejscu zdarzenia Policja nie ujawniła śladów hamowania pochodzących od opon pojazdu BMW. Na nawierzchni jezdni brak było śladów traseologicznych, na podstawie których można byłoby określić tor jazdy i prędkość poruszania się

ISSN 2543-7097 / © 2017 The Author M. Żoła.

Published by International Institute of Innovation «Science-Education-Development» in Warsaw  
International Journal of Legal Studies 2 (2) 2017; 41 - 71

 This is an open access article under the CC BY-NC license  
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

BMW. Jednak na podstawie analizy kodu błędów zarejestrowanych przez komputer pokładowy zainstalowany w tym pojeździe ustalono, że w chwili, gdy doszło do zderzenia samochód BMW poruszał się z prędkością 116,7 km/h, czyli ponad 130% większą niż dopuszczalna na tym odcinku drogi. Ustalenia powyższej prędkości dokonano w siedzibie dealera marki BMW, podczas badania samochodu BMW na stanowisku urządzenia ISID-R2, autoryzowanym przez producenta BMW w Monachium. Prędkość zderzeniowa zapisana w komputerze pokładowym tego pojazdu, została określona bardzo dokładnie precyzyjnie.

Co się tyczy prędkości Volvo, to kierująca tym samochodem zamierzała wyjechać z drogi podporządkowanej na drogę główną z jednoczesnym skrętem w lewo, więc należało przypuszczać i to z dużym prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością, że wartość prędkości tego pojazdu nie mogła być duża. Kierująca manewru nie ukończyła, gdyż na prawym pasie ruchu, prosto od strony Ż. w kierunku Ś. poruszał się kierujący BMW, który będąc na swoim pasie ruchu zderzył się z Volvo V40, uderzając w jego lewy bok na wysokości przednich i tylnych drzwi.

Na nawierzchni jezdni nie ujawniono śladów, na podstawie których możliwym byłoby określenie wartości prędkości samochodu Volvo V40 oraz toru jego ruchu, a tym bardziej ustalenie, czy kierująca przed dojazdem do skrzyżowania zatrzymała się przed linią P-12 (bezwzględnego zatrzymania się - stop) i upewniła co do aktualnej sytuacji drogowej, czy wjechała z drogi podporządkowanej bezpośrednio na jezdnię drogi relacji Ż.– Ś., bez zatrzymania się. Wiedząc, że kierująca Volvo po wjechaniu na skrzyżowanie chciała wykonać manewr skrętu w lewo (skręt o 90°), to można wnioskować, że wartość jej prędkości jazdy w chwili zaistnienia zderzenia, zdaniem opiniujących, nie mogła być większa niż 20 km/h.

Policja interweniująca na miejscu wypadku nie oznaczyła i nie zidentyfikowała w sposób jednoznaczny miejsca, w którym doszło do bezpośredniego kontaktu pojazdów.

Analiza materiału fotograficznego sporządzonego przez Policję na miejscu wypadku oraz wyniki obserwacji na miejscu zdarzenia pozwoliły w sposób możliwie dokładny wskazać miejsce, w którym doszło do tego wypadku.



Miejsce bezpośredniego kontaktu pojazdów wyznaczał ślad złożenia w nawierzchni asfaltowej z naniesieniem elementów aluminium o długości całkowitej ok. 1,1 m. Wobec tego ślad ten musiał pochodzić od dociskania felgi koła Volvo V40, w tym przypadku koła przedniego prawego. Ślad ten przebiegał ukośnie do osi jezdni i wyznaczał tor poprzecznego przemieszczania się Volvo w wyniku naporu BMW jadącego z prędkością ok. 116,7 km/h (Jest to wartość prędkości odczytana jako prędkość w chwili zaistnienia wypadku, skoro podejrzany wyjaśnił, że przed dojazdem do skrzyżowania hamował, to należy wnioskować, że przed zderzeniem jego prędkość mogła być większa).

Wiedząc, że ślad ten ujawniony został w odległości ok. 3,7 m od lewej krawędzi jezdni (patrząc z kierunku jazdy BMW), z także wiedząc, że zwis przedni Volvo V40 wynosi ok. 0,89 m, to przedni prawy narożnik Volvo w chwili zderzenia, musiał znajdować się ok. 2,8 m od lewej krawędzi jezdni (na przeciwnym pasie ruchu w stosunku do pasa, którym poruszała się BMW). Tym samym przód Volvo przekroczył oś jezdni o ok. 1,3 m. Wobec tego od chwili przekroczenia linii bezwzględnej zatrzymania się przed wjazdem na skrzyżowanie, do czasu zaistnienia zderzenia, kierująca Volvo przejechała odległość ok. 5,4 m.

Na podstawie zdjęć nadwozia Volvo V40, w tym przede wszystkim ujęć przedstawiających uszkodzenia jego lewej bocznej strony, możliwym było dokładne ustalenie miejsca, w którym BMW wjechał – uderzył w jego przednie i tylne lewe drzwi. W chwili zderzenia lewy przedni narożnik BMW musiał znajdować się na wysokości przedniego lewego słupka Volvo. Wobec tego w chwili zderzenia przedni lewy narożnik BMW znajdował się w odległości ok. 1,3÷1,4 m od przedniego lewego narożnika Volvo.

Widoczne uszkodzenia obydwu samochodów odpowiadały pod względem energetycznym prędkości zderzeniowej BMW odczytanej z zapisu komputera pokładowego zainstalowanego w w/w pojeździe.

Należy podkreślić, że żadna metoda obliczeniowa nie określiłaby prędkości zderzeniowej BMW z taką dokładnością, jak to wskazał odczyt danych z komputera pokładowego zainstalowanego w pojeździe, który uczestniczył w zderzeniu. Wartość tego odczytu odpowiada dokładności zapisów dokonywanych przez cyfrowe tahografy

instalowane na pokładach nowych samochodów ciężarowych, ciągników siodłowych i autobusach.

Lewa strona BMW poddana była na działanie większych sił deformacyjnych. Obydwa koła skręcone były w lewo, co może wskazywać z dużym prawdopodobieństwem, że w chwili zderzenia kierujący BMW zdążył skrócić kierownicą w lewo, natomiast brak było śladów hamowania, które powinny się odwzorować w czasie rozpoczętego skręcania w lewo, mimo, że pojazd wyposażony był w układ ABS. Można było zatem wnioskować, że kierujący BMW nie zdążył podjąć manewru hamowania.


### **Wnioski z przeprowadzonej analizy.**

Powyższe ustalenia pozwalały na wnioskowanie z dużym prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością, że kierujący BMW przed zderzeniem zdążył wykonać manewr skrętu kierownicą w lewo, natomiast nie zdążył on rozpocząć hamowania. Wobec tego przy założeniu, że prowadził on w sposób prawidłowy obserwację drogi, a przy dojeździe do skrzyżowania oraz przejścia dla pieszych, obserwację tą prowadził w sposób szczególny, do czego był zobowiązany, to można było wnioskować, że czas reakcji psychofizycznej kierowcy na zagrożenie i na podjęcie realnego hamowania, musiał być krótszy od czasu ok. 1,2 s. W tym czasie kierujący BMW zdążyłby skrócić tylko kierownicą w lewo, ale nie zdążyłby rozpocząć maksymalnego hamowania.

Na podstawie akt sprawy, w tym przede wszystkim na podstawie treści zeznań i wyjaśnień oraz śladów ujawnionych i zabezpieczonych podczas oględzin, niemożliwym było ustalenie z całą pewnością sposobu zachowania się kierującej Volvo V40, tj. niemożliwym było ustalenie, czy po dojechaniu do skrzyżowania zatrzymała się ona przed linią P-12, czy też wjechała na skrzyżowanie bez zatrzymania się. Wiadomym natomiast jest, że w chwili wjazdu na skrzyżowanie, rozpoczęła ona skręt w lewo. Stąd można wnioskować, że wartość prędkości jej jazdy w chwili wykonywanego skrętu w lewo nie była duża - nie mogła być większa, niż 20 km/h i to niezależnie od tego, czy się zatrzymała przed wjazdem na skrzyżowanie, czy też wjechała na nie bez zatrzymania się.

ISSN 2543-7097 / © 2017 The Author M. Żoła.

Published by International Institute of Innovation «Science-Education-Development» in Warsaw  
International Journal of Legal Studies 2 (2) 2017; 41 - 71

 This is an open access article under the CC BY-NC license  
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

W toku opiniowania ustalono, że gdyby kierujący BMW poruszał się z prędkością administracyjnie dozwoloną na tym terenie, czyli 50 km/h (ok. 14 m/s), to nie hamując po ok. 2,1 s przejechałby odległość ok. 29,2 m, nie dojechałby jeszcze do miejsca zderzenia, a w tym czasie kierująca Volvo V40 znajdowałaby się już na przeciwnym pasie, nie doszłoby do zderzenia. Wyniki przeprowadzonych rekonstrukcji pozwoliły na wnioskowanie, że gdyby kierujący BMW jechał z prędkością maksymalnie administracyjnie dozwoloną, czyli 50 km/h, to kierująca Volvo, mimo, że nie zatrzymałaby się przed wjazdem na skrzyżowanie, to zdążyłaby przejechać na drugi pas ruchu z jednoczesnym wykonaniem manewru skrętu w lewo. Do zderzenia wówczas nie doszłoby. Nadto należy podkreślić, że kierujący BMW nie musiałby nawet hamować, aby uniknąć zderzenia a odcinek drogi długości ok. 32,5 m przejechałby w czasie ok. 2,32 s.

Powyższe ustalenia pozwalają na wnioskowanie, że nadmierna prędkość jazdy kierowcy BMW większa o ponad 130% od administracyjnie dozwolonej, pozostawała w związku przyczynowym z zaistniałym wypadkiem.

W analizowanej sytuacji wypadkowej, możliwość uniknięcia skutków zdarzenia leżała zarówno po stronie kierującej samochodem osobowym marki Volvo, jak po stronie kierującego samochodem marki BMW. Nie ma najmniejszych wątpliwości, że kierująca samochodem Volvo włączając się do ruchu miała obowiązek zachowania kwalifikowanej postaci ostrożności, a nawet zatrzymania się, do czego zobligował ją znak STOP. Prawidłowość realizacji zasady szczególnej ostrożności zależy od prędkości poruszania się oraz stopnia koncentracji uwagi, dostosowania posiadanych wiadomości o odcinku drogi, po którym się poruszała. W aktach sprawy brak jest informacji na temat tego czy pokrzywdzona przyjmowała jakieś leki, które miałyby wpływ na jej koncentrację, nie ustalono jaką wadę wzroku posiadała. Wiadomo natomiast, że nosiła okulary fotochromatyczne, znała tę drogę. Podobnie kierujący samochodem BMW miał obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, gdyż zbliżał się do skrzyżowania, a wcześniej - przejścia dla pieszych. W aktach sprawy brak informacji czy nosił okulary, a jeśli tak to jakie, czy znał specyfikę ruchu w tym rejonie.

Analiza przebiegu zdarzenia pozwoliła na stwierdzenie, że gdyby obydwój kierujący z należytą starannością i szczególną ostrożnością wypełnili ciążące na nich obowiązki w zakresie uczestnictwa w ruchu drogowym, do wypadku z całą pewnością by nie doszło. Kierująca samochodem Volvo V40 nie poruszała się zgodnie z zasadami ruchu drogowego. Będąc zobowiązaną do zachowania szczególnej ostrożności i do ustąpienia pierwszeństwa przejazdu jadącemu drogą główną pojazdowi BMW, nieprawidłowo oceniła sytuację drogową i wjechała na skrzyżowanie powodując zajęcie drogi i doprowadziła do zderzenia z nim. Kierująca była zobowiązana do ustąpienia pierwszeństwa przejazdu kierującemu samochodem marki BMW.

Na podstawie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego nie było możliwości ustalenia sposobu zachowania się kierującej Volvo V40, tj. czy po dojechaniu do skrzyżowania zatrzymała się ona, do czego była zobowiązana z uwagi na znak pionowy B-20 (stop) i poziomy P-12 (linia bezwzględnie zatrzymywania się – STOP), czy też wjechała na to skrzyżowanie bez zatrzymywania się. Każda z przedstawionych wersji przebiegu zdarzenia była możliwa do zaistnienia;

Miejsce zderzenia obydwu samochodów na skrzyżowaniu określił ujawniony na jezdni ślad oznaczony podczas oględzin jako ślad nr „6”. Był to ślad złożenia z naniesieniem drobin aluminium pochodzący od bezpośredniego poprzecznego przesuwania się obręczy aluminiowej przedniego prawego koła Volvo V40.

Przy założeniu, że kierująca Volvo V40 nie zatrzymała się przed wjazdem na skrzyżowanie, to jadąc z prędkością ok. 20 km/h od chwili przekroczenia linii P-12, do chwili osiągnięcia pozycji zderzeniowej dojechałaby w czasie ok. 1 sekundy, pokonując w tym czasie odcinek drogi o długości ok. 5,5 m. Natomiast gdyby zatrzymała się ona przed linią P-12, po czym z tej pozycji rozpoczęłaby wjazd na skrzyżowanie z jednoczesnym skrętem w lewo z przyspieszeniem  $a = 3 \text{ m/s}^2$ , to od chwili ruszenia, do chwili osiągnięcia pozycji zderzeniowej przejechałaby również odcinek drogi długości ok. 5,5 m w czasie ok. 1,9 s, osiągając w chwili zderzenia prędkość ok. 20 km/h. Można zatem wnioskować, że czas stworzonego zagrożenia na drodze przez kierującą Volvo V40 wynosił w zakresie od 1 s do ok. 1,9 s. W chwili zderzenia kierujący samochodem BMW poruszał się z prędkością ok. 116,7 km/h. Natomiast kierująca Volvo V40 w chwili zderzenia

wykonywając manewr pełnego skrętu w lewo, mogła jechać z prędkością ok. 20 km/h. Kierujący BMW jadąc z prędkością 116,7 km/h, nie miał możliwości uniknięcia zderzenia z nieprawidłowo wjeżdżającym na skrzyżowanie samochodem Volvo V40. Na ok. 1 s przed zderzeniem (dotyczy to przypadku, gdyby kierująca Volvo V40 nie zatrzymała się przed wjazdem na skrzyżowanie), kierujący BMW jadący z prędkością 116,7 km/h znajdowałby się w odległości ok. 32,5 m od miejsca zderzenia. Przy założeniu, że kierujący BMW jechałby z prędkością nie większą niż maksymalna administracyjnie dozwolona, czyli 50 km/h, to będąc w odległości ok. 32,5 m od miejsca zderzenia, do tego miejsca nie hamując dojechałby w czasie ok. 2,3 s. W tym czasie kierująca Volvo V40 zdążyłaby wjechać już na pas ruchu w kierunku Ż., a tym samym nie doszłoby do zderzenia.

Na ok. 1,9 s przed zderzeniem (dotyczy to przypadku, gdyby kierująca Volvo V40 zatrzymała się przed wjazdem na skrzyżowanie, po czym ruszyła), kierujący BMW jadący z prędkością 116,7 km/h znajdowałby się w odległości ok. 62 m od miejsca zderzenia. Przy założeniu, że kierujący BMW jechałby w tej chwili z prędkością nie większą niż maksymalnie administracyjnie dozwoloną, czyli 50 km/h, to do miejsca zderzenia nie podejmując manewru hamowania dojechałby w czasie ok. 4,4 s. W tym czasie kierująca Volvo V40 zdążyłaby wjechać również na pas ruchu w kierunku Żarowa, a tym samym również nie doszłoby do zderzenia.

Powyższe ustalenia pozwoliły na wnioskowanie, że nadmierna prędkość jazdy kierującego samochodem BMW pozostała w ścisłym związku przyczynowym z zaistniałym zderzeniem.

Całokształt przeprowadzonych obserwacji i badań pozwala na wnioskowanie, że bezpośrednie zagrożenie w ruchu drogowym spowodowała swoim zachowaniem kierująca samochodem Volvo V40, natomiast zachowanie kierującego BMW miało wpływ na zaistnienie, przebieg i skutki tego wypadku. Z uwagi na przekroczenie maksymalnej administracyjnie dozwolonej prędkości jazdy o ponad 130%, wpływ ten należy określić jako znaczny.

Ekran akustyczny o długości ok. 115 m zainstalowane po prawej stronie wzdłuż drogi miały wpływ na ograniczenie pola zakresu widoczności dla kierowców jadących od strony miejscowości Ż. oraz dla kierowców jadących drogą dojazdową

do skrzyżowania, na którym doszło do zderzenia pomiędzy samochodami Volvo V40 i BMW. W chwili obecnej, aby zwiększyć poziom bezpieczeństwa na tym odcinku drogi zarządca podjął decyzję o zdemontowaniu ekranów.

Co do budowy skrzyżowania i obowiązującego tam oznakowania, to nadzór nad organizacją ruchu na danym terenie sprawował zarządca drogi, którym w tej sytuacji było starostwo powiatowe.

Należy pamiętać, że bezpieczeństwo w ruchu drogowym zależy od trzech czynników: dobrego stanu dróg i infrastruktury drogowej pozwalających na bezkolizyjne poruszanie się uczestników; dobrego stanu pojazdów; odpowiedniego przygotowania użytkowników dróg m.in. znajomości i stosowania przepisów ruchu drogowego.

Nawet najlepiej przygotowane drogi i sprawne pojazdy, nawet wyposażone w systemy ostrzegające o możliwości zaistnienia wypadku, nie zapobiegają wypadkowi jeśli zawiedzie czynnik ludzki, w łańcuchu elementów: droga – pojazd – człowiek – najsłabszy. Tak się stało właśnie w tym przypadku. Prędkość jazdy jest najważniejszym czynnikiem, jeśli nie najważniejszym, jeśli chodzi o bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ten ruch się odbywa.

Przepisy Ustawy Prawo o ruchu drogowym nie określają wartości liczbowej, ale prędkość bezpieczna to taka, w której uwzględniając czynniki określone powyżej, k a ż d y kierujący jest w stanie panować nad pojazdem i zatrzymać go przed przeszkodą (bez względu na to jakiego rodzaju jest to przeszkoda: czy stała czy ruchoma – zwierzę, pieszy, inny pojazd). To kierujący decyduje jaka prędkość jest dla niego bezpieczna, jak i innych uczestników ruchu. Każdy kierowca poruszając się po jezdni obowiązany jest przyjąć jako założenie, że w każdej chwili na drodze może pojawić się przeszkoda. Taktyka jego jazdy musi więc uwzględniać konieczność zatrzymania pojazdu na przestrzeni krótkiej drogi hamowania. Kierujący nie przerywając jazdy musi być przygotowany na możliwość niezwłocznego przeciwdziałania abstrakcyjnemu niebezpieczeństwu. Każda sytuacja w ruchu drogowym jest dynamiczna, ulega ciągłym zmianom. Zachowanie uczestników ruchu

drogowego musi być oparte na przewidywaniu i umiejętności wyobrażenia sobie tego, co może nastąpić, zwłaszcza w kontekście wartości prędkości, z jaką porusza się kierujący jakimkolwiek pojazdem. Ocena prędkości bezpiecznej powinna nastąpić z uwzględnieniem konkretnej sytuacji drogowej, a zwłaszcza tego, czy pozwala ona na zachowanie całkowitej kontroli nad pojazdem. Rozważne i ostrożne prowadzenie pojazdu polega na przedsięwzięciu przez kierowcę wszystkich tych czynności, które według obiektywnej oceny są niezbędne dla zapewnienia optymalnego bezpieczeństwa ruchu w danej sytuacji oraz na powstrzymaniu się od czynności, które według tejże oceny mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć (Uchwała 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r.).

#### **Literatura:**

1. KURZĘPA B., 1998. *Kodeks drogowy. Ustawa z komentarzem*. Tarnobrzeg.
2. PAWELEC K. J., 1998. *Prędkość bezpieczna - ograniczona zasada bezpieczeństwa*, Mon. Praw., nr 4.
3. KGP., 2016. *Wypadki drogowe w Polsce w 2015 r.*, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa.

#### **Źródła prawa:**

1. USTAWA z dnia 20 czerwca 1997 r. - *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602 z późn. zm.).
2. WYROK SN z dnia 3 sierpnia 1972 r., Rw 734/72, IP 1972, nr 7-8, poz. 4.
3. WYROK WSA w Szczecinie z 17 listopada 2016 r., sygn. II SA/Sz 657/16.
4. UCHWAŁA 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r. V KZP 2/74 (OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33).

#### **Netografia:**

1. <http://tv.se.pl/moto/w-tej-miejscowosci-jezdzi-sie-za-zbyt-wolna-jazde-,11614/> [dostęp: 23 stycznia 2017].
2. <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/179533DEB7> [dostęp: 23 stycznia 2017].
3. <http://swidnica24.pl/zginela-na-laczniku/> <http://dsw.doba.pl/arttykul/-foto-wideo-smiertelny-wypadek-na-laczniku/4920/16>
4. <http://swidnica.naszemiasto.pl/arttykul/tragiczny-wypadek-na-laczniku-nie-zyje-kobieta,3392646,art,t,id,tm.html> [dostęp: 18 sierpnia 2016].
4. <http://dsw.doba.pl/arttykul/-foto-wideo-smiertelny-wypadek-na-laczniku/4920/16> [dostęp: 18 sierpnia 2016].