

Problematyka wypadków drogowych

Wojciech Kotowski

ZMIANA TORU RUCHU PRZYCZYNĄ SKUTKOWEGO ZDARZENIA DROGOWEGO

Zderzenie pojazdów urzeczywistniło się w warunkach nieskomplikowanej sytuacji drogowej na czteropasowej jezdni. Mimo pory nocnej dobrą widoczność zapewniło nienaganne oświetlenie. Jezdnią poruszały się równoległe dwa pojazdy. Citroen jechał prawym pasem, a sąsiednim opel. W pewnej chwili kierujący opel zmienił tor ruchu w kierunku citroena, doszło do kontaktu między pojazdami, wskutek czego citroen zmienił tor ruchu w prawo i uderzył w drzewo.

Analizę wypadku drogowego należało rozpocząć od ustalenia, jakie powinności ciążyły na uczestnikach określonego zdarzenia drogowego.

Otóż kierującego samochodem marki Citroen, poruszającego się prawym skrajnym pasem czteropasowej jezdni na prostym odcinku drogi, bez konieczności podejmowania manewrów zmiany toru ruchu, obowiązy-

wała zwykła „ostrożność”. Natomiast kierującego samochodem marki Opel poruszającego się sąsiednim w odniesieniu do citroena pasem ruchu, który podjął manewr zmiany pasa z lewego na prawy, obowiązywała „szczególna ostrożność”.

W ogromnym uproszczeniu „ostrożnością” jest zachowanie zgodne z przyjętymi zasadami ruchu drogowego, które dotyczy m.in. kierującego w każdej istniejącej sytuacji. Kwalifikowaną postacią „ostrożności” jest natomiast „szczególna ostrożność”. Zakres podmiotowy tej instytucji został – w odniesieniu do „ostrożności” – zawężony do kierujących i pieszych oraz sytuacji *stricte* określonych przez ustawę, przy równoczesnym rozszerzeniu zakresu przedmiotowego – oprócz istniejących – na sytuacje zmieniające się lub mogące się zmienić, pod warunkiem że kierujący miał

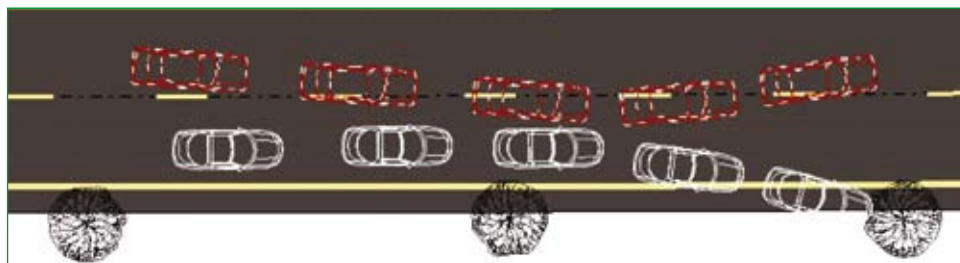
obiektywną możliwość je dostrzec lub przewidzieć w czasie umożliwiającym odpowiednią reakcję, w konsekwencji zapobiegającą skutkowemu zdarzeniu drogowemu. Właściwa realizacja zasady szczególnej ostrożności polega na pełnej koncentracji uwagi oraz uaktywnieniu zdolności przewidywania, a w przypadku braku intuicji na dołożeniu wszelkich starań do pobudzenia wyobraźni. Wspólną cechą „ostrożności” i „szczególnej ostrożności” jest „bezpieczna prędkość” i „dobra widoczność”. Bezpieczna prędkość to taka, która pozwoli nie na uniknięcie, lecz zapobiegnięcie skutkowemu zdarzeniu drogowemu. Wbrew pozorom pojęcia „uniknięcie” i „zapobiegnięcie” nie są tożsame. Pierwsze dotyczy sytuacji, kiedy kierujący tak wymanewrował, że udało mu się bez szwanku wyjechać ze strefy zagrożenia wypadkowego, ale do wypadku doszło, tyle że z udziałem innych uczestników ruchu. Natomiast drugie pojęcie oznacza stan znacznie trudniejszy, wszak chodzi o taki sposób kierowania pojazdem w otoczeniu kierujących, który w konsekwencji sprawia, że do wypadku w ogóle nie dochodzi, a więc nie tylko z udziałem autora manewrów, ale i innego kierującego pojazdem.

Kierujący samochodem marki Opel, jako zmieniający pas ruchu, zgodnie

z dyspozycją art. 22 ust. 4 w związku z ust. 1 p.r.d., miał obowiązek zachowania „szczególnej ostrożności”, realizowanej przez intensywne śledzenie zmian zachodzących na drodze, które prowadzą kierującego do oceny, czy ma obowiązek nadal ustępować innym uczestnikom ruchu, czy może kontynuować jazdę na pasie ruchu dotychczas zajęтым przez inne pojazdy posiadające pierwszeństwo, czy powstała luka odpowiedniej długości, która stworzyła możliwości bezpiecznego wjazdu na sąsiedni pas ruchu. Tym obowiązkom nie sprostał kierujący samochodem marki Opel, zmieniając pas z lewego na prawy, którym poruszał się kierujący samochodem marki Citroen.

Poniższy rysunek stanowi materiał poglądowy, przedstawiający w formacie 2D prawdopodobny sposób przemieszczania się obu pojazdów, w tym chwilowe ich złączenie i rozłączenie, po którym samochód marki Opel (obrys na górze) pojechał dalej prawym pasem lub odbił w lewo na sąsiedni pas, a samochód marki Citroen (obrys na dole), poprzecznie przemieszczając się, uderzył w drzewo.

Wprawdzie warunki widoczności w porze dziennej różnią się od warunków po zmierzchu, jednakże tę





różnicę łagodzi właściwe oświetlenie krytycznego odcinka drogi, co można dostrzec na zdjęciu wykonanym bezpośrednio po wypadku.

Niemniej pora po zmierzchu nakłada na kierujących obowiązek zwiększenia uwagi w ramach zarówno „ostrożności”, jak i „szczególnej ostrożności” (art. 3 p.r.d.). Kierujący samochodem marki Opel, jadąc swoim pasem ruchu (drugim od prawej), miał w ramach „ostrożności” obowiązek kontrolowania bezpiecznego odstępu bocznego od pojazdów poruszających się sąsiednim pasem ruchu, zwłaszcza podczas prostoliniowego względu osi jezdni wyprzedzania. Natomiast chwila zapoczątkowania zmiany toru ruchu urzeczywistniała obowiązek zachowania „szczególnej ostrożności”. Zatem kontynuacja manewru zmierzającego do zmiany pasa ruchu z lewego na prawy, zajęty przez samochód marki Citroen, sprawiła, że

kierujący samochodem marki Opel zapoczątkował stan zagrożenia, który trwał aż do uderzenia w lewe naroże samochodu marki Citroen, a zatem niewątpliwie jest sprawcą zderzenia obu pojazdów.

Kierujący samochodem marki Citroen, który poruszał się prawym pasem skrajnym, miał w ramach „ostrożności” obowiązek kontrolowania odstępu od pojazdów poruszających się lewym pasem ruchu. Zatem mógł zaobserwować moment niebezpiecznego zbliżenia się samochodu marki Opel. Jest to w rzeczy samej jedynie hipoteza, która może być potwierdzona jedynie w drodze eksperymentu procesowego. Potwierdzenie hipotezy lub uzyskanie wysokiego prawdopodobieństwa jej prawdziwości wymagało od kierującego zastosowania zasady „ograniczonego zaufania” (art. 4 p.r.d.) w postaci gwałtownego hamowania, w ramach swojego pasa ruchu. Tylko w tym kontekście rozwa-

zań można mówić o obowiązku rezygnacji z pierwszeństwa przejazdu.

Na tle analizowanego zdarzenia jawi się twierdzenie, że powołany do zaopiniowania wypadku biegły słusznie nie odniósł się do zeznań świadków, ponieważ ich relacje w najmniejszym nawet stopniu nie wyjaśniły wątpliwości w kwestii faktycznego przebiegu zdarzenia, wszak w istocie nie mogli wypowiedzieć się na temat przebiegu wypadku, a zatem ich relacje sprowadzały się do oceny zachowania kierującego samochodem marki Opel przed wypadkiem i po jego zaistnieniu. Ocena zachowania tego kierującego nie miała *sensu stricto* związku z wypadkiem. Kierujący może zachowywać się dynamicznie w ruchu drogowym, często wyprzedzać, poruszając się slalomem między pojazdami, co *prima facie* sugeruje brawurę, a w konsekwencji może nie być sprawcą wypadku. Również nie może się ostać sugestia ucieczki z miejsca wypadku, jako przesłanka jego spowodowania, wszak powrócił na miejsce zdarzenia w warunkach braku dowodu, że uczynił to nie z własnej woli. Z kolei postrzeżenie uczestnika wypadku przez pryzmat uprzednio popełnianych przez niego wielu wykroczeń, a nawet spowodowanych kolizji drogowych, jest nieprofesjonalne. Ocena zachowania kierującego w kontekście spowodowania wypadku buduje się wyłącznie na podstawie ujawnionych i ponad wszelką wątpliwość udokumentowanych warunków jego zaistnienia i potwierdzonych okoliczności przebiegu, prowadzących wprost do nieuchronności skutku.

Analiza dostępnego materiału rozpoznawanego zdarzenia prowadzi do następujących konstatacji.

1. Brak możliwości obliczenia zarówno rzeczywistej, jak i przybliżonej prędkości samochodów marki Opel i Citroen przed zdarzeniem i podczas jego trwania czyni – z natury rzeczy – niemożliwym przeprowadzenie rzeczywistej i przybliżonej analizy czasowo-przestrzennej ruchu tych pojazdów na wskazanych odcinkach drogi. Określone powody uniemożliwiają przeprowadzenie rzeczywistej rekonstrukcji przedmiotowego wypadku drogowego.

2. Można z dużym prawdopodobieństwem wywieść, że kierujący samochodem marki Opel podczas zmiany pasa ruchu swoim zachowaniem naruszył podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez niezachowanie „szczególnej ostrożności” – w ramach której miał obowiązek utrzymać bezpieczny odstęp od wyprzedzanego pojazdu marki Citroen i ustąpić jego kierującemu pierwszeństwa przed realizacją manewru zmiany pasa ruchu – wskutek czego doprowadził do zderzenia obu pojazdów.

3. Kierujący samochodem marki Citroen mógł zapobiec wypadkowi jedynie wówczas, gdyby właściwie obserwując warunki ruchu, zareagował prostoliniowym hamowaniem (w ramach zajmowanego pasa ruchu) na docierające do niego symptomy wskazujące na nieprawidłowe zachowanie wyprzedzającego z lewej strony kierującego samochodem marki Opel. Wówczas przez rezygnację z pierwszeństwa wypełniłby powin-

ności wymagane obowiązującą zasadą „ograniczonego zaufania”.

4. Ustalenie, czy kierujący samochodem marki Citroen miał obiektywną możliwość dostrzeżenia nieprawidłowego zachowania kierującego

samochodem marki Opel w czasie umożliwiającym skuteczność reakcji w postaci prostoliniowego hamowania w ramach pasa ruchu, którym się poruszał, jest możliwe jedynie w drodze eksperymentu procesowego.

Wojciech Kotowski