

ZDARZENIA DROGOWE Z UDZIAŁEM POJAZDÓW UPRZYWILEJOWANYCH. STUDIUM PRZYPADKU cz. 1

Traffic incidents involving emergency vehicles. Case study. Part 1

Uwagi wprowadzające

Każdy kierujący z pewnością chciałby się wyróżniać spośród innych uczestników ruchu drogowego i mieć w związku z tym szczególne przywileje i uprawnienia. Zwłaszcza że zgodnie z treścią art. 9 Ustawy Prawo o ruchu drogowym (dalej u.p.r.d.) uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani ułatwić przejazd pojazdu uprzywilejowanego, w szczególności przez niezwłoczne usunięcie się z jego drogi, a w razie potrzeby zatrzymanie. Pojazdy uprzywilejowane stanowią oddzielną kategorię, a kierujący nimi są zobligowani do posiadania specjalnego zezwolenia na kierowanie nimi¹. Ustawodawca nakłada na nich nie tylko uprawnienia do niestosowania się do przepisów ruchu drogowego (wyłącznie pod warunkiem zachowania kwalifikowanej postaci ostrożności), ale także obowiązki. Do prowadzenia pojazdu uprzywilejowanego nie wystarczy prawo jazdy określonej kategorii i zezwolenie starosty. Kandydat na kierującego pojazdem uprzywilejowanym powinien ukończyć kurs podstawowy lub uzupełniający, pozytywnie przejść badania lekarskie i psychologiczne. Ponadto powinien wykazywać się refleksem dorównującym temu, którym dysponują najlepsi zawodnicy sportów motorowych, oraz znać topografię miejsc i trasy, którymi będzie się poruszał. Musi on pamiętać, że włączenie sygnałów uprzywilejowania ma mu pomóc w sprawnym,

¹ Zgodnie z Ustawą o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2011 r. Nr 30, poz. 151 ze zm.) oraz rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 15 maja 2013 r. w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne (Dz. U. z 2013 r., poz. 603) osoba chcąca prowadzić pojazd uprzywilejowany powinna obowiązkowo odbyć kurs i zdać egzamin w ośrodku doskonalenia techniki jazdy stopnia wyższego wpisanym do rejestru prowadzonego przez właściwego wojewodę. Kurs taki składa się z zajęć teoretycznych i praktycznych. Liczba godzin jest uzależniona od rodzaju kategorii prawa jazdy. Kursant powinien mieć kategorię prawa jazdy, na którą chciałby otrzymać zezwolenie do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, oraz ukończone 21 lat.

szybkim dotarciu do celu, nie może zaś swym zachowaniem spowodować zagrożenia w ruchu drogowym.

Pojazdem uprzywilejowanym w ruchu drogowym zgodnie z treścią art. 53 ust. 1 u.p.r.d. może być pojazd samochodowy: jednostek ochrony przeciwpożarowej, pogotowia ratunkowego, Policji, jednostki ratownictwa chemicznego, Straży Granicznej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Służby Więziennej, Służby Ochrony Państwa, straży gminnych (miejskich), podmiotów uprawnionych do wykonywania zadań z zakresu ratownictwa górskiego, Służby Parku Narodowego, podmiotów uprawnionych do wykonywania zadań z zakresu ratownictwa wodnego, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywany przez Służbę Celno-Skarbową, Inspekcji Transportu Drogowego oraz jednostki niewymienionej powyżej, jeżeli jest używany w związku z ratowaniem życia lub zdrowia ludzkiego – na podstawie zezwolenia ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

Jak wskazano powyżej, kierujący pojazdem uprzywilejowanym może, pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności, nie stosować się do przepisów o ruchu pojazdów, zatrzymaniu i postoju oraz do znaków i sygnałów drogowych, tylko w razie gdy uczestniczy w akcji związanej z ratowaniem życia, zdrowia ludzkiego lub mienia albo koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lub porządku publicznego albo w przejeździe kolumny pojazdów uprzywilejowanych, w wykonywaniu zadań związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe, którym na mocy odrębnych przepisów przysługuje ochrona. Pojazd będzie spełniał warunki uprzywilejowanego, jeśli jednocześnie będą włączone sygnały świetlne i dźwiękowy, a także światła drogowe lub mijania. Po zatrzymaniu pojazdu nie jest wymagane używanie sygnału dźwiękowego. Kierujący pojazdem uprzywilejowanym jest obowiązany stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub upoważnione do jego kontroli. Ustawodawca celowo zastosował w tym artykule dwukrotnie czasownik „może”, aby po pierwsze dać wyraz temu, że nie każdy z pojazdów może korzystać z miana uprzywilejowanego, a po drugie, że kierujący takim pojazdem jest zwolniony od zachowania zgodnie z zasadami ruchu drogowego.

W ubiegłym roku bardzo często dochodziło do zdarzeń drogowych z udziałem różnego rodzaju pojazdów uprzywilejowanych; najprawdopodobniej najwięcej z nich spowodowali funkcjonariusze dawnego Biura Ochrony Rządu, obecnej Służby Ochrony Państwa. Być może dlatego, że kierujący zatrudnieni w tej służbie są zwolnieni z obowiązku ukończenia kursu dla kierują-

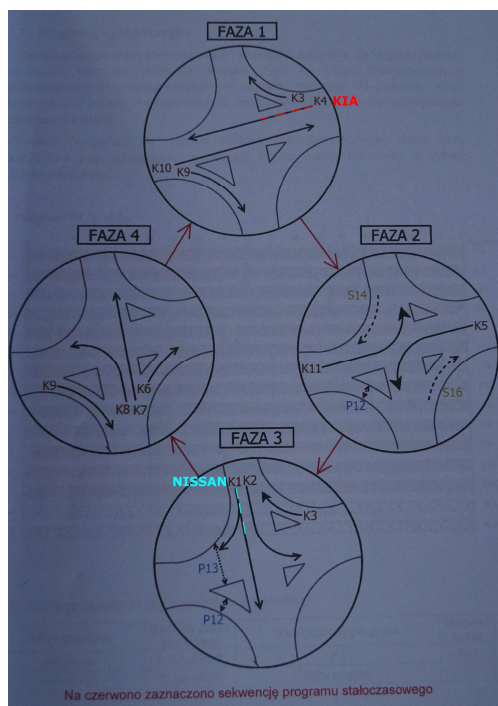
cego pojazdem uprzywilejowanym. W Policji wygląda to podobnie. Z założenia jej funkcjonariusze otrzymują zezwolenie na prowadzenie pojazdów uprzywilejowanych po odbyciu szkolenia w ramach służby. Teoretycznie więc takie jednostki jak Policja i Służba Ochrony Państwa powinny mieć w swoich szeregach najlepszych kierowców. Tymczasem praktyka pokazuje, że zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym nie są wydawane z zachowaniem większej czujności co do zakresu umiejętności funkcjonariuszy, dlatego częściej dochodzi do zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów uprzywilejowanych tych służb.

Wypadek drogowy

Do zdarzenia będącego przedmiotem analizy doszło 17 września 2017 r., w niedzielę, ok. godz. 18 na skrzyżowaniu ulic w miejscowości Ś. Kierujący samochodem osobowym marki Nissan Micra wjechał na skrzyżowanie ulic w chwili, gdy dla jego kierunku ruchu sygnalizator wyświetlał sygnał zielony. W tym samym czasie do skrzyżowania zbliżał się kierujący pojazdem uprzywilejowanym marki Kia Ceed, dla którego sygnalizator wyświetlał sygnał czerwony. Kierujący pojazdem uprzywilejowanym zjechał na lewy pas ruchu i w wyniku tego doszło do zderzenia czołowo-bocznego z pojazdem Nissan Micra. W ruchu pozderzeniowym pojazd Nissan Micra zjechał na lewe pobocze ulicy, po której się uprzednio poruszał, i zatrzymał się zwrócony przodem w kierunku ulicy, w którą zamierzał wjechać. Natomiast pojazd uprzywilejowany Kia Ceed uderzył w tył stojącego na skrzyżowaniu Mitsubishi Outlandera, a następnie w ruchu pozderzeniowym Mitsubishi przemieściło się w tył i tyłem uderzyło w przód stojącego za nim samochodu osobowego (taksówki) marki Mercedes. W rezultacie kierujący pojazdem Kia zatrzymał się zwrócony przodem w stronę prawego pobocza (dla jego kierunku ruchu). W chwili zdarzenia w samochodzie marki Nissan podróżowały dwie osoby, w pojeździe uprzywilejowanym znajdowało się dwóch funkcjonariuszy Policji, w Mitsubishi trzy osoby, a w Mercedesie tylko kierujący tym pojazdem. Na miejscu ustalono, że w wyniku zdarzenia nikt nie odniósł obrażeń ciała. Po kolizji interweniowały Policja, pogotowie ratunkowe oraz staż pożarna. Jak wynikało z badań na wartość alkoholu w wydychanym powietrzu, wszyscy czterej kierujący w chwili zaistnienia zdarzenia byli trzeźwi. W miejscu zdarzenia maksymalna prędkość poruszania się pojazdów została administracyjnie ograniczona do 50 km/h, znajdowała się tam prawidłowo funkcjonująca sygnalizacja świetlna. Nie było kamer monitoringu, samochody nie były wyposażone w wideorejestratory.

W toku czynności na miejscu zdarzenia sporządzono protokół oględzin miejsca wypadku, protokoły oględzin czterech pojazdów, szkic sytuacyjny, a także dokumentację fotograficzną miejsca zdarzenia oraz uszkodzonych pojazdów. Jak wynikało z treści protokołu oględzin miejsca zdarzenia, położenie pojazdów do chwili rozpoczęcia oględzin nie było zmieniane.

Zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu obowiązującej na tym miejscu kierującego pojazdem Nissan, czyli jadącego na wprost prawym pasem ruchu, obowiązywały znaki pionowe: A-7 (ustęp pierwszeństwa) i D-2 (koniec drogi z pierwszeństwem), a także dwa znaki STOP: pionowy B-20 i poziomy (linia względnego zatrzymania). Kierujący pojazdem uprzywilejowanym powinien skorzystać z prawego pasa ruchu przeznaczonego do jazdy na wprost. Dla jego kierunku ruchu obowiązywał znak pionowy D-1 (droga z pierwszeństwem). Wszyscy kierujący, którzy poruszali się w rejonie skrzyżowania, byli zobligowani do zachowania kwalifikowanej postaci ostrożności, zmniejszenia prędkości i prowadzenia bacznej obserwacji przedpola jazdy.

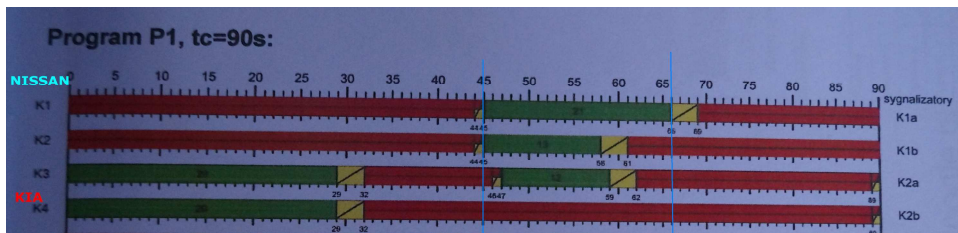


Ryc. 1. Projekt ruchowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu, na którym doszło do zdarzenia

Z analizy projektu ruchowego sygnalizacji świetlnej o długości cyklu 90 s wynikało, że jadący na wprost, tak jak kierujący pojazdem Nissan, należał do

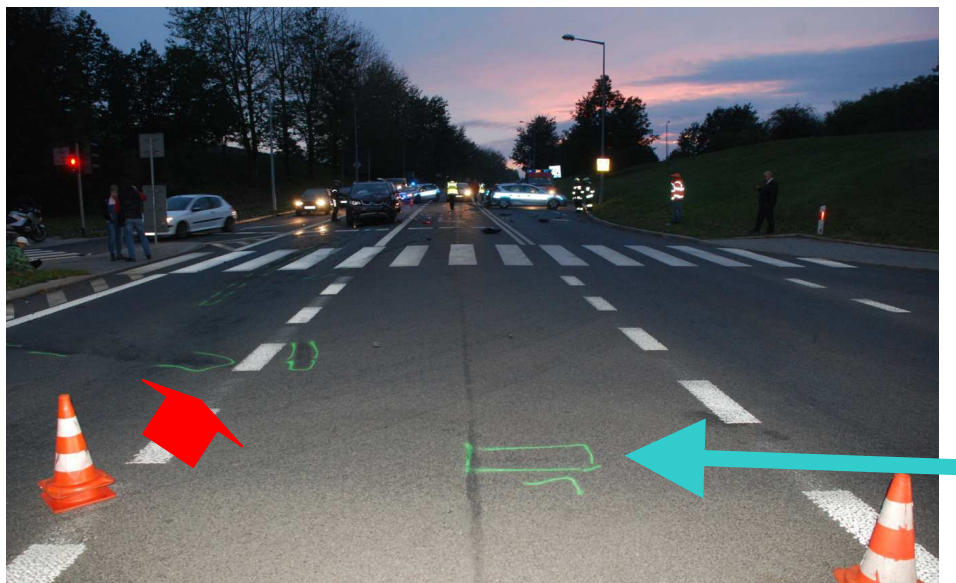
grupy pojazdów, której był przyporządkowany sygnalizator K1, natomiast kierujący pojazdem uprzywilejowanym należał do grupy, której był przyporządkowany sygnalizator K4.

W chwili gdy sygnalizator K1 emitował światło czerwone pomiędzy 45 a 66 sekundą, dla grupy sygnalizator K4 emitował w tym samym czasie sygnał czerwony (od 32 do 69 s), co prezentuje poniższa rycina. W związku z tym kierujący pojazdem uprzywilejowanym bez żadnej wątpliwości wjechał na skrzyżowanie w chwili, gdy sygnalizator dla jego kierunku ruchu wyświetlał sygnał czerwony!



Ryc. 2. Harmonogram pracy sygnalizacji świetlnej P1. Sygnalizator K1 dla kierunku ruchu, w którym poruszał się Nissan, sygnalizator K4 dla kierunku ruchu, którym poruszał się samochód Kia. Niebieskie linie wyznaczają czas wyświetlania sygnału zielonego dla kierującego Nissanem.

Interweniująca na miejscu zdarzenia Policja ujawniła i zabezpieczyła ślady w postaci pojazdów biorących udział w zdarzeniu oraz „ślady pozostawione przez pojazdy”. W treści protokołu oględzin miejsca zdarzenia nie wpisano, jakiego rodzaju są to ślady, jak również nie zidentyfikowano, od których pojazdów pochodzą; kilka śladów zostało potraktowanych jako jeden. Znajdowały się one na środku skrzyżowania. Ponadto ujawniono ślad wycieku płynów eksploatacyjnych pochodzący z pojazdu Nissan i „ślady osypania połamanych elementów plastikowych samochodów”. Nie wpisano, jakiego rodzaju są to ślady, jak również nie zidentyfikowano, od których pojazdów pochodzą, kilka śladów zostało opisanych jako jeden. Ujawniono także „śląd powstały z rozbitej szyby”, jednak nie zidentyfikowano, od którego pojazdu bądź pojazdów pochodzą; kilka śladów zostało opisanych jako jeden.



Ryc. 3. Widok miejsca zdarzenia z chwili prowadzenia czynności. Strzałką z prawej strony wskazano kierunek poruszania się samochodu marki Nissan Micra, a strzałką z lewej – kierunek poruszania się samochodu marki Kia Ceed.

Jak wynikało z treści miejscami nieczytelnego protokołu oględzin miejsca, w chwili prowadzenia czynności, czyli po ok. 40 minutach od zaistnienia zdarzenia, panował zmierzch, niewielkie zachmurzenie. Oświetlenie zapewniały latarnie uliczne. Nie było opadów ani mgły, wiał słaby wiatr. Temperatura powietrza wynosiła 15°C, przy gruncie – nie zmierzono. Asfaltowa nawierzchnia jezdni miała szerokość 15,5 m i wyznaczone pięć pasów ruchu w obu kierunkach. Odcinek jezdni zarówno przed, jak i za miejscem wypadku był prosty, a jej nawierzchnia – sucha, czysta, gładka, pozbawiona jakichkolwiek zanieczyszczeń mogących mieć wpływ na zaistnienie bądź przebieg zdarzenia. Po bokach po obu stronach było trawiaste i miało szerokość 5 m, było usytuowane o 10 cm wyżej w stosunku do nawierzchni jezdni.

W toku oględzin ujawniono i zabezpieczono ślady mechanoskopijne na pojazdach uczestniczących w zdarzeniu. Z treści miejscami nieczytelnego protokołu oględzin samochodu Nissan Micra wynikało, że uszkodzenia nadwozia powstałe w wyniku zderzenia z samochodem Kia obejmowały:

- wzmocnienie czołowe – przełamane;
- zderzak – połamany, wyrwany;
- belka zderzaka – przełamana;
- błotnik przedni prawy – odkształcony, spiętrzony;

- pokrywa silnika – wygięta;
- podłużnice przednie – odkształcone;
- krata wlotu powietrza – wyłamana;
- chłodnica – przegięta;
- zbiornik spryskiwacza – wyłamany z mocowania;
- zawieszenie koła przedniego prawego – odkształcone, przemieszczone do tyłu.



Ryc. 4. Samochód Nissan Micra w położeniu powypadkowym

Powypadkowe oględziny pojazdu wykazały, że samochód przed kolizją nie miał niesprawnych mechanizmów mogących wywrzeć wpływ na zaistnienie i przebieg zdarzenia, a jego uszkodzenia opisane szczegółowo w protokołach oględzin były skutkiem wypadku. Podczas oględzin nie zweryfikowano, czy pasy bezpieczeństwa były zablokowane. Nie ujawniono żadnych śladów we wnętrzu kabiny, nie wykonano zdjęć taśm i klamr pasów bezpieczeństwa. Z uwagi na liczne uszkodzenia pojazdu oraz odłączony w wyniku akcji ratunkowej akumulator nie przeprowadzono jazdy próbnej. **Po zderzeniu pojazd pozostał na bieżym.**

Bezpośrednio po zdarzeniu pojazd został zabezpieczony i był poddany obserwacjom i badaniom przez biegłego, który stwierdził, że uszkodzenia ujawnione w pojeździe powstały w wyniku analizowanego zdarzenia, a układy kierowniczy, hamulcowy, zawieszenia, elektryczny i ogumienie były sprawne

technicznie. Interesujące jest, w jaki sposób biegły sprawdził działanie układu elektrycznego, skoro w toku oględzin odłączono akumulator, a biegły dokonał obserwacji w warunkach parkingowych. W treści opinii biegły napisał, że „bieżnik jest dobrze widoczny” – chociaż nie wykonał pomiaru specjalnie do tego przeznaczonym miernikiem i nie udokumentował faktu pomiaru. Niezrozumiałe jest, dlaczego podczas tak szczegółowego badania pojazdu biegły nie udokumentował dokładnie pomiaru głębokości bieżnika. Badanie głębokości jego rzeźby zostało wykonane „na oko”. Biegły wykonał łącznie osiem zdjęć pojazdu bez zastosowania jakichkolwiek listew pomiarowych ani odpowiednich przymiarów, aby wskazać, na jakiej wysokości znajdowały się konkretne uszkodzenia. Załączona do opinii dokumentacja fotograficzna została sporządzona niezgodnie z regułami fotografii kryminalistycznej (biegły wykonał tylko jedno ujęcie wnętrza kabiny, nie sfotografował wyglądu taśm i klamr pasów bezpieczeństwa, nie napisał, kiedy przeprowadził swoje „badania”, ani nie opisał zdjęć).

Uszkodzenia pojazdu uprzywilejowanego powstałe w wyniku zderzenia z samochodem marki Nissan obejmowały:

- błotnik tylny prawy ze wzmocnieniem i wnęką koła – przełamane;
- drzwi tylne prawe – przełamane;
- wnękę drzwi tylnych prawych – odkształcona;
- obręcz koła tylnego prawego – przełamana;
- oponę koła tylnego prawego – zgnieciona przy obręczy;
- zawieszenie kpl. koła tylnego prawego – przełamane.

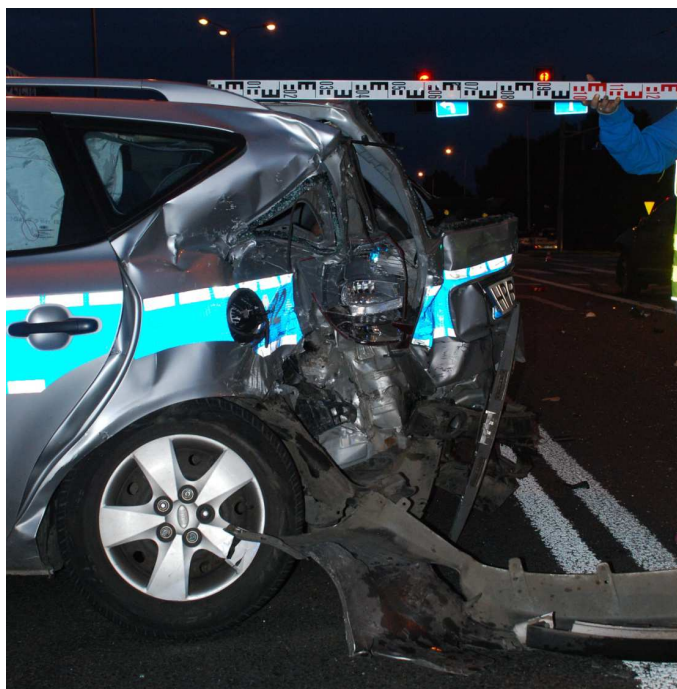
Uszkodzenia powstałe w wyniku uderzenia w Mitsubishi:

- błotnik tylny lewy z konstrukcją i wnęką koła – przełamane i wgniecione do wewnątrz komory bagażnika;
- pas tylny – przełamany;
- podłoga bagażnika z podłużnicami – przełamana i wgnieciona do środka;
- dach – spiętrzony w części lewej;
- drzwi tylne lewe – zagięte;
- drzwi przednie lewe – wgniecenie;
- pokrywa bagażnika – przełamana;
- osprzęt – połamany;
- szyba – rozbita;
- zderzak tylny – wyrwany;
- lampy tylne zespolone – rozbite.

Ponadto stwierdzono, że nie wyzwoliły się poduszki gazowe, wyzwoliła się zaś kurtyna boczna prawa.



Ryc. 5. Widok prawej strony nadwozia samochodu marki Kia. Pojazd w położeniu powypadkowym



Ryc. 6. Deformacja części tylnej lewej po uderzeniu w Mitsubishi

Powypadkowe oględziny pojazdu wykazały, że samochód przed zderzeniem nie miał niesprawnych mechanizmów mogących wywrzeć wpływ na za-

istnienie i przebieg zdarzenia, a jego uszkodzenia opisane szczegółowo w protokołach oględzin były skutkiem wypadku. Podczas oględzin stwierdzono także, że pasy bezpieczeństwa kierowcy i pasażera nie były zablokowane, co oznacza, że kierujący pojazdem uprzywilejowanym i jego pasażer nie korzystali z ochrony pasów bezpieczeństwa. W toku oględzin nie wykonano jazdy próbnej. **Po zderzeniu pojazd pozostał na biegu czwartym (!)**. Bezpośrednio po zdarzeniu pojazd został zabezpieczony i był poddany obserwacjom i badaniom przez biegłego, który stwierdził, że uszkodzenia ujawnione w pojeździe uprzywilejowanym powstały w wyniku analizowanego zdarzenia, a układy kierowniczy, hamulcowy, zawieszenia, instalacja elektryczna i ogumienie były sprawne technicznie. W treści opinii biegły napisał, że „cztery koła ogumione wypełnione powietrzem” i „bieżnik dobrze widoczny” – chociaż nie wykonał pomiaru głębokości bieżnika specjalnie do tego przeznaczonym miernikiem ani nie udokumentował faktu pomiaru. Niezrozumiałe jest, dlaczego podczas tak szczegółowego badania pojazdu biegły nie udokumentował dokładnie pomiaru głębokości bieżnika, a badanie jego rzeźby zostało wykonane „na oko”. W tej sytuacji kluczowa jest wiedza, czy ogumienie było sprawne, tj. ustalenie wysokości rzeźby bieżnika każdej z opon, bez względu na to, na której osi są one zamontowane, oraz kontrola, czy miało ono właściwy rozmiar. W przedmiotowej sprawie po przeprowadzonych badaniach technicznych pojazdu Kia biegły ocenił, że ogumienie pojazdu było sprawne technicznie. Nie odniósł się przy tym do wskaźnika TWI, który jest zaznaczony na oponie. Na jego podstawie można bez pomiarów stwierdzić zużycie opony, co w przypadku tego zdarzenia ma szczególne znaczenie. Podczas badania technicznego opon w głównej mierze powinno się skupić na zlokalizowaniu wskaźnika TWI, ponieważ zabrania się użytkowania opon o głębokości rzeźby bieżnika poniżej wskaźników granicznego zużycia TWI. Jeśli wskaźnika tego nie ma, to zabronione jest używanie opon o głębokości rzeźby bieżnika poniżej 1,5 mm. Producenci jednak zalecają, aby wymieniać opony, gdy głębokość ta w odniesieniu do opon „letnich” nie przekracza 2 mm, a opon „zimowych” – 4 mm. Dalej biegły podał, że producentem ogumienia jest HIFLY, a rozmiar opon to 195/65 R15, podczas gdy Policja w toku oględzin pojazdu na miejscu zdarzenia wpisała, że opona przednia prawa pojazdu ma rozmiar 175/65 R15 – nie zostało to zweryfikowane w toku postępowania. Biegły wykonał łącznie 20 zdjęć pojazdu bez zastosowania jakichkolwiek listew pomiarowych ani odpowiednich przymiarów, aby wskazać, na jakiej wysokości znajdowały się konkretne uszkodzenia, a ponadto pojazd nie został sfotografowany z czterech narożników, nie ma też zdjęcia tabliczki znamionowej, a więc biegły nie dokonał pełnej identyfikacji pojazdu oraz jego uszkodzeń. Załączona do opinii dokumentacja fotograficzna

została sporządzona niezgodnie z regułami fotografii kryminalistycznej, biegły nie opisał zdjęć, nie wykonał ani jednego ujęcia wyglądu wnętrza kabiny, nie sfotografował taśm i klamr pasów bezpieczeństwa. Nie napisał też, kiedy wykonał swoje „badania”. Pojazd nie został poddany badaniom na specjalistycznym stanowisku diagnostycznym.

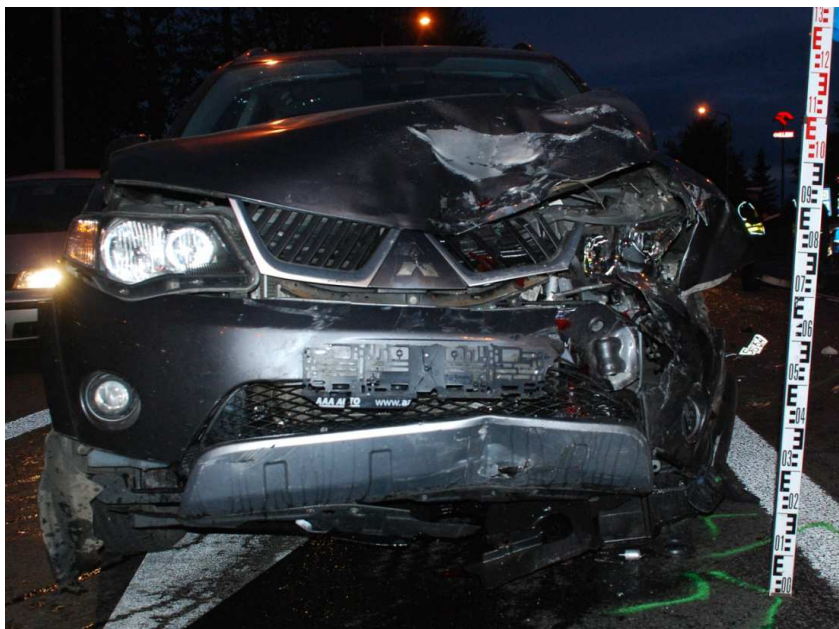
Odnotowano następujące uszkodzenia samochodu marki Mitsubishi Outlander, które powstały wskutek zderzenia z pojazdem uprzywilejowanym:

- wzmocnienie czołowe – przełamane w części środkowej;
- podłużnica przednia lewa z wnęką koła – zgnieciona, przemieszczona;
- błotnik przedni lewy – wyłamany, zgnieciony, prawy odkształcony;
- pokrywa silnika – przełamana;
- belka zderzaka – przełamana;
- reflektor lewy – rozbity, wyrwany;
- zderzak przedni – wyrwany;
- kratka wlotu powietrza – połamana;
- chłodnica silnika i kondensator klimatyzacji – przełamane;
- szyba czołowa – popękana;
- deska rozdzielcza – rozerwana (po zadziałaniu poduszki gazowej prawej);
- przednia tablica rejestracyjna – urwana.

Ponadto stwierdzono, że wyzwoliły się poduszki gazowe kierowcy i pasażera.

Powypadkowe oględziny pojazdu wykazały, że samochód przed kolizją nie miał niesprawnych mechanizmów mogących wywrzeć wpływ na zaistnienie i przebieg zdarzenia, a jego uszkodzenia opisane szczegółowo w protokołach oględzin były skutkiem wypadku. Podczas oględzin nie wpisano do protokołu, czy pas bezpieczeństwa był zablokowany. **Po zderzeniu pojazd pozostał na biegu jałowym.** W toku oględzin nie przeprowadzono jazdy próbnej. Bezpośrednio po zdarzeniu pojazd został wydany kierującemu, nie został zabezpieczony ani poddany badaniom na specjalistycznym stanowisku diagnostycznym.

W toku postępowania pojazd został poddany obserwacjom i badaniom przez biegłego, który stwierdził, że ujawnione w nim uszkodzenia powstały w wyniku analizowanego zdarzenia, a układy kierowniczy, hamulcowy, zawieszania, instalacja elektryczna i ogumienie były sprawne technicznie. W treści opinii biegły napisał, że „cztery koła ogumione wypełnione powietrzem” i „bieżnik dobrze widoczny” – nie wykonał pomiaru głębokości bieżnika specjalnie do tego przeznaczonym miernikiem ani nie udokumentował faktu pomiaru.



Ryc. 7. Przednia strona nadwozia pojazdu marki Mitsubishi

Niezrozumiałe jest, dlaczego podczas tak szczegółowego badania pojazdu biegły nie udokumentował dokładnie pomiaru głębokości bieżnika, a badanie głębokości jego rzeźby zostało wykonane „na oko”. Biegły wykonał łącznie 12 (!) zdjęć pojazdu bez zastosowania jakichkolwiek listew pomiarowych ani odpowiednich przymiarów, aby wskazać, na jakiej wysokości znajdowały się konkretne uszkodzenia, a ponadto pojazd nie został sfotografowany z czterech narożników, nie ma też zdjęcia tabliczki znamionowej, a więc biegły nie dokonał pełnej identyfikacji pojazdu oraz jego uszkodzeń. Przed wykonaniem fotografii nie usunął listowia z wnętrza komory silnika! Załączona do opinii dokumentacja fotograficzna została sporządzona niezgodnie z regułami fotografii kryminalistycznej, biegły nie opisał zdjęć, wykonał jedno ujęcie wyglądu wnętrza kabiny, ale nie sfotografował wyglądu taśmy i klamry pasów bezpieczeństwa. Nie napisał też, kiedy wykonał swoje „badania”.

Jak wynikało z treści miejscami nieczytelnego protokołu oględzin Mercedesa R280, uszkodzenia nadwozia samochodu obejmowały:

- zderzak przedni – popękany i odkształcony;
- belkę zderzaka przedniego – odkształcona;
- kratę wlotu powietrza – popękana;
- pokrywę silnika – zagięta.

Ponadto nie stwierdzono wycieków płynów eksploatacyjnych.



Ryc. 8. Przednia strona nadwozia pojazdu marki Mercedes. Widoczne odkształcenia zderzaka, zagięta pokrywa silnika

Powypadkowe oględziny pojazdu wykazały, że samochód przed kolizją nie miał niesprawnych mechanizmów mogących wywrzeć wpływ na zaistnienie i przebieg zdarzenia, a jego uszkodzenia opisane szczegółowo w protokołach oględzin były skutkiem wypadku.

Podczas oględzin stwierdzono także, że pas bezpieczeństwa kierowcy nie był zablokowany, nie wyzwołyły się poduszki gazowe kierującego i pasażera. W toku oględzin nie przeprowadzono jazdy próbnej. **Po zderzeniu pojazd pozostał na biegu „P”.** Bezpośrednio po zdarzeniu pojazd nie został zabezpieczony ani poddany badaniom na specjalistycznym stanowisku diagnostycznym, lecz wydany kierowcy. W toku postępowania pojazd został poddany obserwacjom i badaniom przez biegłego, który stwierdził, że uszkodzenia w nim ujawnione powstały w wyniku analizowanego zdarzenia, a układy kierowniczy, hamulcowy, zawieszenia, instalacja elektryczna i ogumienie były sprawne technicznie. W treści opinii biegły napisał, że „cztery koła ogumione wypełnione powietrzem” i „bieżnik dobrze widoczny” – chociaż nie wykonał pomiaru głębokości bieżnika specjalnie do tego przeznaczonym miernikiem ani nie udokumentował faktu pomiaru. Niezrozumiałe jest, dlaczego podczas tak szczegółowego badania pojazdu biegły nie udokumentował dokładnie pomiaru głębokości bieżnika. Podobnie jak w przypadku poprzednich samochodów, badanie głębokości jego rzeźby zostało wykonane „na oko”. Biegły wykonał

łącznie 5 (!) zdjęć pojazdu bez zastosowania jakichkolwiek listew pomiarowych ani odpowiednich przymiarów, aby wskazać, na jakiej wysokości znajdowały się konkretne uszkodzenia, a ponadto pojazd nie został sfotografowany z czterech narożników, nie ma też zdjęcia tabliczki znamionowej, a więc biegły nie dokonał pełnej identyfikacji pojazdu oraz jego uszkodzeń. Załączona do opinii dokumentacja fotograficzna została sporządzona niezgodnie z regułami fotografii kryminalistycznej, biegły nie opisał zdjęć, nie wykonał ani jednego ujęcia wyglądu wnętrza kabiny, nie sfotografował wyglądu taśmy i kłamry pasów bezpieczeństwa. Nie napisał też, kiedy wykonał swoje „badania”.

Co interesujące, bezpośrednio po zaistnieniu zdarzenia żaden z jego uczestników nie skorzystał z pomocy pogotowia. Natomiast następnego dnia do szpitala udał się kierujący samochodem marki Mercedes i podając, że poprzedniego dnia w wyniku kolizji drogowej doznał urazu zgięciowego kręgosłupa szyjnego, zgłosił również bolesność uciskową mięśni karku po prawej stronie. Bez przeprowadzania żadnych badań zalecono elastyczny kołnierz szyjny, leki przeciwbólowe, oszczędny tryb życia oraz ZLA na 15 dni. Na podstawie dokumentacji medycznej zawartej w aktach sprawy ustalono, że wskutek zdarzenia drogowego, w którym uczestniczył 59-letni kierujący samochodem marki Mercedes, miał on doznać skręcenia oraz naderwania stawów i więzadeł innych, nieokreślonych części szyi. Jak wynikało z treści opinii biegłego z zakresu medycyny sądowej, ww. obrażenia najczęściej powodują rozstrój zdrowia na okres nie dłuższy niż 7 dni.

Przesłuchany w charakterze świadka kierujący samochodem marki Nissan Micra podał, że gdy dojeżdżał do skrzyżowania, miał zielone światło, gdy zaś wjechał na połowę skrzyżowania, nagle usłyszał huk i zrobiło mu się przed oczami ciemno, wyzwoliły się bowiem poduszki gazowe. W samochodzie przed zdarzeniem okna były pozamykane, klimatyzacja włączona, nie było włączonego radia, kierowca jechał z prędkością ok. 30–40 km/h. Nie słyszał ani nie widział sygnału pojazdu uprzywilejowanego, kiedy wjeżdżał na skrzyżowanie. Przed nim na skrzyżowaniu nie było żadnego samochodu.

Kierujący pojazdem uprzywilejowanym zeznał, że od marca 2017 r. miał uprawnienia do kierowania pojazdami tego rodzaju. Podczas służby w patrolu zmotoryzowanym dostał informację o konieczności przeprowadzenia pilnej interwencji, miał się udać w to miejsce jak najszybciej i zachować ostrożność. Jako dowódca zdecydował o włączeniu sygnałów świetlnych i dźwiękowych. Według niego samochody z jego prawej strony zaczęły wyjeżdżać na skrzyżowanie, ale zatrzymały się po usłyszeniu i dostrzeżeniu sygnału dźwiękowego i świetlnego. Kierowca wjechał na skrzyżowanie na czerwonym świetle. Nie zauważył kierującego samochodem Nissan Micra, ponieważ gdy wjeżdżał na skrzyżowanie, uniemożliwiły mu to pojazdy stojące po prawej stronie na pasie do skrętu w lewo. Dojeżdżając do skrzyżowania, zwolnił do 40 km/h, gdy zaś

się upewnił, że ma wolny przejazd – przyspieszył, ale nie był w stanie określić, z jaką prędkością wjechał na skrzyżowanie. W pewnej chwili, wjeżdżając na skrzyżowanie, zobaczył z jego prawej strony wyjeżdżający zza pojazdów samochód Nissan Micra. Oceniał jego prędkość w przedziale 30–40 km/h. Cały czas jechał pasem do skrętu w lewo. Po zderzeniu wraz z pasażerem samodzielnie wysiedli z samochodu.

Kierujący samochodem osobowym marki Mitsubishi Outlander zeznał, że policjanci jechali na sygnale świetlnym i dźwiękowym. Zauważył, jak o mało nie wpadli w poślizg podczas omijania samochodów stojących naprzeciwko do skrętu w lewo. Policyjny radiowóz jechał pod prąd, chwilę potem zeznający zauważył bok radiowozu, który pędził na niego i uderzył swoim lewym tyłem, za kołem, w jego lewy przód.

Kierujący samochodem osobowym marki Mercedes podał, że gdy dojeżdżał do skrzyżowania, włączyło się czerwone światło, zatem zatrzymał pojazd. Przed nim stał jeszcze jeden samochód. Gdy czekał na zmianę świateł, zauważył jadący z przeciwnego kierunku radiowóz policyjny na sygnale świetlnym. Radiowóz skręcił w lewą stronę do jego kierunku jazdy. W pewnej chwili dał się słyszeć huk uderzanych samochodów. Policyjny radiowóz siłą uderzenia został odrzucony na samochód stojący przed nim, marki Mitsubishi, który to pojazd następnie również siłą rozpędu uderzył w jego samochód. Świadek nie zauważył, aby radiowóz zwalniał przed skrzyżowaniem, ale w jego ocenie na skrzyżowanie wjechał dość szybko. Po zderzeniu wysiadł z samochodu i podbiegł do radiowozu, otworzył drzwi od strony pasażera. Przed zderzeniem w samochodzie były zamknięte okna, włączone radio. Radiowóz jechał swoim pasem ruchu, jechał płynnie, bez gwałtownych manewrów w chwili dojeżdżania do skrzyżowania. Świadek podał, że w wyniku zderzenia doznał obrażeń ciała i przebywał na zwolnieniu łącznie 31 dni. Zeznał, że w chwili wypadku miał zapięte pasy bezpieczeństwa.

Analiza zdarzenia

Przeznaczony do analizy materiał, jaki został zgromadzony w aktach sprawy, obarczony był tak dużą liczbą braków oraz uchybień, iż nie pozwala na wykonanie jednoznacznej analizy zdarzenia z wykorzystaniem metod obliczeniowych oraz sporządzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów przed zderzeniami i w ich trakcie. Był on natomiast wystarczający na potrzeby rekonstrukcji zdarzenia z wykorzystaniem metod analitycznych, pozwalał bowiem przeprowadzić szacunkową analizę ruchu pojazdów i odnieść się do sposobu, w jaki zachowywali się uczestnicy zdarzenia, w tym ciało kierującego samochodem osobowym marki Mercedes.

Zgromadzony w aktach sprawy materiał fotograficzny sporządzony podczas oględzin, a także w toku opiniowania przez biegłego został wykonany niezgodnie z regułami fotografii kryminalistycznej, co utrudniło, analizę przedmiotowego zdarzenia, ale jej nie uniemożliwiło. Aby uczynić zadość wydanemu postanowieniu, niezbędne było gruntowne przeanalizowanie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym przeprowadzenie stosownych obserwacji oraz testów drogowych na miejscu zdarzenia. Należało również zapoznać się z topografią miejsca zdarzenia, realiami ruchu odbywającego się w tym miejscu, a co za tym idzie – dokonać pomiarów, które umożliwiły zestawienie ujęć wykonanych podczas oględzin z ujęciami sporządzonymi podczas czynności eksperckich.

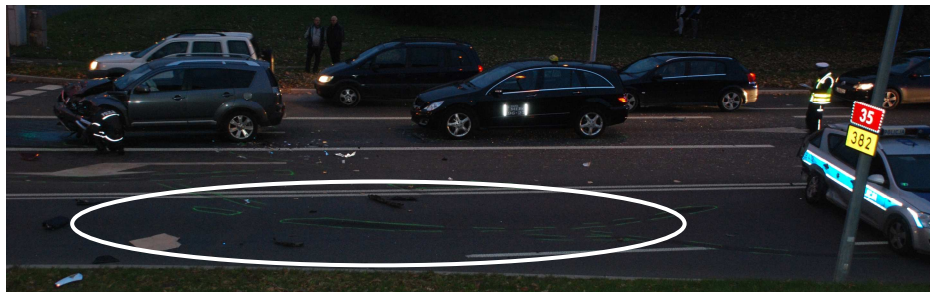
W toku tych czynności została wykonana dokumentacja fotograficzna i wideo, sporządzona z różnych perspektyw:

- z perspektywy kierującego samochodem marki Nissan Micra – za pomocą kamery umieszczonej w kabinie pojazdu testowego;
- z perspektywy kierującego pojazdem uprzywilejowanym – za pomocą kamery umieszczonej w kabinie pojazdu testowego;
- z góry z zastosowaniem UAV.

Jak wynikało z pomiarów przeprowadzonych na miejscu zdarzenia, szerokość jezdni ulicy, po której poruszał się kierujący Nissanem, przed wypadkiem wynosiła 11,3 m, a szerokość prawego pasa 3,6 m. Szerokość jezdni ulicy, na której doszło do zdarzenia, wynosiła 12,2 m, szerokość pasa do skrętu w lewo, którym poruszał się kierujący Kia – 3,6 m. Na miejscu zdarzenia widoczne było oznakowanie pionowe oraz poziome. Pomiarów dokonano kółkiem pomiarowym.

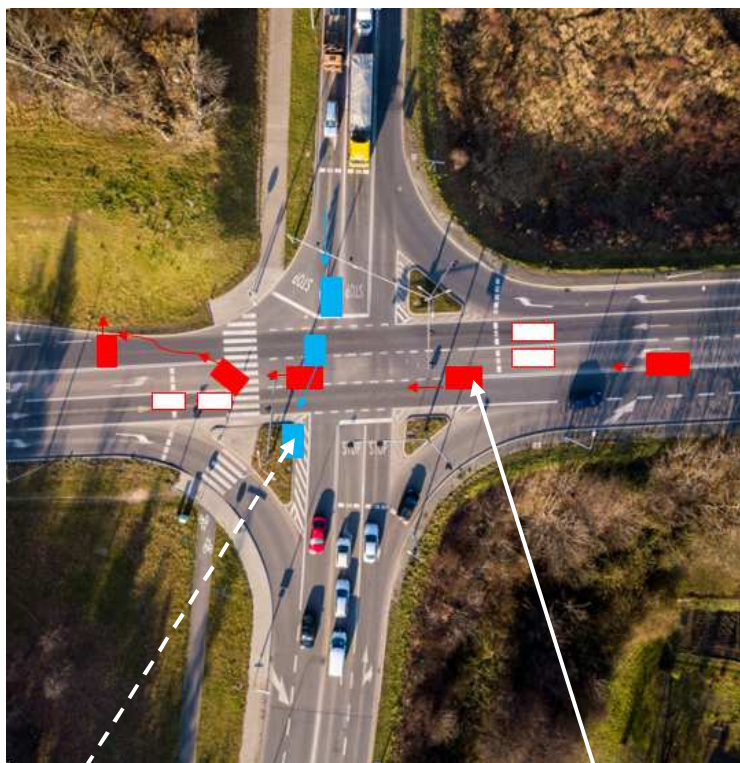
W toku ekspertyzy przedmiotem analizy były ślady ujawnione na miejscu zdarzenia, opisane w protokole oględzin i oznaczone na szkicu sytuacyjnym, oraz zdjęcia fotograficzne, za pomocą których ślady te zostały zabezpieczone. Przede wszystkim analizie poddano ślady traseologiczne ujawnione na nawierzchni jezdni.





Ryc. 9. Ślady traseologiczne ujawnione i zabezpieczone na nawierzchni jezdni

Jak wynikało z akt sprawy, do zderzenia pojazdów doszło na pasie do skrętu w lewo dla kierującego samochodem Kia. Świadczą o tym ślady traseologiczne widoczne na rycinie 9.



Ryc. 10. Skrzyżowanie ulic, na którym doszło do zdarzenia. Linia ciągłą wskazano kierunek jazdy samochodu Kia, linią przerywaną – kierunek jazdy samochodu Nissan. Ujęcie zostało wykonane z zastosowaniem UAV z wysokości 200 m AGL

Streszczenie

Dwuczęściowa publikacja dotyczy istotnego zagadnienia, ostatnio coraz częściej pojawiającego się w praktyce, a mianowicie zdarzeń drogowych z udziałem kierujących pojazdami uprzywilejowanymi. W zdarzeniach tych oprócz pojazdów uprzywilejowanych uczestniczą również kierujący pojazdami tzw. cywilnymi i niejednokrotnie organy procesowe mają wątpliwości odnośnie do tego, który z uczestników zdarzenia ma ponieść odpowiedzialność za jego spowodowanie. Biegły z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych powinien wątpliwość tę usunąć, m.in. na podstawie rekonstrukcji przebiegu zdarzenia, a przede wszystkim obserwacji miejsca wypadku, a nawet wyników eksperymentu. W niniejszej publikacji przedstawiono analizę wypadku drogowego, którego sprawca – funkcjonariusz Policji – wjechał na skrzyżowanie pomimo włączonego na sygnalizatorze czerwonego sygnału dla jego kierunku ruchu.

Słowa kluczowe: wypadek drogowy, pojazd uprzywilejowany, rekonstrukcja, bezpieczeństwo w ruchu drogowym

Summary

Two-part publication concerns an important issue, more and more often appearing in practice, namely road events with the participation of the drivers of privileged vehicles. In addition to emergency vehicles, these events are also attended by so-called vehicle drivers. Civil and often procedural authorities have doubts as to which of the participants in the event should be responsible for causing it. The expert in the field of reconstruction of road accidents should doubt this, including on the basis of the reconstruction of the course of the event, and above all the observation of the place of the accident, and even the results of the experiment. This publication presents a case of a traffic accident, in which the police officer was indicated as the perpetrator, who entered the intersection despite the red signal on his signaling device for his traffic direction.

Keywords: road accident, emergency vehicle, reconstruction, safety in traffic

Bibliografia

Źródła

- Ustawa o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 30, poz. 151 ze zm.).
- Ustawa Prawo ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. z 1997 r., Nr 98, poz. 602 ze zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 15 maja 2013 r. w sprawie kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne (Dz. U. z 2013 r., poz. 603).