

Opinia

Opracowanie na zlecenie kancelarii:
Kancelaria Adwokacka [REDACTED]

Zakres opracowania:

Ustalenie na podstawie zanonimizowanych przedstawionych materiałów :

A) przebiegu wypadku;

Odpowiedź: W części dotyczącej kierowcy BMW przebieg opisano w uzasadnieniu

B) przyczyny i możliwości jego uniknięcia, przez kogo i w jaki sposób.

Odpowiedź: przyczyna zdarzenia zaistniała wcześniej przed przyjazdem samochodu BMW na miejsce wypadku i nie była ona analizowana.

C) Ponadto Kancelaria prosi o krótkie odniesienie się do merytorycznych elementów opinii T. Chwiejczaka znajdującej się w aktach jako podstawa oskarżenia kierowcy.

Odpowiedź: we wskazanej opinii nie ma merytorycznych elementów zaś interpretacja art. 16 k.d. zawarta w akcie oskarżenia jest błędną nadinterpretacją. Szczegóły braku możliwości odniesienia się do tej opinii zawarto w uzasadnieniu.

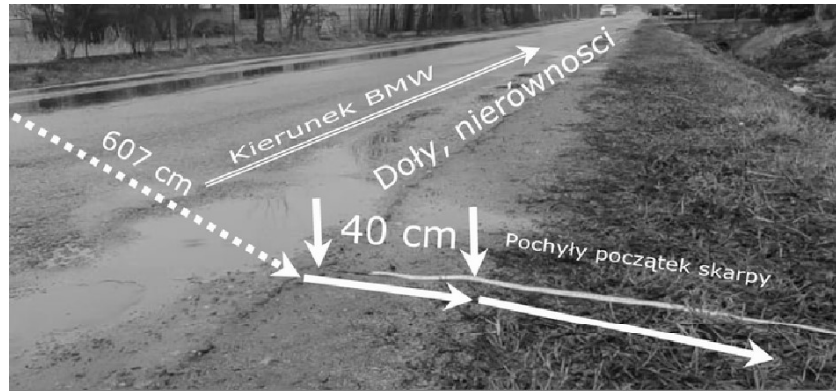
UZASADNIENIE:

Orientacja opisów (lewo / prawo) wg kierunku ruchu samochodu.

1. Okoliczności:

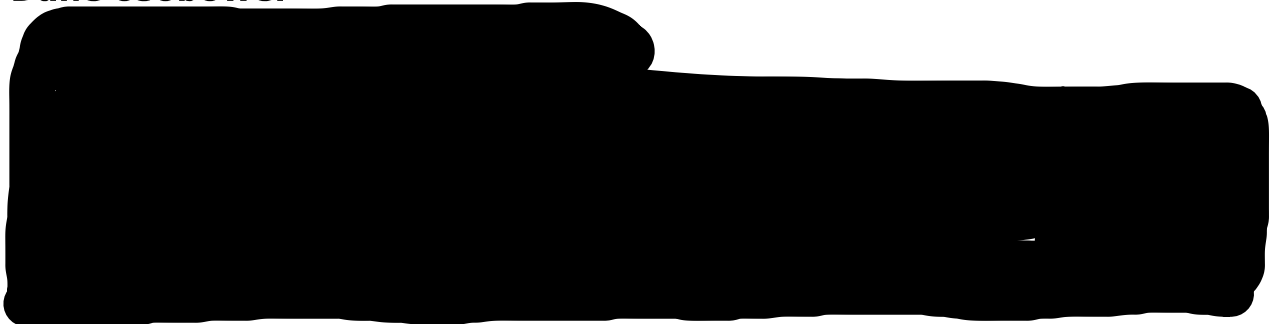
[REDACTED] Wg opisu w protokole policji droga bez oświetlenia zewnętrznego, dwukierunkowa w miejscu zdarzenia prosta, płaska, z nawierzchnią asfaltową gładką, czystą i suchą o szerokości 6,2 m bez linii środkowej wydzielającej pasy ruchu. Pobocze prawe trawiaste szerokości 1,8 m. Prędkość administracyjnie dopuszczalna 50 km/h.

- 1.1. W rzeczywistości pobocze jest żwirowe i po prawej stronie ma szerokość ok. 40 cm. Dalej zaczyna się trawiasta skarpa rowu odwadniającego



2. **Ślady na jezdni powypadkowe** - istotne elementy: w odległości 88,6m od SLO1 i 1,2 m od od SLO2 jest (ozn. ślad nr 1) szary odłamek plastiku. 3,1 m dalej i 1,6 m od SLO2 następane kawałki plastiku oraz następny na poboczu w odległości 0,5 m od SLO2. Ciało jest zwrócone nogami w stronę prawego pobocza. Głową w stronę lewego pobocza **2,5 m od SLO2** tj. lewego pobocza. Głowa i nogi znajdują się 97,6m od SLO1 – (ciało leży prostopadle do osi)

3. Dane osobowe:



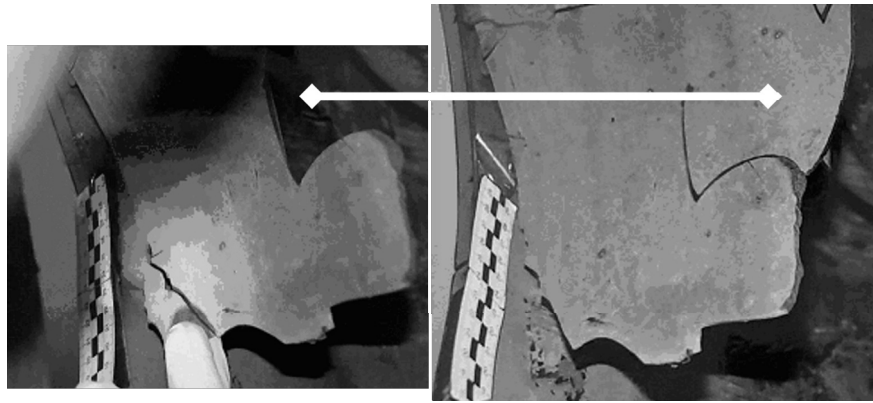
- 3.1.2. zeznanie do protokołu: ... gdy się zatrzymywała to od Ostrówka podjechał jakiś samochód. Kierowca zatrzymał się przed tą osobą leżącą na jezdni. [...] widziała jak z tego auta wyszedł chyba kierowca.

- 3.2. **kierujący BMW (oskarżony):** z notatki służbowej: podaje, że zobaczył leżącego, chcąc uniknąć najechania wykonał manewr skrętu w prawo i zatrzymał się niezwłocznie

4. **Uszkodzenia roweru:** nie stwierdzono śladów i uszkodzeń.

5. Uszkodzenia samochodu:

- 5.1. Analiza fotografii zawartych w aktach wykazuje **tylko jedno miejsce** z uszkodzeniami wskazywanymi jak ślady powypadkowe związane z przedmiotowym zdarzeniem skupione popękanie dolnej części przedniej osłony (za zderzakiem / spoilerem) wnęki koła lewego przedniego. Na fotografiach brak śladów złamań ale są cechy postępującego pęknięcia w różne strony. Pęknięcie jest procesem długotrwałym i zostawia przełom zanieczyszczony błotem. Ponadto „wieszaki „ i ledwo zespolone fragmenty nadkola sama policja udokumentowała fotografią gdzie przystawiono znaleziony fragment plastiku. Podczas tej czynności inny fragment odpadł. Wyszukoleni technicy policyjni nie obejrżeli, nie zbadali czy są to świeże przełomy. Nie sfotografowali tych przełomów.



Zatem znaleziony i przystawiony pasujący element plastikowy też mógł samoistnie odpaść w dowolnym momencie i miejscu. Należy pamiętać, że samochód zatrzymał się na poboczu wcześniej zostawiając ślad na trawie. Potem Policjanci pozwolili odjechać odwieź ciężarną i jej matkę. Policja zawsze zamyka drogę do zakończenia czynności przez techników. Zatem ślad koła na trawie mógł zostawić tylko samochód BMW. Technicy zaczęli prace o godz. 00:10 tj. ponad 2 godziny od zdarzenia. W międzyczasie ratownicy, świadkowie itd. mogli przemieścić ten niewidoczny szary kawałek plastiku dowolnie.



Powyżej widok charakterystycznych uszkodzeń osłony lewej wnęki koła przedniego.

6. Mechanizm powstania popęknięć osłony.

Nadkole jest dwuczęściowe co widać na fotografii. Spojenie części jest na wysokości gumowej ozdobnej czarnej listwy widocznej od przodu. Po przykręceniu wszystkich śrub i wkrętów, powstaje sztywna konstrukcja skrzynkowa która składa się:

- od dołu płaszczyzna pozioma z krawędzią dolną spoilera w miejscu czubków grotów strzałek dolnych niebieskich.
- Do poziomego fragmentu (z linijką) jest przykręcona rozpatrywana plastikowa osłona wnęki.
- Strzałka lewa niebieska dotyka początku zewnętrznej zagiętej krawędzi spoilera i wspornika na śrubę. Do tego zagięcia tak jak do widocznej przy linijce z centymetrami też przykręcona jest rozpatrywana plastikowa osłona

Całość jest dość sztywna ponieważ stanowi bryłę o charakterze pudełka zbudowanego z giętkich plastików które osobno są relatywnie słabe ale jako zwarta konstrukcja są dość silne, sztywne i trwałe. Jest rodzaj kratownicy przestrzennej. Ta sztywność wynika z oczywistej właściwości płyty (tektura, blacha) którą można łatwo złamać ale nie da się łatwo rozciągnąć lub odwrócić kierunek rozciągania i ścisnąć. Podobnie kij można złamać zgąć ale nie da się go rozciągnąć lub w osi ścisnąć. Jednak to rozciąganie a w tym przypadku ściskanie w płaszczyźnie ma swoje granice gdyż ta przednia analizowana część osłony, jest grubości 3 mm. Odporność na ściskanie tak jak pokazują czerwone strzałki jest spora ale powoduje wyginanie. Jeżeli dolne mocowanie (podparcie) jest naciskane w kierunku czerwonych dolnych strzałek to ta osłona wygina się. Nacisk pochodzi od spodu od także popychanej od dołu części poziomej spodu spoilera zderzaka. Wygięcie spoilera lub przemieszczenie do góry nie musi być znaczne, nie spowodowało jego uszkodzenia ale dla pionowej płaszczyzny osłony nie było miejsca i musiała się wybrzuszać i pękać. Jej konstrukcja i zastosowanie nie przewidywało wyginania. Spoiler od dołu był naciskany najczęściej przez zaspę śniegową pokonywaną z rozpędem. To dolny spoiler jako pierwszy napiera na śnieg, lekko się ugina ale wystarczająco aby docisnąć pionową osłonę która nie mając miejsca wygina się i pęka. Sprzyja temu kruchość plastiku w zimie. Po pierwszym pęknięciu i zerwaniu którejś spinki, dalej przełom idzie już pod wpływem drgań jakby samoczynnie w dowolne przypadkowe wzory Ten tu opisany rodzaj oraz miejsce uszkodzenia jest znane i często spotykane w samochodach użytkowanych na wsiach gdzie powszechnie dochodzi do pokonywania zasp często z wielokrotnym rozpędzaniem pojazdu.



Dla ułatwienia zrozumienia mechanizmu powstawania tych uszkodzeń opiszę to jeszcze inaczej i skrótowo: Pokonywanie zasp śnieżnych lub podobnej przeszkody np. krawężnika powoduje nacisk na spoiler od dołu (strzałki małe niebieskie) i jego niewielkie nieniszczące wygięcie do góry. Płaska osłona jest dociskana od dołu (czerwone strzałki dolne) ale jest zablokowana od góry (strzałki czerwone górne). Z braku miejsca MUSI się ugiąć , wybrzuszyć, do czego nie była zaprojektowana. Jest cienka ale twarda ponieważ obluźowana łopocę, drga i pęka, powoli rozpada się. Należy stanowczo zaznaczyć, że ten problem i mechanizm jest znany i spotykany w starszych samochodach eksploatowanych jakby mniej zachowawczo.

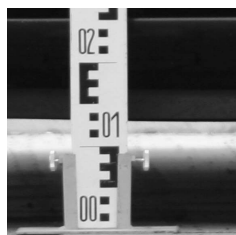
7. Problem prześwitu sylwetki pojazdu i wymiarów człowieka: Analiza elementów wyposażenia zewnętrznego samochodu wykazała, że przedmiotowy pojazd to nie jest BMW 520i ale BMW 523 E39 model 1997 r. Następnym elementem wykluczającym najechanie jest brak deformacji lub chociaż przemieszczenia dolnej części zderzaka (spoiler), który ustala prześwit samochodu BMW rocznik 1997 na ok. 16 cm. Tymczasem głowa ma minimalną szerokość ok. 20 cm a klatka piersiowa 25 do 30 cm Wykorzystując bazę katalogową DSDReconData PC-Crash 12 dr. Stefan Datentechnik ustalono rzeczywiste wymiary prześwitów.



Pojazd wzorcowy z przymiarami z katalogów



BMW nr CB 7969V



Wycinek – zbliżenie przymiaru z pomiaru prześwitu BMW porównawczego = **14 cm**

Powyższe ustalenia wskazują na rażącą dysproporcję wymiarów i niemożliwość przejechania tym samochodem BMW nr CB 7969V leżącego.

7.1. Opinia końcowa sekcji jednoznacznie wskazuje na przejechanie klatki piersiowej, która najpierw musiałaby się zmieścić pod zderzakiem w prześwicie ok. 14 -17 cm. W rzeczywistych wypadkach tego typu następuje wyłamanie / wyrwanie dolnej części zderzaka lub spoileru czego w przedmiotowym samochodzie BMW nie stwierdzono i nie widać na fotografiach.



Przykład uszkodzeń

Ten rodzaj wypadków jest stosunkowo rzadki ale skutki są powtarzalne czego dowodem jest fotografia uszkodzeń samochodu Opel, który najechał na leżącą osobę środkiem z prędkością udokumentowaną ok. 48 km/h.

Powyższy przykład poglądowo daje obraz możliwych uszkodzeń pojazdów bez względu szerokość miejsce najazdu.

Zestawienie powyższych faktów i możliwości wyklucza kontakt samochodu BMW nr CB 7969V i potwierdza oświadczenie oskarżonego że ominął leżącego.

7.2. Do powyższych ustaleń konieczne jest zacytowanie materiału szkoleniowego Z wydawnictwa Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie „Wypadki drogowe – Vademecum biegłego sądowego”:

- cyt. *Przy przejechaniu przez korpus ciała praktycznie zawsze dochodzi do jego kontaktu z tylnymi kołami”*

Komentarz:

Badanie i szczegółowe oględziny nie ujawniły jakichkolwiek śladów mogących mieć związek ze zdarzeniem.

- cyt. *Uszkodzenia spodu samochodu spotyka się tylko przy przejechaniu korpusu ciała*

Komentarz:

Opinia medyka sądowego: *„Charakter obrażeń struktur kostnych klatki piersiowej jest typowy dla urazu zgnieciennego, np. najechanie kołami pojazdu....”*. To stwierdzenie nie koreluje z brakiem śladów i uszkodzeń na podwoziu. Z położenia ciała wynika, że głowa denata musiałaby się znaleźć pod podwoziem bliżej środka. Wymiary głowy (ok. 17 – 20 cm) i korpusu (30cm) są większe niż prześwit samochodu. W tym układzie przedni zderzak (spoiler) zostałby zdemolowany podobnie jak na fotografii przykładowej.

- cyt. *przy przejechaniu przez korpus ciała „zabranie osoby przez pojazd” (wleczenie) jest większe niż przy przejechaniu przez głowę”*

Komentarz:

Zostałyby ślady wleczenia na asfalcie oraz ślady twardego kontaktu z podwoziem. Badanie i szczegółowe oględziny nie ujawniły jakichkolwiek śladów mogących mieć związek ze wskazanym mechanizmem.

- cyt. *Przejechanie jest dla kierowcy wyraźnie odczuwalne.*

Komentarz:

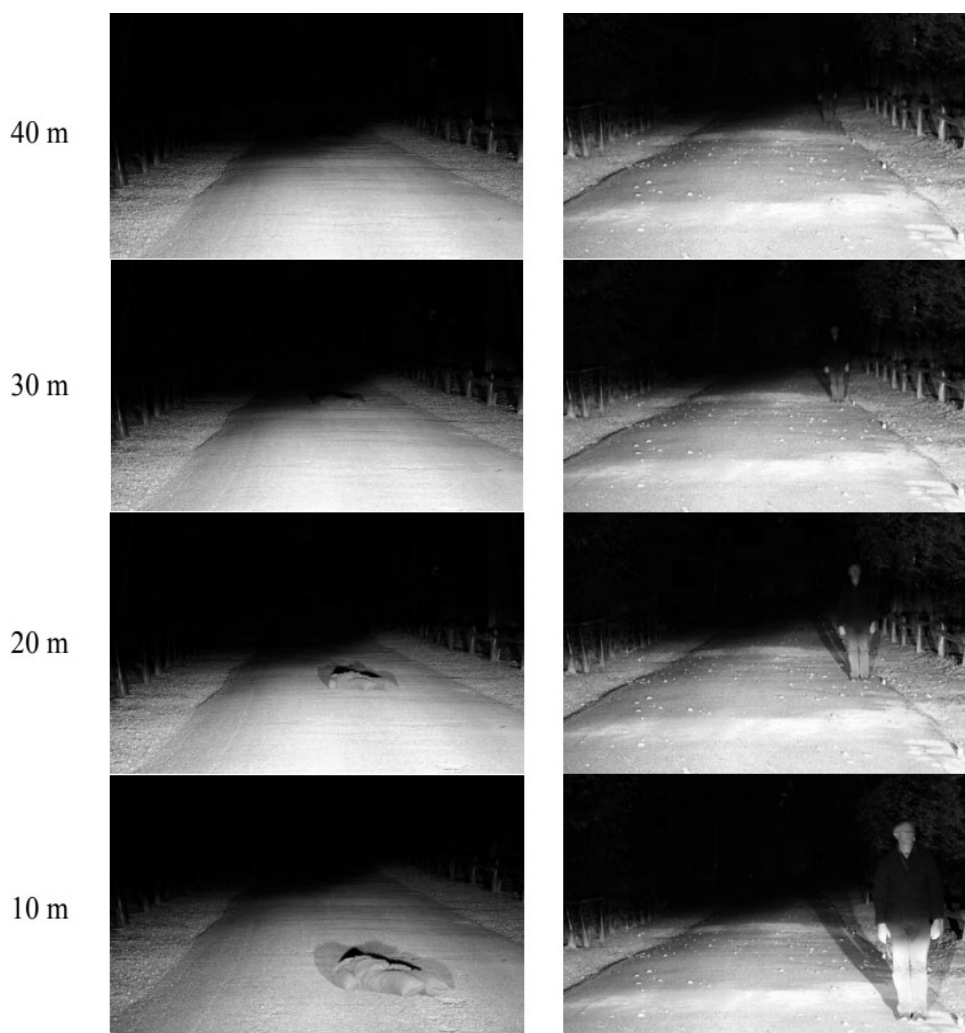
To, jak napisano *odczucie* w rzeczywistości jest dudniącym podwójnym łomotem ze wstrząsem pojazdu. Gdyby doszło do najechania to przez wszystkich jadących byłoby to odebrane wyjątkowo rażąco, ostro. Pasażerowie BMW nie opisują tego elementu zdarzenia.

Mało tego, ale takie uderzenie leżącego człowieka (tu ponoć tylko lewym dolnym narożnikiem zderzaka) dałoby efekt akustyczny słyszany przez osoby trzecie nawet te które siedziały w innym samochodzie. Wstrząs BMW musiałby być zauważony skokiem (ruchem) strumienia światła mijania. Nikt o tych zjawiskach nie wspomina a zaistnieć by musiały.

Wniosek pośredni : powyższa analiza tej części przebiegu i mechanizmów także radykalnie wyklucza kontakt samochodu BMW nr CB 7969V z mężczyzną leżącym na jezdni.

8. ustalenie prędkości początkowej samochodu: Prędkość początkową można tylko oszacować. Kierujący BMW wykonał manewr omijania zjeżdżając prawymi kołami na pobocze i zatrzymał się około 16 m za końcem śladu na poboczu. Brak śladów ostrego hamowania wskazuje na łagodne dalsze zatrzymywanie co mogło być zrealizowane z prędkości ok. 47 km/h ale nie większej niż 50 km/h

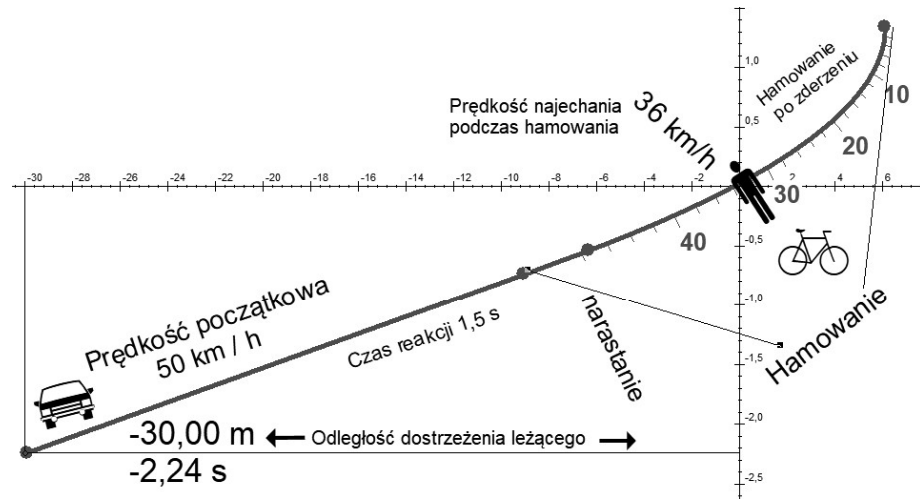
9. Ustalenie widoczności – możliwości dostrzeżenia przeszkody i uniknięcia uderzenia. Poniżej porównanie widoku w światłach mijania pieszego leżącego i stojącego w kolejnych odległościach przed pojazdem



Powyższy przykład jest wyidealizowany, gdyż w rzeczywistości asfaltowa nawierzchnia naprawiana jest widziana z plamami - zagrożenie jest nie do wyróżnienia, do momentu jego bezpośredniego oświetlenia umożliwiającego zorientowanie się, że jest to kształt człowieka w ciemnym ubiorze lub inny obiekt nieoświetlony.

10. Ocena możliwości uniknięcia wypadku:

Obrazowe (wykresem) wykazany brak możliwości uniknięcia najechania na przeszkodę z prędkości początkowej 50 km/h.



Jadąc z prędkością początkową (50 km/h) dozwoloną administracyjnie, jadący na światłach mijania samochodem BMW prawidłowo reagując na nieoświetloną przeszkodę najechałby na nią z prędkością ok. 36 km/h. Nie miałyby więc możliwości uniknięcia wypadku jadąc z dozwoloną prędkością.

11. Widoczność drogi, przeszkody i prędkość bezpieczna:

Ewolucja podejścia do problemu prędkości bezpiecznej doprowadziła do sformułowania akceptowanego obecnie poglądu, że ogólnym kryterium prędkości bezpiecznej jest warunek: „*aby kierujący panował nad pojazdem i był go w stanie zatrzymać przed przeszkodą, KTÓREJ NAPOTKANIE NA DRODZE MOŻNA I NALEŻY PRZEWIDZIEĆ.*

Pod pojęciem zasięgu **widoczności drogi** w światłach mijania (w przypadku jezdni nieoświetlonej światłem zewnętrznym) rozumie się intuicyjnie najczęściej długość tego odcinka nawierzchni jezdni przed pojazdem, który jest objęty plamą światła z reflektorów pojazdu (odcinek leżący wewnątrz obszaru zarysowanego granicą światła i cienia).

Z kolei za **widoczność przeszkód** przyjmuje się dystans pomiędzy pojazdem a przeszkodą w momencie, gdy kierujący może ją już rozpoznać. **Zasięg widoczności dla zdecydowanej większości przeszkód o kolorach ciemnych i niekontrastujących z tłem, nieoświetlonych własnym światłem jest znacznie mniejszy od zasięgu widoczności drogi w tym miejscu**

Należy tu uwzględnić fakt, że ponad 75% pieszych nosi odzież o barwie ciemnej lub zbliżonej w odcieniu do barwy nawierzchni tak jak było w niniejszej sprawie. Leżący miał bardzo ciemne ubranie.

Przepisy nakładają generalny obowiązek oświetlania wszystkich znajdujących się na drodze pojazdów i przeszkód, a na pieszych poruszających się jezdnią nakładają obowiązek ustępowania pojazdom. Równocześnie zaś dają one prawo liczyć na to, że inni uczestnicy ruchu przestrzegają przepisów ruchu - chyba, że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego zachowania się /art.3 ustawy "Prawo o ruchu drogowym"/. W tej sprawie kierujący nie miał takich przesłanek ale z okoliczności wynika, że zaczął realizować szczególną ostrożność ponieważ zdołał ominąć leżącego (co wcześniej dowiedziono).

Nałożenie na kierujących bezwzględne obowiązku przewidywania powszechnej obecności nieoświetlonych przeszkód na drodze zamieniłoby zasadę ograniczonego zaufania w zasadę braku zaufania, a obowiązek zachowania ostrożności o którym mowa w art.2. ustawy rozciągałby się do granic bliskich sparaliżowania ruchu pojazdów samochodowych w nocy.

POJĘCIA PRĘDKOŚCI BEZPIECZNEJ NIE NALEŻY UTOŻSAMIAĆ Z POJĘCIEM PRĘDKOŚCI, PRZY KTÓREJ MOŻLIWE BYŁOBY UNIKNIĘCIE WYPADKU.

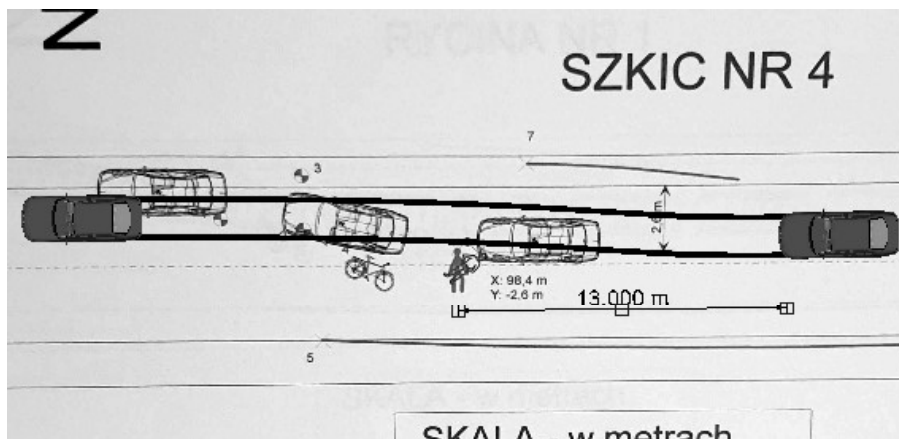
Przyjęcie takiego założenia byłoby równoznaczne z przyjęciem zasady, że każda prędkość przy której zdarza się wypadek jest prędkością niebezpieczną, co nie jest prawdą.

12. Taktyka jazdy w nocy: Obowiązujący ruch prawostronny (art. 16 k.d.) nie może być utożsamiany z obowiązkiem jazdy tuż przy samej prawej krawędzi ale możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Wyraźnie o tym mówi ust. 4 tego artykułu gdzie zawarto słowo „ ...*możliwie*... ”. To nie to samo co *bezwzględnie*. Kierujący musi uwzględniać inne okoliczności z których podstawowa to brak poboczy możliwych do wygodnego poruszania się pieszych. W tej sytuacji kierujący może i powinien przewidzieć możliwość obecności pieszego właśnie przy prawej krawędzi jezdni i wtedy poruszać się w oddaleniu od krawędzi. W okolicznościach tej sprawy pobocze nie zachęcało ewentualnych pieszych do korzystania z pobocza.

12.1. Wiadomo, że jezdnia przy krawędzi jest zwykle bardziej zniszczona, zanieczyszczona, nierówna z wyłomami zagłębieniami ponaprawczymi. Na fotografiach miejsca zdarzenia to właśnie widać. Zatem jazda przy samej krawędzi jest niewygodna ale i wręcz niebezpieczna. Każdy pojazd porusza się tzw. korytarzem w którym kierujący prowadzi pojazd nieustannie korygując tor ruchu. Jadąc przy krawędzi łatwo można zjechać 30 cm w bok i „złapać pobocze”. A to już jest bardzo groźne. Taka interpretacja obowiązku jazdy po prawej stronie pasa jest absurdałna i niebezpieczna dla kierowcy i potencjalnie mogących się tam poruszać pieszych, którzy niechętnie schodzą na pobocze uważając że jeżeli widzi światła pojazdu to on też jest widziany. Wyżej opisane warunki widoczności drogi i przeszkody wykluczają związek skutków (w tej sprawie) z torem ruchu pojazdu. Gdy z przeciwka nie jedzie inny pojazd to wręcz instykt samozachowawczy nakazuje jechać blisko środka jezdni. W praktyce na wąskiej drodze tak jak w tym przypadku przed wyminięciem kierowcy zwalniają i zjeżdżają do prawej krawędzi.

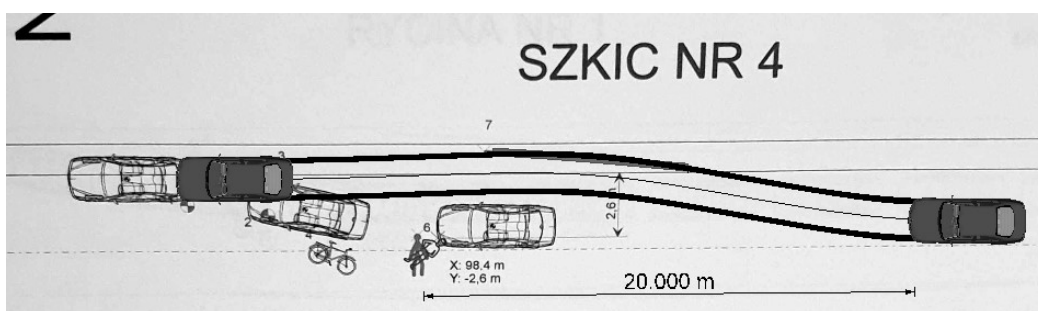
13. Przebieg zdarzenia: Kierujący samochodem BMW zobaczył, że coś się dzieje, że naprzeciwko ktoś włącza na chwilę światła drogowe. Sam błysnął a nie mógł jeszcze wiedzieć, że tamten pojazd stoi. Przeciwny pojazd zmienił światła i błysnął ponownie. Typowa, powszechna sytuacja drogowa znana każdemu. Kierowca BMW nie miał powodu do zatrzymywania się ale co ważne, nie miał obowiązku zatrzymywania pojazdu. Nie ma też takiego przepisu. Z ustaleń wcześniej poczynionych wynika, że gdyby kierujący BMW nie zwolnił i jechał 50 km/h to przejechałby leżącego z prędkością ok. 36 km/h. Jeżeli zaś zdołał zmienić tor ruchu i ominął leżącego to musiał wcześniej zmniejszyć prędkość do co najmniej 27 km/h co ustalono symulacją w programie PC-Crash 12.

- 13.1.** Zrzut ekranowy symulacji wykonany na „szkicu” nr 4 gdzie uzyskano wyniki:
- do omińnięcia leżącego kierowca zmieniając tor w prawo o 1,5 m potrzebował ok. 13 m. Mógł to zrobić z prędkości ok. 30 km/h



Przy okazji można zauważyć, że „symulacja” zawarta w opinii biegłego jest wytworem rysunkowym – kompozycją rozłożonych sylwetek pojazdu która jest nierealna przy prędkości już ponad 40 km/h

Poniżej symulacja z jazdą po poboczu również możliwa i najbardziej realna.



Kierujący ł mógł zobaczyć przeszkodę już z 20 m. zorientował się że to jest człowiek i rower. Jadąc 30 km/h zareagował panicznie – co jest oczywiste i dlatego wykonał tak daleki zjazd w lewo aż na pobocze.

Wykorzystano materiały pomocnicze – wydawnictwa szkoleniowe IES Kraków, zbiory własne oraz programy licencyjne do symulacji i rekonstrukcji.

Na tym zakończono.