

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 maja 2013 roku

Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Śródmieścia we Wrocławiu w Wydziale II Karnym,

w składzie :

Przewodniczący : **SSR Antonina Surma**

Protokolant : Magdalena Górka

po rozpoznaniu w dniu 29 maja 2013 roku we Wrocławiu

przy udziale Prokuratora Prokuratury Rejonowej dla Wrocławia Śródmieścia

D. Z.

sprawy karnej z oskarżenia publicznego :

P.

ur. (...) we W.,

syna L. i W. z domu W.

PESEL (...)

oskarżonego o to, że :

w dniu 23 kwietnia 2012 roku we W. nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że kierując tramwajem linii 9 wozy: (...)jechał jezdnią ul. (...)od strony ulicy (...)w kierunku ulicy (...)i na skrzyżowaniu z ulicą (...)nie zachował szczególnej ostrożności, a przede wszystkim nie ustąpił pierwszeństwa i potrącił przechodzącą przez jezdnię, po wyznaczonym przejściu dla pieszych, z lewej strony na prawą M. S. (1) powodując u pieszej obrażenia wielonarządowe, w tym ciężkie obrażenia głowy, skutkujące jej zgonem w dniu 28 kwietnia 2012 roku,

tj. przestępstwo z art. 177 § 2 k.k.

I. uznaje oskarżonego **P. R.** za winnego zarzuconego jemu czynu, tj. przestępstwa z art. 177 § 2 k.k. i za to, na podstawie tego przepisu, wymierza mu karę 6 (sześciu) miesięcy pozbawienia wolności;

II. na podstawie art. 69 § 1 k.k. w zw. z art. 70 § 1 pkt. 1 k.k. wykonanie wymierzonej kary pozbawienia wolności warunkowo zawiesza na okres 2 (dwóch) lat próby;

III. na podstawie art. 627 k.p.k. i art. 2 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 23 czerwca 1973r. o opłatach w sprawach karnych (Dz.U. Nr 27, poz. 152) zasądza od oskarżonego koszty sądowe w sprawie oraz wymierza mu 120 złotych opłaty.

Sygn. akt II K 1401/12

UZASADNIENIE

W toku postępowania ustalono następujący stan faktyczny:

Dnia 23 kwietnia 2012 roku P. R.kierował tramwajem linii 9 wozy: (...). Był trzeźwy. Zachmurzenie było niewielkie.

Oba wozy tramwaju były sprawne technicznie. Prędkość tramwaju wynosiła 43 km/h.

(Dowód: wyjaśnienia oskarżonego – k. 53, 114 – 115, protokół użycia alkosensora –

k. 2, protokół oględzin miejsca wypadku – k. 3, zaświadczenia o przepro-

wadzonych badaniach technicznych – k. 10, 11).

Kiedy tramwaj zbliżał się do jezdni ul. (...) od strony ulicy (...) w kierunku ulicy (...), na przejściu dla pieszych przez ul. (...) – ze strony lewej na prawą w stosunku do kierunku jazdy tramwaju, zaczęła wchodzić 84 letnia M. S. (1). Zauważywszy to, P. R. w odległości około 43 m przed przejściem dla pieszych zaczął manewr lekkiego hamowania silnikami, co doprowadziło do zmniejszenia jego prędkości do około 40 km/h na odcinku drogi długości około 11,5 m.

Po chwili kobieta cofnęła się jednak, na chodnik.

(Dowód: wyjaśnienia oskarżonego – k. 114, zeznania świadka D. P. – k. 20,

139 – 140, opinia zespołu biegłych – k. 73, 74, 145 – 146, 181 – 182).

Następny odcinek – około 10,5 m P. R. przejechał bez hamowania. Poruszał się wtedy w dalszym ciągu z prędkością około 40 km/h. W tym czasie M. S. (1) ponownie zaczęła wchodzić na jezdnię. Idąc środkiem przejścia dla pieszych poruszała się zdecydowanym krokiem, głowę miała spuszczoną w dół.

W odległości około 24,5 m od M. S. (1) P. zaczął ponownie hamować – tym razem gwałtownie. W tym celu użył zarówno hamulców szynowych, jak i hamowania elektrodynamicznego. Piesza nie reagowała, jednak, na dzwonek tramwaju i patrzyła przed siebie, kontynuując przechodzenie przez jezdnię.

Średnie opóźnienie gwałtownego hamowania tramwaju wynosiło 2,54 m/s

(Dowód: wyjaśnienia oskarżonego – k. 114 – 116, opinia zespołu biegłych – k. 73, 74,

145 – 146, 181 – 182).

Na przejściu dla pieszych P. R. potrącił M. S. (1) lewą stroną przodu nadwozia. Kobieta znajdowała się wtedy tuż za lewą szyną toru. Tramwaj przez niego kierowany poruszał się wtedy z prędkością około 11m, a w chwili potrącenia piesza przebywała na przejściu około 6,2 s i przeszła od krawędzi jezdni do miejsca uderzenia około 7,5m.

(Dowód: opinia zespołu biegłych – k. 73 - 75, zeznania świadka M. W. –

k. 19, 140, zeznania świadka D. P. – k. 20, 139 – 140, szkic miejsca

wypadku drogowego – k. 5, dokumentacja fotograficzna – k. 32, 35, protokół

oględzin miejsca wypadku – k. 3 – 4)

W wyniku zdarzenia M. S. (1) doznała otarcia naskórka i podbiegnięć krwawych na głowie, twarzy i kończynach, ran tłuczonych głowy, podbiegnięć krwawych w powłokach miękkich czaszki po stronie prawej, podbiegnięć krwawych w mięśni skroniowym po stronie prawej, ze złamaniem łuski prawej kości ciemieniowej, skroniowej i klinowej, opłaszczającego krwaka podtwardówkowego nad obiema półkulami mózgu, stłuczenia z nadzianą krwotoczną i rozmiękaniem prawego płata potylicznego oraz pnia mózgu, pourazowego rozlanego obrzęku mózgu, oraz pojedynczych podbiegnięć krwawych w mięśniach przedniej ściany klatki piersiowej, podbiegnięć krwawych w okolicy prawego stawu biodrowego i mięśni pośladkowych prawych.

M. S. (1) zmarła dnia 28 kwietnia 2012r.

(Dowód: sprawozdanie z sądowno – lekarskich oględzin i sekcji zwłok M. S. (1) – k. 57 – 64).

Sytuację wypadkową wytworzyli i wypadek spowodowali P. R. i M. S. (1).

(Dowód: opinia zespołu biegłych – k. 76, 145 – 146, 181 – 182).

Oskarżony P. R. to trzydziestoczteroletni bezdzietny mężczyzna stanu wolnego.

P. R. uzyskał wykształcenie wyższe ekonomiczne. Obecnie zatrudniony jest w firmie motoryzacyjnej, gdzie osiąga dochód w kwocie około 6.000 netto.

Zgodnie z jego własnym oświadczeniem, oskarżony nie był w przeszłości leczony psychiatrycznie, neurologicznie ani odwykowo. Nie był też karany sądownie.

(Dowód: wyjaśnienia oskarżonego – k. 52, 114, K. – k. 49, dane osobopoznawcze – k. 48).

W toku postępowania przygotowawczego oskarżony P. R. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu i odmówił składania wyjaśnień, które złożył przed Sadem.

Powyższy stan faktyczny ustalono na podstawie obiektywnych zeznań D. P. (k. 20 – 21, 139 – 140), która idąc ul. (...) od ul. (...), skręciła w ulicę (...). Zauważyła, że przez przejście dla pieszych - w odległości około 1/3 pasów - z przeciwległego niż jej kierunku środkiem przejścia dla pieszych przechodzi starsza kobieta. Jak wskazała, szła ona szybko – „jak na jej wiek”. Świadek zauważyła też, że w tym samym czasie po torowisku jechał tramwaj, który gwałtownie hamował i dzwonił dzwonkiem. Piesza, jednak, nie reagowała, w szczególności nie zmieniła prędkości przechodzenia przez ulicę i w dalszym ciągu patrzyła przed siebie. Jak zeznała D. P., w chwili gdy kobieta wchodziła przed tramwaj coś ją jej zasłoniło – jak przypuszczała, były to jadące samochody, lecz w związku z tym nie widziała samego krytycznego momentu. Świadek opisała też wygląd miejsca wypadku po zdarzeniu.

Wykorzystano również szczere zeznania M. W. (k. 19, 140), za której plecami zdarzenie miało miejsce. Jak wskazała, obserwowała je tylko przez chwilę - gdy odwróciła głowę. Zgodnie z jej relacją, słyszała długi odgłos hamowania, a następnie odgłos uderzenia. Kiedy się odwróciła zobaczyła, że tramwaj stoi przodem na wysokości połowy przejścia dla pieszych. przed przodem tramwaju, natomiast, kończyła upadać starsza kobieta, która uderzyła głową o jezdnię.

W toku rekonstrukcji stanu faktycznego w sprawie, dano też wiarę spójnym z powyższymi relacjom oskarżonego, który wskazywał (k. 114 – 116), że przed zdarzeniem prędkość wynosiła około 40 – 45 km/h, co zbieżne jest z dokumentacją techniczną zabezpieczoną z kierowanego przez niego tramwaju (k. 33) oraz sporządzoną na tej podstawie opinią biegłych (k. 33, 73 - 74). Oskarżony wskazał też, że po raz pierwszy rozpoczął hamowanie, gdy zauważył, że piesza wchodzi na jezdnię, co także znajduje odzwierciedlenie w przedmiotowej dokumentacji. Kiedy się cofnęła, natomiast, nie zwiększał prędkości. Jak wskazał, natomiast, hamowanie „wszystkimi możliwymi hamulcami w tramwaju” rozpoczął dopiero wtedy, gdy zauważył, że piesza ponownie weszła na jezdnię i kontynuowała przechodzenie po przejściu. Oskarżony podkreślał, że kobieta poruszała się szybko, „bezrefleksyjnie”, a w szczególności nie rozejrzała się przed wejściem na ulicę. Jak podnosił, gdy piesza zaczęła przekraczać jezdnię, ulicą jechały też inne pojazdy, które również gwałtownie hamowały, lecz w ich przypadku manewr ten zakończył się sukcesem.

W toku postępowania wykorzystano też protokół użycia alkosensora (k. 2), z którego wynika, że oskarżony podczas zdarzenia był trzeźwy.

Posłużono się także nie kwestionowanym przez strony protokołem oględzin miejsca wypadku (k. 3 – 4), szkicem miejsca wypadku (k. 5), jak też dokumentacją fotograficzną (k. 32, 35), które odzwierciedlają usytuowanie tramwaju

po zdarzeniu. Wykorzystano też dokumentację techniczną tramwaju (k. 33), odzwierciedlającą przebieg jazdy tramwaju bezpośrednio przed zdarzeniem.

Dokonując rekonstrukcji stanu faktycznego w sprawie wykorzystano również fachowe i szczegółowe sprawozdanie z sądowo – lekarskich oględzin i sekcji zwłok (k. 57 – 64), wskazujące na rodzaj i charakter obrażeń ciała pokrzywdzonej, jakie stwierdzono u niej po nastąpieniu zgonu.

W toku postępowania w sprawie, Sad oparł się również na szczegółowej, bazującej na zawartych w aktach danych technicznych i medycznych opiniach biegłych z zakresu wypadków drogowych i medycyny sądowej (k. 67 – 76), której wnioski biegli podtrzymali w toku rozprawy głównej (k. 145 – 146, 181 - 182). Wskazali, bowiem, w konkluzji, iż sytuację wypadkową stworzył zarówno P. R., który zignorował specjalne oznakowanie przejścia dla pieszych kiedy zbliżał się do skrzyżowania, nie ustąpił pierwszeństwa pieszej, której obecność obowiązywał był zauważyć i respektować nawet w pobliżu przejścia dla pieszych. Kierujący tramwajem, natomiast, nie zareagował odpowiednio na obecność na przejściu dla pieszych kobiety, która do czasu kolizji przejść zdążyła około 7,5 m. Jak wskazali biegli, P. R. zauważył niebezpieczeństwo około 2 s. później niż powinien – mimo, że jak podkreślili, potrącenie nastąpiło w końcowej fazie hamowania. Jak wskazali, prędkość, z którą poruszał się oskarżony – około 40 km/h w sytuacji zbliżania się do przejścia dla pieszych nie była prędkością bezpieczną.

Powstała sytuacja została też – zdaniem biegłych – wywołana przez pieszą, która nie zachowała szczególnej ostrożności i naruszyła zasady bezpieczeństwa i przepisy ruchu wchodząc na jezdnię ul. (...), przechodząc przez jezdnię i torowisko tramwajowe w sytuacji bezpośrednio zagrażającej jej bezpieczeństwu, a następnie wchodząc na tor tramwajowy bezpośrednio przed przodem zbliżającego się do niej tramwaju. Wbrew obowiązkowi nie obserwowała ona ruchu pojazdów zbliżających się z jej prawej strony, a widząc zbliżający się tramwaj nie zaniechała wkraczania na tor tramwajowy, w szczególności nie zareagowała na sygnał dźwiękowy tramwaju.

- Tak opisane przyczyny, biegli ustalili wskazując, że obrażenia jakie odniosła pokrzywdzona powstały w wyniku upadku i uderzenia prawą stroną głowy o powierzchnię torowiska tramwajowego, z następowym uderzeniem zgarniaczem pierwszego wagonu w tylne powierzchnie tułowia. Przyjęli, natomiast, że piesza, która – jak zeznali świadkowie - przechodziła przez przejście w około połowie jego szerokości doznała I go kontaktu z czołem tramwaju około 3 m przed dalszą krawędzią przejścia dla pieszych, które – jak ustalili ma szerokość 6 m. Z rejestratora ruchu tramwaju, natomiast, biegli odczytali, że prędkość tramwaju w odległości około 46 m przed miejsce wypadku wynosiła około 43 km/h. Wtedy to kierujący zaczął „lekkie hamowanie elektrodynamiczne” i na następnym odcinku drogi – około 11,5m zmniejszył prędkość do około 40 km/h. – Taki zapis jest też zgodny z relacją oskarżonego, który wskazywał, że poruszał się z prędkością 40 – 45 km/h, a zauważając piesza, która po raz pierwszy usiłowała wejść na jezdnię, zaczął hamować.

Gwałtowne hamowanie nastąpiło 24,5 m przed miejscem kolizji. Jak wskazali biegli, przed jego rozpoczęciem, musiał upłynąć czas reakcji kierującego i uruchomienia układu hamulcowego tramwaju, który – ich zdaniem – wynosi 1s, które to przekonanie oparli na wieloletnich wynikach badań, mając na względzie, że zdarzenie miało miejsce w dzień, w ruchu miejskim, a pojazd zbliżał się do skrzyżowania z dobrze oznaczonymi przejściami dla pieszych. Sam czas reakcji to, zdaniem biegłych 0,6 – 0,7 s. – Pozostałe do 1s ułamki, zaś, to czas, w którym wykonuje się czynności niezbędne do zatrzymania tramwaju. Jak podkreślali przy tym, nie odnosi się to do ostatecznego rozpoczęcia procesu hamowania i nie uwzględnia wskazywanego w dokumentacji technicznej wartości opóźnienia.

Jak wskazali biegli, oskarżony zauważył niebezpieczeństwo w chwili gdy przód pierwszego wagonu był oddalony od miejsca kolizji o około 35,5m.

Biegli wskazali, że prędkość tramwaju w chwili wypadku wynosiła około 11 km/h, a po uwzględnieniu opóźnienia w wielkości 2,5 m/s² stwierdzili, że czas hamowania tramwaju wyniósł ok. 3,2 s., w związku z czym czas od zauważenia pieszej przez oskarżonego do momentu kolizji wyniósł 4,2s.

Posiłkując się fotografiami z miejsca zdarzenia biegli wskazali, że piesza uderzona została lewą stroną przodu nadwozia, a zatem chwili potrącenia znajdowała się tuż za lewą szyną toru – około 7,5m od lewej krawędzi jezdni. Mając na względzie zeznania świadków, wskazujących, że piesza poruszała się szybko i zdecydowanie, biegli przyjęli, że M. S. (1) szła ze średnią prędkością 1,2 m/s. Jak wskazali biegli, tylko jedno publikowane badania dotyczą średniej prędkości poruszających się osób w przedziale wiekowym obejmującym wiek powyżej 80 roku życia, różnicując go od przedziału 75 – 80 lat. Jak, jednak, przy tym wskazali, rozbieżności co do sprawności osób w tym wieku są znaczne, co nie pozwala, ich zdaniem, przyjąć publikowanych wyników bezkrytycznie, a należy podawane dane zweryfikować z doświadczeniem zawodowym. – Na dużą rolę tego czynnika wskazuje się też w orzecznictwie (tak też wyr. S.A. w Katowicach z dnia 22 grudnia 2011 r., II AKa 484/2011, LexPolonica nr 3117836, Krakowskie Zeszyty Sądowe 2012/4 poz. 49). Wskazać też należy, że przyjęta przez biegłych w niniejszej sprawie prędkość poruszania pokrzywdzonej mieści się w zakresach przyjmowanych przez innych badaczy, wskazywanych w materiałach złożonych przez obrońcę, a umieszczających kobiety 84 letnie w szerokim przedziale kobiet powyżej 65 i 70 - letnich. – Biegli, zatem, zdaniem Sądu, przedstawili, z jakich przyczyn wskazali wartości odmienne od niektórych opracowań fachowych

Co więcej, biegli zeznali, że wobec braku śladów kontaktu ciała pieszej z tramwajem, nie można ustalić precyzyjnie usytuowania miejsca kontaktu, a należy przyjąć „margines błędu” około 0,5m. Podobnie, potraktować należy prędkość poruszania się pieszej na jezdni.

Mając na względzie powyższe ustalenia, stwierdzić trzeba, że przedmiotowa opinia jest jasna i zupełna. Wniosków tych nie zmienia okoliczność, że wydana została w oparciu o przyjęte przez biegłych konkretne wartości, które zaczerpnięte zostały z przedziałów wskazywanych dla danych okoliczności. Wyborów tych, bowiem, biegli dokonali kierując się wskazanymi Sądowi przesłankami, uzasadniając każdy z nich podczas rozprawy głównej. Zauważyć w tym miejscu należy, iż niecelowym i bezprzedmiotowym jest sporządzanie osobnej opinii dla każdej z możliwych do przyjęcia w danych okolicznościach wartości osobnej opinii, w sytuacji, gdy zgodnie wskazali jedną z wartości jako najbardziej prawdopodobną, mając przy tym na względzie, by z możliwych przyjąć wariant najbardziej korzystny dla oskarżonego.

W toku postępowania w sprawie, Sąd nie wykorzystał protokołu oględzin pojazdu (k. 8 – 9), które – wobec śladów kolizji na wagonach tramwaju – nie przyczyniły się do ustalenia stanu faktycznego w sprawie.

Sąd nie czynił też ustaleń w oparciu o opinię biegłego z zakresu techniki ruchu drogowego i wypadków drogowych (k. 39 – 44), która sporządzona została w oparciu o relacje, jakie składał oskarżony w toku postępowania przygotowawczego, występując jeszcze w charakterze świadka, kiedy ciążył na nim obowiązek zeznawania prawdy.

Rekonstrukcji stanu faktycznego nie czyniono też w oparciu o zeznania syna pokrzywdzonej – A. S. (k. 28), który nie był świadkiem wypadku, a w dniu zdarzenia nie kontaktował się z matką.

Mając to na względzie, Sąd uznał P. R. za winnego tego, że w dniu 23 kwietnia 2012 roku we W. nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że kierując tramwajem linii 9 wozy: (...)jechał jezdnią ul. (...)od strony ulicy (...)w kierunku ulicy (...)i na skrzyżowaniu z ulicą (...)nie zachował szczególnej ostrożności, a przede wszystkim nie ustąpił pierwszeństwa i potrącił przechodzącą przez jezdnię, po wyznaczonym przejściu dla pieszych, z lewej strony na prawą M. S. (1) powodując u pieszej obrażenia wielonarządowe, w tym ciężkie obrażenia głowy, skutkujące jej zgonem w dniu 28 kwietnia 2012 roku.

Jak, bowiem, wynika z wyjaśnień oskarżonego, jak też dokonanych na podstawie danych technicznych tramwaju oraz opinii biegłych, prędkość zbliżającego się do przejścia dla pieszych tramwaju wynosiła ok. 43 km/h. Widząc jednak, wchodzącą na jezdnię pieszą, oskarżony zaczął hamować silnikiem, co doprowadziło do zmniejszenia prędkości pojazdu do 40 km/h. Prędkość ta jednak, okazała się w tym momencie już zbyt duża by zahamować tramwaj całkowicie – mimo użycia wszelkich możliwych sposobów hamowania w odległości około 24,5 m przed znajdującą się na przejściu dla pieszych M. S.. W związku z tym, P. R. nie ustąpił jej pierwszeństwa i potrącił na przejściu dla pieszych, w wyniku czego kobieta odniosła szereg obrażeń opisanych szczegółowo w sprawozdaniu z sądowo - lekarskich oględzin i sekcji zwłok, a następnie – dnia 28 kwietnia 2012r. – zmarła.

Nie ulega, zatem, wątpliwości, że P. R. nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Kierujący, bowiem, pojazdem, zbliżając się do miejsca oznaczonego znakiem D-6 jest obowiązany jest zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących (art. 26 p.r.d.). Nadto, jest zobligowany do zachowania szczególnej ostrożności, czyli powinien on zwiększyć uwagę i dostosować swe zachowanie do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Ponadto zobowiązany jest do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu, przez co rozumieć należy powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku

Nie ulega, zatem, wątpliwości, że oskarżony wypełnił znamiona czynu z art. 177 § 2 k.k.

W związku z tym, za przypisany oskarżonemu czyn, wymierzono mu karę 6 miesięcy pozbawienia wolności. Wymierzając taką sankcję Sąd baczyl, aby jej dolegliwość nie przekraczała stopnia winy oraz społecznej szkodliwości popełnionego przez niego czynu, a określanej przez przedmiot ochrony, jakim w niniejszym przypadku jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym, rodzaj i charakter naruszonego dobra – tu: życie i zdrowie, a także sposób i okoliczności popełnienia czynu – w tym znaczne przyczynienie się pokrzywdzonej do powstania opisywanego zdarzenia. Rozważono jednak również dużą wagę naruszonych obowiązków w postaci przepisów ruchu drogowego: zachowania szczególnej ostrożności w okolicy przejścia dla pieszych, jak też – po zauważeniu osób w jego okolicy – zasady ograniczonego zaufania do innych uczestników drogi. Wzięto także pod uwagę następstwa czynu, którego dopuścił się P. R., lecz również okoliczność, iż tak wymierzona kara, orzeczona wobec oskarżonego, który nie był wcześniej karany, spełni stawiane jej cele zapobiegawcze i wychowawcze.

Sąd wyraził także nadzieję, że tak wymierzona sankcja będzie też odstraszać potencjalnych sprawców podobnych przestępstw, a uświadamiając naganność takich zachowań oraz nieuchronność kary, pozytywnie kształtować świadomość prawną społeczeństwa.

Przyjmując pozytywną prognozę kryminologiczną P. R., który dotychczas nie był karany sędownie, Sąd zawiesił oskarżonemu wykonanie kary pozbawienia wolności na okres dwóch lat próby. W ocenie Sądu jest to okres wystarczający na zapewnienie prewencyjnego oddziaływania na oskarżonego, jak i dla weryfikacji postawionej prognozy kryminologicznej.

Wobec, zaś faktu, że oskarżony w wyniku popełnienia przestępstwa wywołał postępowanie karne, zdecydowano, iż winien ponieść finansowe konsekwencje swojego zachowania, w związku z czym, obciążono go kosztami niniejszego postępowania oraz wymierzono stosowną opłatę.