

USTALENIE MIEJSCA ZDERZENIA POJAZDÓW

na podstawie śladów na jezdni

sierż. szt. Łukasz Trzeciak

Zakład Ruchu Drogowego CSP

Podstawowym zadaniem funkcjonariuszy Policji pracujących na miejscu wypadku drogowego jest procesowe zabezpieczenie dowodów materialnych w postaci śladów powstałych w trakcie zdarzenia. Stanowią one punkt wyjścia do odtworzenia stanu faktycznego i pociągnięcia sprawcy do odpowiedzialności karnej, dlatego ich odnalezienie, zinterpretowanie i właściwe udokumentowanie w protokole oględzin, szkicu sytuacyjnym oraz na wykonanych fotografiach ma kluczowe znaczenie dla późniejszego postępowania. Szczególnie istotne dla procesu rekonstrukcji przebiegu zdarzenia jest ustalenie miejsca na drodze, w którym doszło do kontaktu pomiędzy pojazdami biorącymi udział w kolizji.

Zgodnie z art. 308 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego¹ w granicach koniecznych dla zabezpieczenia śladów i dowodów przestępstwa przed ich utratą, zniekształceniem lub zniszczeniem Policja może w każdej sprawie, w wypadkach niecierpiących zwłoki, jeszcze przed wydaniem postanowienia o wszczęciu śledztwa lub dochodzenia, przeprowadzić w niezbędnym zakresie czynności procesowe, a zwłaszcza dokonać oględzin. Z kolei bezpośrednie odniesienie do czynności wykonywanych na miejscu zdarzenia drogowego znajduje się w zarządzeniu nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach², w którym szczegółowo określono zakres obowiązków policjanta. W myśl § 31 tego zarządzenia policjant patrolu skierowanego do obsługi wypadku drogowego jest obowiązany m.in.:

- ustalić wstępnie przebieg i istotne okoliczności wypadku drogowego, w szczególności na podstawie rozmowy z uczestnikami i świadkami obecnymi na miejscu tego wypadku oraz analizy śladów kryminalistycznych;
- przeprowadzić oględziny miejsca, rzeczy i osób, a w przypadku niecierpiącym zwłoki – dokonać zewnętrznych oględzin zwłok;
- sporządzić dokumentację z przeprowadzonych czynności procesowych, a w szczególności:
 - protokół oględzin wraz ze szkicem kryminalistycznym miejsca wypadku drogowego w skali,
 - dokumentację fotograficzną lub wideo,
 - notatkę urzędową oraz kartę zdarzenia drogowego;
- poinformować dyżurnego o konieczności wezwania biegłego.



Fot. 1. Miejsce zdarzenia – strzałką zaznaczono obszar odłamków szkła i tworzywa sztucznego.



Fot. 2. Obszar odłamków szkła, tworzywa sztucznego i plama płynu eksploatacyjnego.

Zdj. Ł. Trzeciak



Fot. 3. Obszar odłamków szkła, tworzywa sztucznego i plama płynu eksploatacyjnego – zdjęcie szczegółowe.



Fot. 4. Żółtym kolorem zaznaczono pole o największym zagęszczeniu odłamków – wskazujące miejsce zdarzenia.

Wnikliwe oględziny miejsca wypadku drogowego oraz uczestniczących w nim pojazdów pozwalają na zebranie i zabezpieczenie obiektywnych dowodów materialnych, będących podstawą prawidłowego, to jest zgodnego z rzeczywistością, odtworzenia jego przebiegu. Funkcjonariusz Policji powinien mieć na uwadze, że oględziny miejsca zdarzenia z reguły są czynnością niepowtarzalną, a wszelkie ślady znikają bardzo szybko i zabezpieczenie ich w przyszłości nie będzie możliwe. Trzeba pamiętać także o tym, że dokumentacja sporządzona na miejscu zdarzenia ma fundamentalne znaczenie dla ustalenia jego przyczyn w trakcie późniejszej analizy, często prowadzonej przecież przez organ procesowy czy też biegłego, który miejsca zdarzenia w dniu jego zaistnienia nie widział. To dlatego tak istotna jest właściwa interpretacja oraz szczegółowe udokumentowanie wyglądu i rozlokowania śladów poprzez odzwierciedlenie ich na szkicu, opisanie w protokole oględzin, a także sfotografowanie.

W przypadku zderzenia pojazdów policjant przeprowadzający oględziny powinien zwrócić szczególną uwagę na ślady wskazujące miejsce kolizji. Pozwalają one bowiem określić usytuowanie samochodów względem drogi, a przy znanym położeniu powypadkowym mogą także przyczynić się do ustalenia prędkości, z jaką się poruszały. Możliwe jest występowanie śladów zarówno ułatwiających odnalezienie miejsca zderzenia, jak i precyzyjnie je wskazujących.

Do pierwszej kategorii należy zaliczyć takie jak obszar rozrzutu odłamków szkła czy tworzywa sztucznego, a także położenie różnych elementów, które w trakcie zderzenia odpadły od pojazdów (np. fragmenty nadwozia) oraz plamy płynów eks-

ploatacyjnych. Na podstawie fot. 1–4 można wysnuć wniosek, że do zderzenia samochodu osobowego z ciężarowym doszło w rejonie o największym zagęszczeniu odłamków szkła i tworzywa sztucznego oraz początku plamy płynu eksploatacyjnego, pomimo że w chwili rozpoczynania oględzin pojazdy znajdowały się w odległości kilkunastu metrów od tego miejsca. Okazało się, że po zderzeniu kierowca samochodem ciężarowym odjechał do przodu, chcąc ułatwić dostęp służbom ratunkowym do kierującego samochodem osobowym, ale samochód ten zakleszczył się pod tylną część jego pojazdu i był za nim wleczony (fot. 5–7).



Fot. 5. Pojazdy biorące udział w zdarzeniu – widok na przód samochodu osobowego.



Fot. 6. Pojazdy biorące udział w zdarzeniu – widok z tyłu.



Fot. 7. Pojazdy biorące udział w zdarzeniu – widok z boku.

USTALENIE MIEJSCA ZDERZENIA POJAZDÓW



Fot. 8. Pozycja samochodu marki Ford w trakcie próby.



Fot. 10. Pozderzeniowe położenie pojazdów.



Fot. 9. Pozderzeniowe położenie pojazdów (wskazane strzałkami) i ślad suchego błota (zaznaczony kołem).



Fot. 11. Widok miejsca, w którym w chwili zderzenia znajdował się pojazd marki Ford (kołem zaznaczono ślady tzw. suchego błota).

Pomocne przy wskazaniu miejsca kolizji samochodów mogą być także ślady tzw. suchego błota, które w trakcie eksploatacji gromadzi się w pojeździe i odpada od niego w wyniku wstrząsu oraz gwałtownej zmiany prędkości spowodowanej zderzeniem. Potwierdził to test zderzeniowy przeprowadzony w 2018 r. w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji w Warszawie, w trakcie którego rozprędkowany do 50 km/h samochód marki Toyota Yaris uderzył całą powierzchnią przodu w zatrzymany samochód marki Ford Focus. Oba pojazdy były używane – zostały zakupione przed testem na rynku wtórnym. Położenie pojazdu marki Ford podczas próby przedstawia fot. 8.

W czasie testu pojazdy nie były hamowane i po zderzeniu zatrzymały się w znacznej odległości od siebie i od miejsca kolizji (fot. 9 i 10).

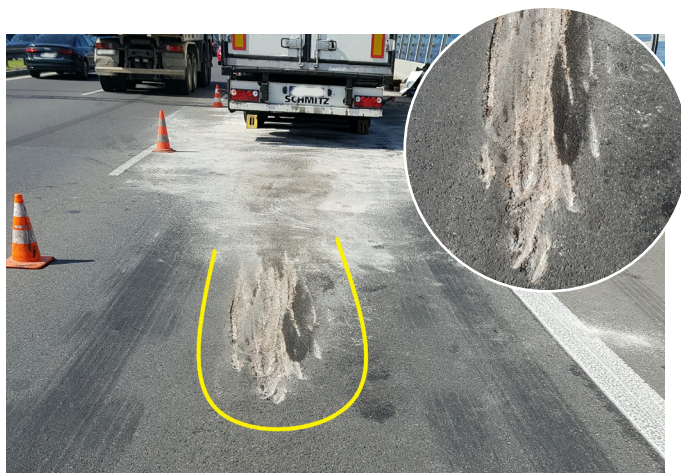
W miejscu, w którym przed zderzeniem stał samochód marki Ford, po kolizji widoczne były ślady suchego błota, które odpadło od pojazdu. Największe ich nagromadzenie można było zaobserwować w rejonie obszaru, w którym w momencie zderzenia znajdowało się lewe przednie koło (fot. 11 i 12).

Przeprowadzona próba potwierdziła, że na miejscu zdarzenia drogowego nie można bagatelizować żadnych śladów i należy wnikliwie poszukiwać ich nawet w rejonie dość odległym od miejsca powypadkowego położenia pojazdów. W praktyce należy mieć jednak na uwadze fakt, że do czasu zabezpieczenia miejsca zdarzenia grudki zaschniętego błota mogą zostać w pewnym stopniu przemieszczone (np. rozjeżdżone przez inne, nie mające związku z przedmiotowym



Fot. 12. Zdjęcie szczegółowe śladu.

zdarzeniem samochody) i z tego powodu będą jedynie wskazywać możliwy obszar kolizji, a nie konkretnie go określać. Typowym przykładem dowodów, na podstawie których możliwe jest precyzyjne ustalenie miejsca zderzenia, są ślady zarysowania (także rycia, żłobienia) nawierzchni jezdni w miejscu kolizji pojazdów (fot. 13 i 14). Powstają one zazwyczaj w wyniku znacznego odkształcenia części podwozia lub docięnięcia go do nawierzchni jezdni podczas zderzenia. Aby jak najdokładniej określić miejsce kolizji,



Fot. 13 i 14. Żółtym kolorem zaznaczono ślady wskazujące miejsce zderzenia.



Fot. 17. Zdjęcie szczegółowe: czerwoną strzałką zaznaczono miejsce załamania śladu blokowania koła, natomiast żółtymi – zarysowania nawierzchni jezdni.



Fot. 15. Widok śladów blokowania kół w końcowej fazie znaczenia oraz powypadkowe położenie pojazdów.



Fot. 18. Ślad hamowania motocykla.



Fot. 16. Żółtymi liniami zaznaczono miejsce załamania śladu blokowania koła, strzałkami – zarysowania nawierzchni jezdni.



Fot. 19. Czerwoną strzałką zaznaczono zarysowania nawierzchni jezdni wskazujące miejsce upadku motocykla.

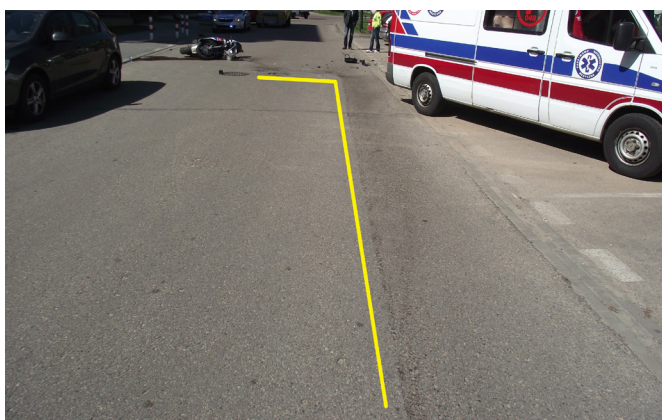
dokonujący oględzin powinien poszukiwać repliki tych śladów, tj. elementów w pojeździe, których uszkodzenia im odpowiadają. Z kolei miejsce załamania śladów poślizgu kół występuje w wyniku zaburzenia dotychczasowego ruchu pojazdu z powodu silnego uderzenia, w związku z czym również precyzyjnie je wskazuje. Na fot. 15, 16 i 17 widoczne są zarysowania nawierzchni jezdni, pokrywające się z wyraźnym załamaniem śladu blokowania koła (będącego w tym przypadku formą śladu hamowania), dokładnie lokalizujące miejsce zderzenia pojazdów.

Trzeba zwrócić uwagę, że na miejscu omawianego zdarzenia pozostało wiele śladów niezwiązanych bezpośrednio z jego przebiegiem, powstałych w trakcie przemieszczania się pojazdów służb ratunkowych po wypadku. W takiej sytuacji wszystkie należy wnikliwie przeanalizować, aby odróżnić te, które będą przydatne do rekonstrukcji zdarzenia od tych, które z przebiegiem kolizji nie mają nic wspólnego. Również ślady związane z przemieszczaniem się pojazdu jednośladowego mogą być bardzo pomocne w kwestii usta-

USTALENIE MIEJSCA ZDERZENIA POJAZDÓW



Fot. 20. Czerwoną strzałką zaznaczono zarysowanie nawierzchni jezdni powstałe w wyniku przewrócenia się motocykla, żółtymi – ślady paliwa.



Fot. 21. Żółtą linią zaznaczono granicę obszaru śladów paliwa.



Fot. 22. Strzałką wskazano miejsce zderzenia motocykla z samochodem osobowym.

lenia miejsca zderzenia z innym pojazdem. Na fot. 18 i 19 widoczny jest ślad hamowania w kształcie wydłużonej litery S tylnego koła motocykla oraz zarysowania nawierzchni jezdni w miejscu, w którym pojazd ten się przewrócił. W wyniku upadku doszło do rozszczelnienia zbiornika paliwa i przemieszczający się pojazd pozostawił ślady wyciekającej cieczy, załamujące się w charakterystyczny sposób w miejscu kolizji z samochodem osobowym (fot. 20–22). Jest to wyraźny ślad wskazujący, wraz z pozostawionymi na jezdni odłamkami, miejsce zderzenia.

Z kolei zarysowania jezdni przebiegające od miejsca kontaktu z samochodem do miejsca położenia powypadkowego dowodzą, że w wyniku zderzenia motocykl obrócił się tyłem do przedkolizyjnego kierunku ruchu.

Z pewnością bez precyzyjnego ustalenia miejsca zderzenia techniczna rekonstrukcja wypadku polegającego na kolizji pojazdów jest znacznie utrudniona lub wręcz niemożliwa. Dlatego tak ważne jest wnikliwe poszukiwanie przez policjanta dokonującego oględzin miejsca zdarzenia śladów stanowiących podstawę późniejszej analizy. Zwłaszcza w dzisiejszych czasach, kiedy na miejscu wypadku drogowego mamy do czynienia z coraz mniejszą liczbą dowodów materialnych, choćby z uwagi na powszechne stosowanie systemów zapobiegających blokowaniu kół, przez co ujawnienie śladów hamowania pojazdów na jezdni często nie jest możliwe. Nie można więc przecenić roli funkcjonariusza dokonującego oględzin miejsca zdarzenia i pojazdów w nim uczestniczących, ponieważ to przede wszystkim od jego skrupulatności zależy właściwe udokumentowanie dowodów, będących podstawą pociągnięcia do odpowiedzialności karnej sprawcy wypadku drogowego.

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 30.

² Dz. Urz. KGP z 2017 r. poz. 64.

Bibliografia:

Kotowski W., *Przestępstwa drogowe. Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa 2006.

Prochowski L., Unarski J., Wach W., Wicher J., *Podstawy rekonstrukcji wypadków drogowych*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2008.

Reza A., *Odrzut odłamków szkieł reflektorów i kloszy lamp tylnych przy uderzeniu w stojący samochód osobowy*, „Paragraf na Drodze” 2002, nr 9, s. 43–49.

Reza A., *Przykład prawidłowo wykonanej dokumentacji miejsca wypadku*, „Paragraf na Drodze” 2001, nr 3, s. 51–58.

Sygit B., Wąsik D., *Zacieranie śladów zdarzenia drogowego. Implikacje dowodowe*, „Paragraf na Drodze” 2015, nr 12, s. 30–43.

Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego, red. J. Wierciński, A. Reza, Instytut Ekspertyz Sądowych, Kraków 2006.

Zahorski R., *Dowody w rekonstrukcji wypadku drogowego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2012.

Akty prawne:

Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 30).

Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2019 r. poz. 161, z późn. zm.).

Zarządzenie nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach (Dz. Urz. KGP poz. 64, z późn. zm.).

Zarządzenie nr 59 Komendanta Głównego Policji z dnia 10 lipca 2019 r. zmieniające zarządzenie w sprawie pełnienia służby na drogach (Dz. Urz. KGP poz. 95).

Summary

Determining the location of vehicles collision on the basis of the tracks on the roadway

The basic task of police officers at the scene of a road accident is to secure evidence in the form of tracks created during the event. They constitute a starting point for reconstructing the actual state of affairs and holding the perpetrator criminally responsible, therefore finding, interpreting and properly documenting them in an inspection report, situation sketch and photographs is of key importance for subsequent criminal proceedings. The author focuses on tracks allowing to determine the place where cars crashed.

Tłumaczenie: Autor