

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 27 marca 2019 r.

Sąd Rejonowy Poznań Nowe Miasto i Wilda w Poznaniu VI Wydział Karny

w składzie:

Przewodniczący: SSR Robert Grześ

Protokolant: staż. Agnieszka Ćwiklińska

z udziałem Prokuratora Prokuratury Rejonowej Poznań – Wilda w Poznaniu – Renata Głowacka,

po rozpoznaniu na rozprawie,

sprawy karnej:

D. Ż., s. P. i J., ur. (...) w P.

oskarżonego o to, że:

w dniu 13 kwietnia 2018 roku w P. umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, powodując nieumyślnie wypadek drogowy w którym śmierć poniosła piesza G. S. w ten sposób, że kierując tramwajem linii 1/11 wagon (...) typ T. ulicą (...) z kierunku „ Ronda (...)” w kierunku ulicy (...) – i zbliżając się do oznakowanego przejścia dla pieszych, nie zachował szczególnej ostrożności, nie zastosował się do sygnalizacji świetlnej zakazującej wjazdu na wyznaczone przejście dla pieszych, nie zatrzymał się na przystanku tramwajowym (...), nie podjął manewru hamowania i nie ustępując pierwszeństwa pieszej przekraczającej drogę po oznakowanym przejściu dla pieszych dla której sygnalizator nadawał światło zielone - doprowadził do jej potrącenia przez tramwaj i odrzucenia na podłoże, na skutek czego G. S. doznała obrażeń wielonarządowych ciała w postaci: podbiegnięć krwawych w powłokach czaszki, obrzęku mózgu, pęknięcia wątroby, mnogich złamań żeber, uszkodzenia torebki śledziony, wewnętrznych wylewów krwawych co doprowadziło do wstrząsu krwotocznego i niewydolności wielonarządowej, a następnie do śmierci G. S. w dniu 15 kwietnia 2018 roku po wykonaniu bezskutecznego zabiegu operacyjnego,

tj. o czyn z artykułu 177 § 2 kk

orzeka:

oskarżonego uznaje za winnego tego, że w dniu 13 kwietnia 2018 roku w P. umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 3 ust. 1, art. 5 ust. 1, art. 26 ust. 1 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. prawo o ruchu drogowym ((Dz.U. Nr 98, poz. 602), tj. z dnia 9 października 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1990)), w ten sposób, że kierując tramwajem linii 1/11 wagon (...) typ T. i jadąc ulicą (...), od strony Ronda (...) w kierunku ulicy (...) i zbliżając się do oznakowanego przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. (...) z ul. (...), nie zachował szczególnej ostrożności, nie zastosował się do sygnalizacji świetlnej zakazującej wjazdu na wyznaczone przejście dla pieszych, nie podjął manewru hamowania i nie ustępując pierwszeństwa pieszej G. S., prawidłowo przekraczającej drogę po oznakowanym przejściu dla pieszych, dla której sygnalizator nadawał światło zielone - doprowadził do jej potrącenia przez tramwaj i odrzucenia na podłoże, na skutek czego G. S. doznała obrażeń wielonarządowych ciała w postaci: podbiegnięć krwawych w powłokach czaszki, obrzęku mózgu, pęknięcia wątroby, mnogich złamań żeber, uszkodzenia torebki śledziony, wewnętrznych wylewów krwawych co doprowadziło do wstrząsu krwotocznego i niewydolności wielonarządowej, a w konsekwencji do śmierci G. S. w dniu 15 kwietnia 2018 roku,

tj. przestępstwa określonego w art. 177 § 2 kk,

i za to skazuje:

1. Na podstawie art. 177 § 2 kk, na karę 1 (jeden) roku pozbawienia wolności,
2. Na podstawie art. 42 § 1 kk w zw. z art. 43 § 1 i 3 kk, orzeka wobec oskarżonego środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 4 (cztery) lat, przy czym nakłada na oskarżonego obowiązek zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów, a do chwili wykonania obowiązku okres, na który orzeczono zakaz, nie biegnie,
3. Na podstawie art. 43b kk, orzeka podanie wyroku do publicznej wiadomości pracownikom zajezdni tramwajowych i autobusowych należących do Miejskiego Przedsiębiorstwa (...) Spółka z o.o.,
4. na podstawie art. 626 § 1 k.p.k. i art. 1, art. 2 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych (Dz.U. z 1983 r., nr 49, poz. 223 z późn. zm.) oraz § 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 18 czerwca 2003 r. w sprawie wysokości i sposobu obliczania wydatków Skarbu Państwa w postępowaniu karnym (Dz. U. z dnia 26 czerwca 2003 r.), zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa koszty postępowania w całości, w wysokości 2008,94 (dwa tysiące osiem 94/100) złotych oraz opłatę w wysokości 180 (sto osiemdziesiąt) złotych;

/-/ SSR Robert Grześ

UZASADNIENIE

W sprawie Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 13 kwietnia 2018r. w P. w godzinach porannych oskarżony D. Ż. kierował tramwajem linii 1/11 wagon 403 typ T.. Tramwaj ten poruszał się na trasie wyznaczonej na ulicy (...), jadąc z kierunku Ronda (...) w kierunku ulicy (...). Kierowany przez oskarżonego tramwaj zbliżał się do przystanku o nazwie Rolna, usytuowanego przy skrzyżowaniu ulic (...). Za przystankiem znajdowało się oznakowane przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną, które przecinało tor ruchu tramwaju, do którego usytuowane było prostopadle. W dniu 13 kwietnia 2018r. pogoda była słoneczna, bez opadów, zarówno jezdnia, jak i torowisko było suche.

Około godziny 08:14 oskarżony nie zatrzymał tramwaju na oznakowanym przystanku tramwajowym (...), a pomimo wyświetlanego dla ruchu tramwajów na sygnalizatorze światła zakazującego wjazdu w postaci poziomej kreski, kontynuował jazdę, nie podejmując czynności hamowania. W tym samym czasie na przejściu dla pieszych przecinającym tor ruchu tramwaju sygnalizator nadawał sygnał zielony. Tramwaj poruszał się z prędkością około 41,5 km/h, a przez przejście przechodzili piesi. Część pieszych zdążyła przejść na drugą stronę przed przejeżdżającym tramwajem, a część z nich, widząc zbliżający się pojazd, który, pomimo nadawania sygnału zielonego dla pieszych, nie podejmuje czynności hamowania, zatrzymała się i zaniechała dalszego przechodzenia przez przejście. Wśród pieszych była pokrzywdzona G. S., która w chwili zbliżania się tramwaju do przejścia dla pieszych, wciąż znajdowała się po lewej stronie przejścia (w stosunku do kierunku jazdy tramwaju), w pobliżu szyn tramwajowych. Kiedy tramwaj znajdował się w niewielkiej odległości od przejścia, oskarżony podjął próby hamowania awaryjnego, jednocześnie automatycznie uruchamiając dzwonek ostrzegawczy. Dźwięk dzwonka skłonił pieszych znajdujących się na przejściu do przyśpieszenia kroku. Pokrzywdzona, widząc zbliżający się tramwaj, podjęła próbę przebiegnięcia na drugą stronę, chcąc zdążyć przed szybko zbliżającym się pojazdem. Kobiecie nie udało się to i została potrącona prawym przednim narożem tramwaju, a w wyniku odrzutu upadła na ziemię. Tramwaj ostatecznie zatrzymał się w odległości 20,2m od momentu rozpoczęcia hamowania, jak i użycia dzwonka ostrzegawczego. Użycie dzwonka ostrzegawczego nastąpiło w odległości 5,0 m przed przejściem dla pieszych. Natomiast czas dojazdu do przejścia w fazie hamowania od prędkości 40,9 km/h wynosił 0,4 s.

Kiedy tramwaj ostatecznie zatrzymał się, z kabiny kierowcy wyszedł oskarżony, chcąc sprawdzić stan pokrzywdzonej. Do G. S. podbiegła także B. W., która w chwili wypadku znajdowała się na przystanku tramwajowym (...). B. W. udzielała pokrzywdzonej pomocy. G. S. była przytomna, leżała na ziemi, otwierała i po krótkiej chwili zamykała oczy, jednak nic nie mówiła. B. W. pozostała przy G. S. do czasu przyjazdu pogotowia ratunkowego i udzielenia pokrzywdzonej pomocy przez ratowników medycznych.

Około godziny 08:30 na miejscu zjawił się patrol Policji. Oskarżony został przebadany na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu. Pomiar wykonany o godz. 8:49 dał wynik negatywny.

Pokrzywdzona została przetransportowana do Szpitala (...) w P., gdzie udzielono jej leczenia na oddziale chirurgicznym z rozpoznaniem licznych pourazowych pęknięć segmentu II i V wątroby, pourazowych uszkodzeń torebki śledziony (dolnego bieguna), krwi w jamie brzusznej oraz wstrząsu krwotocznego. G. S. została operowana w trybie nagłym, a po zabiegu w stanie krytycznym przekazana na oddział (...). Pomimo stosowanego leczenia w dniu 15 kwietnia 2018r. około godz. 18:00 G. S. zmarła.

W czasie przeprowadzonych w dniu 20 kwietnia 2018r. oględzin zewnętrznych zwłok G. S. z obrażeń zewnętrznych stwierdzono obecność sińca na bocznej powierzchni klatki piersiowej i brzucha po stronie prawej oraz ślady zabiegów medycznych (stan po otwarciu jamy brzusznej). Podczas sekcji zwłok stwierdzono podbiegnięcia krwawe w powłokach czaszki po stronie wewnętrznej, krew w piramidzie prawej kości skroniowej, wykładniki obrzęku mózgu, rozedmę płuc, miażdżycę tętnic, stan po zaopatrzeniu chirurgicznym, pęknięcia wątroby, wylewy krwotoczne do nadnerczy oraz mnogie złamania żeber po stronie prawej i wylewy krwawe do mięśni podudzia lewego. G. S. zmarła śmiercią gwałtowną, opóźnioną z powodu niewydolności wielonarządowej, która rozwinęła się po doznanych urazach wielonarządowych (zwłaszcza wątroby i śledziony) z następowym wystąpieniem wstrząsu krwotocznego. Doznane podczas wypadku drogowego obrażenia ciała pokrzywdzonej spowodowały wystąpienie choroby zazwyczaj zagrażającej życiu, a w konsekwencji, mimo leczenia, skutkowały zgonem pokrzywdzonej.

Jak ustalono w oparciu o ekspertyzę biegłego z dnia 27 kwietnia 2018r. stan techniczny badanego wagonu tramwaju T. typu (...) nr (...) nie miał wpływu na zaistniałe zdarzenie.

W opinii z dnia 9 sierpnia 2018r. w zakresie rekonstrukcji przebiegu zdarzenia biegły wskazał, iż oskarżony, kierujący tramwajem marki T., nie zachowując szczególnej ostrożności, nie zatrzymując się na wyznaczonym przystanku tramwajowym, wjeżdżając na skrzyżowanie przy nadawanym sygnale zabraniającym i nie ustępując pierwszeństwa pieszej, stworzył stan zagrożenia i doprowadził do zaistnienia wypadku drogowego, mimo że miał możliwość jego uniknięcia, gdyby zatrzymał się na przystanku. Brak natomiast podstaw, aby stwierdzić, że pokrzywdzona swoim zachowaniem naruszyła zasady bezpieczeństwa i przyczyniła się do zaistnienia wypadku.

W opinii z dnia 22 lutego 2019r. biegły wskazał, iż w realiach przedmiotowego wypadku należy przyjąć, że pokrzywdzona nie przyczyniła się do wypadku, a podjęła działanie obronne. Natomiast informacja motorniczego o wywołanym zagrożeniu była spóźniona. Biegły wskazał, iż czas dojazdu do przejścia w fazie hamowania od prędkości 40,9 km/h wynosi 0,4 s. Na chwilę przed potrąceniem, tj. 0,4 s, pokrzywdzona znajdowała się przed tramwajem. Przyspieszenie przez nią kroku nie było związane z sygnałem dzwonka tramwaju, a było wynikiem zauważenia stanu zagrożenia. Pieszy przekraczający jezdnię przy sygnale zielonym ma pełne prawo zakładać, że dojeżdżający do przystanku tramwaj z oznaczeniem linii zatrzyma się na nim. Nie istniały za tym okoliczności do przyjmowania innej sytuacji, jak np. informacja tramwaju „Zjazd do zajezdni”. Taka sytuacja lub podobna nie miała miejsca i dla pieszej nie zatrzymujący się tramwaj był zaskoczeniem. Celem uniknięcia potrącenia podjęła działania obronne w formie przyspieszenia kroku. Jej warunki zaś, wynikające z wieku, niesienia bagażu w postaci torby i stanu zdrowia, nie pozwoliły na szybsze przejście przed tramwajem.

Oskarżony **D. Ż.** ma 28 lat, jest żonaty, na utrzymaniu posiada żonę. Oskarżony posiada wykształcenie zawodowe, do chwili wypadku był zatrudniony w MPK w P., osiągając zarobki w kwocie 2.400 zł. Oskarżony nie był karany za przestępstwa, natomiast był karany za wykroczenie drogowe.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie następujących dowodów:

- w przeważającej części wyjaśnień oskarżonego D. Ż. (k. 234-235 w zw. z k. 98-100),
- zeznań świadków: E. T. (k. 235-236 w zw. z k. 49-51), B. W. (k. 236 w zw. z k. 53-55), M. L. (k. 236 w zw. z k. 57-59),
- zebranych w sprawie dokumentów: notatki urzędowej (k.1-4), protokołu badania stanu trzeźwości analizatorem wydechu (k. 5), protokołu oględzin miejsca wypadku drogowego (k. 6-8, 11), protokołu oględzin pojazdu (k. 9-10), protokołu oględzin zewnętrznych i sekcji włók (k. 22-25), książki wozu tramwajowego (k. 38-43), protokołu oględzin rzeczy (k. 62-68, 70), dokumentacji medycznej pokrzywdzonej (k. 90), pisma (...) S.A. (k. 156-157), informacji o wykroczeniach w ruchu drogowym (k. 181), wydruku z bazy (...) (k. 182-183), karty karnej (k. 209), kwestionariusza wywiadu środowiskowego (k. 213-214),
- nagrania z monitoringu (k. 60, 69),
- opinii: opinii z dnia 27 kwietnia 2018r. w sprawie stwierdzenia stanu technicznego tramwaju (...) typ (...) o nr bocznym wagonu (...) (k. 31-36), opinii sądowo-lekarskiej z dnia 22 maja 2018r. (k. 89), opinii z dnia 9 sierpnia 2018r. w zakresie techniczno-kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych oraz eksploatacji pojazdów, techniki samochodowej i ruchu drogowego (k. 111-155), opinii z dnia 17 października 2018r. w zakresie techniczno-kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych oraz eksploatacji pojazdów, techniki samochodowej i ruchu drogowego (k. 172-179), prywatnej opinii z dnia 31 grudnia 2018r. z dziedziny kryminalistyczno-technicznej rekonstrukcji wypadków drogowych oraz techniki samochodowej (k. 220-232), opinii z dnia 22 lutego 2019r. w sprawie ustalenia czy pokrzywdzona przyczyniła się do wypadku (k. 262-265), ustnej opinii uzupełniającej biegłego dr. inż. W. K. z dnia 14 marca 2019r. (k. 268-269).

Oskarżony **D. Ż.** przyznał się do zarzucanego mu czynu – przyznając, że do zdarzenia doszło, jednak podał, iż nie czuje się całkowicie odpowiedzialny za jego wystąpienie. Oskarżony nie potrafił wyjaśnić dlaczego nie zatrzymał się na przystanku tramwajowym i najechał pojazdem na przejście dla pieszych. Podał, iż zauważył, że na sygnalizacji świetlnej mignęła pozioma kreska, oznaczająca zakaz wjazdu tramwaju. D. Ż. wskazał nadto, iż na wysokości połowy przystanku tramwajowego zauważył, że na przejście dla pieszych zaczęli wchodzić ludzie. Według oskarżonego, piesi mieli szansę na ucieczkę z przejścia w momencie, gdy użył on dzwonka ostrzegawczego i rozpoczęcia przez niego hamowania. Oskarżony podał, iż w momencie wydania sygnału dzwonkiem, pokrzywdzona znajdowała się po lewej stronie tramwaju, nie będąc jeszcze w obrębie torowiska, jednak słysząc dźwięk, zaczęła biec – prosto pod tramwaj. Oskarżony podał, że pokrzywdzona została potrącona prawym przednim narożnikiem pojazdu. Oskarżony podał, iż zaraz po zdarzeniu nacisnął przycisk Centrali (...) oraz wyszedł na zewnątrz, chcąc sprawdzić stan G. S.. Według wyjaśnień oskarżonego, pokrzywdzona oddychała i miała otwarte oczy, a przed przyjazdem karetki pogotowia ratunkowego, pomocy udzielali jej przechodnie. Oskarżony nie potrafił powiedzieć, czy tuż przed wypadkiem zasłabnęła. Wskazał natomiast, iż do hamowania użył zarówno hamulców zwykłych, jak i awaryjnych, wyjaśniając, iż zarówno do hamowania zwykłego, jak i awaryjnego służy jedna dźwignia – używając tę dźwignię do momentu opornika hamowanie jest zwykłe, natomiast po jego przekroczeniu zaczyna się hamowanie awaryjne. D. Ż. podał, że dzwonek ostrzegawczy włączył razem z hamowaniem. Nie był natomiast w stanie podać z jaką prędkością poruszał się tramwaj. Przed pokrzywdzoną szedł pieszy, który już schodził z torowiska, natomiast za nią szła kobieta, która zatrzymała się i widząc tramwaj nie weszła na przejście. Wyjaśnienia o tożsamej treści oskarżony złożył zarówno w toku postępowania przygotowawczego, jak i sądowego. Sąd uznał je za wiarygodne w przeważającej części, gdyż korelowały one z zebraniem materiałem dowodowym, a przede wszystkim nagraniem z monitoringu i zeznaniami pozostałych świadków. Wiarygodnym były twierdzenia oskarżonego, iż nie zatrzymał się na przystanku tramwajowym, a pomimo nadawania dla jego kierunku ruchu przez sygnalizator świetlny sygnału nakazującego zatrzymanie się, nie podjął czynności hamowania, wjeżdżając na przejście dla pieszych, przez które akurat przechodzili ludzie, gdyż nadawany był dla nich sygnał zielony. Wiarygodnym jest także i to, że przed pokrzywdzoną szedł mężczyzna, który zdążył przejść na drugą stronę przejścia przed nadjeżdżającym tramwajem, jednak jak widać na nagraniu z monitoringu, mężczyzna ten musiał również zacząć biec, aby zdążyć. Z nagrania i zeznań świadka E. T., która szła tuż za G.

S. wynika, iż przechodząc przez przejście, spojrziała w prawo, widząc nadjeżdżający tramwaj, w związku z czym – pomimo sygnału zielonego nadawanego przez sygnalizator dla pieszych – zatrzymała się i nie kontynuowała przechodzenia przez torowisko. Pokrzywdzona natomiast będąc bliżej przejeżdżającego tramwaju, podjęła próbę przejścia na drugą stronę, jednak z uwagi na hamowanie pojazdem przez motorniczego, została potrącona prawym przednim narożnikiem tramwaju. Udzielenie pomocy pokrzywdzonej tuż po wypadku przez przechodniów wynika także z zeznań pozostałych świadków. Wersja przedstawiona przez oskarżonego była zgodna z poczynionymi przez Sąd ustaleniami w oparciu o przeprowadzone postępowanie dowodowe, jednak Sąd nie zgadza się z twierdzeniem oskarżonego, iż po użyciu przez niego dzwonka ostrzegawczego i rozpoczęcia hamowania tramwaju, piesi mieli szansę na ucieczkę z przejścia dla pieszych. Jak bowiem wskazują skutki zdarzenia – G. S. nie zdążyła przejść na drugą stronę i została potrącona ze skutkiem śmiertelnym. Z nagrania widać także mężczyznę, który szedł przed pokrzywdzoną i był w końcowej fazie przechodzenia przez przejście, a mimo to, w celu uniknięcia potrącenia przez jadący tramwaj, musiał zacząć biec. Niemożliwym więc było uniknięcie potrącenia pokrzywdzonej. Jednak jej zachowanie, w świetle całokształtu okoliczności sprawy, nie przyczyniło się do powstania wypadku. Jak ustalono w oparciu o opinię biegłego – pokrzywdzona podjęła czynności obronne w postaci przyspieszenie przez nią kroku – co nie było związane z sygnałem dzwonka tramwaju, a było wynikiem zauważenia stanu zagrożenia. Znajdując się na przejściu dla pieszych, z nadawanym sygnałem zielonym, miała prawo przypuszczać, iż jadący tramwaj ustąpi pierwszeństwa znajdującym się na nim osobom, czego ostatecznie nie uczynił, ignorując nadawane przez sygnalizatory sygnały – zarówno dla pieszych, jak i dla tramwaju. Oskarżony wyraził skruchę za zaistniałe zdarzenie, mówiąc, iż jest mu przykro, że do niego doszło i było tak tragiczne w skutkach.

Za wiarygodne Sąd uznał zeznania **E. T., B. W. i M. L.**, naocznych świadków potrącenia G. S. przez tramwaj. Wszystkie kobiety zeznawały w sposób szczegółowy i rzeczowy, opisując okoliczności poprzedzające wypadek, jak i to, co wydarzyło się później. Z relacji świadków wynika, iż tramwaj nie zatrzymał się na przystanku, wjeżdżając na przejście dla pieszych, dla którego to świeciło się zielone światło. Pokrzywdzona przechodząc prawidłowo na zielonym świetle, nie spodziewając się tego, że kierowca tramwaju nie zatrzyma pojazdu, nie zdążyła przed nim uciec i została potrącona przednią częścią tramwaju. Po uderzeniu leżała na ziemi, głową skierowaną w kierunku przejścia dla pieszych. Świadkowie zeznali, iż kierowca tramwaju zaczął hamować i dzwonić dzwonkiem dopiero po minięciu przystanku tramwajowego. Nadto z relacji świadków wynika, że warunki pogodowe w dniu 13 kwietnia 2018r. były dobre – świeciło słońce, jezdnia była sucha. Tuż po zdarzeniu zaś, oskarżony był zdenerwowany zaistniałą sytuacją. Sąd nie znalazł podstaw do tego, aby kwestionować zeznania świadków. W pierwszej kolejności należy wskazać, iż przedstawione przez nich relacje zdarzenia wzajemnie ze sobą korespondują, pomimo tego, że kobiety są osobami wobec siebie całkowicie obcymi. To potwierdza, że opis zdarzenia zrelacjonowały na podstawie własnych obserwacji dokonanych w dniu zdarzenia, a tym samym przemawia za wiarygodnością ich wersji. Nadto zeznania świadków są zgodne z nagraniem z monitoringu, a także w dużej mierze z wyjaśnieniami samego oskarżonego.

Sąd nie miał też podstaw by kwestionować prawdziwość i rzetelność pisemnych opinii: opinii z dnia 27 kwietnia 2018r. w sprawie stwierdzenia stanu technicznego tramwaju (...) typ (...) o nr bocznym wagonu (...), opinii sądowo-lekarskiej z dnia 22 maja 2018r., opinii z dnia 9 sierpnia 2018r. w zakresie techniczno-kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych oraz eksploatacji pojazdów, techniki samochodowej i ruchu drogowego, opinii z dnia 17 października 2018r. w zakresie techniczno-kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych oraz eksploatacji pojazdów, techniki samochodowej i ruchu drogowego, opinii z dnia 22 lutego 2019r. w sprawie ustalenia czy pokrzywdzona przyczyniła się do wypadku oraz ustnej opinii uzupełniającej biegłego dr. inż. W. K. z dnia 14 marca 2019r.

Opinie te zostały sporządzone w sposób fachowy i rzetelny, przez osoby dysponujące specjalistyczną wiedzą i doświadczeniem zawodowym, a zawarte w nich wywody są jasne, pełne i nie zawierają błędów logicznych. Wartości dowodowej wymienionych opinii nie zakwestionowała żadna ze stron, a Sąd z urzędu nie miał żadnych zastrzeżeń do ich treści. Tym samym stanowiły one pełnowartościowy materiał dowodowy, na podstawie którego Sąd mógł czynić ustalenia faktyczne, tym bardziej, że ich wniosków żadna ze stron nie kwestionowała.

Natomiast Sąd tylko częściowo czynił ustalenia faktyczne w oparciu o prywatną opinię z dnia 31 grudnia 2018r. z dziedziny kryminalistyczno-technicznej rekonstrukcji wypadków drogowych oraz techniki samochodowej, gdyż przedstawione w niej wnioski w przeważającej mierze zostały podważone przez opinię z dnia 22 lutego 2019r. w sprawie ustalenia czy pokrzywdzona przyczyniła się do wypadku oraz ustną opinię uzupełniającą biegłego dr. inż. W. K. z dnia 14 marca 2019r. W prywatnej opinii z dnia 31 grudnia 2018r. biegły wskazywał bowiem, przyczyną zaistniałego wypadku drogowego było postępowanie motorniczego, który na przystanku Rolna w P., z niewyjaśnionych przyczyn, nie dostosował się do sygnalizacji świetlnej, nadającej sygnał „stój” dla pojazdu szynowego i wjechał na przejście dla pieszych, gdzie doszło do potrącenia pieszej. Wniosek ten jest zgodny z wnioskiem opinii dr. inż. W. K.. Jednak biegły dr hab. inż. M. Ś. w dalszej części swojej opinii obarczał również pokrzywdzoną odpowiedzialnością za zaistniały wypadek, podając, iż G. S. swoim postępowaniem przyczyniła się do zaistniałego wypadku drogowego tym, że pomimo wyświetlenia dla jej kierunku ruchu sygnału zielonego nie zachowała szczególnej ostrożności oraz nie dostosowała się do zasady ograniczonego zaufania, czym przekroczyła przepisy prawa o ruchu drogowym. Zdaniem biegłego, pokrzywdzona nie obserwowała uważnie sytuacji drogowej, nie oceniła właściwie odległości i prędkości tramwaju. Nie upewniła się, czy pomimo sygnału zielonego może bezpiecznie przekroczyć torowisko. Nie obserwowała uważnie ruchu tramwaju oraz tego, czy motorniczy udziela jej pierwszeństwa. Podjęty manewr obronny, to jest wbiegnięcie na torowisko bezpośrednio przed jadący i nie zatrzymujący się tramwaj należy uznać za niedostosowany do zaistniałej sytuacji drogowej. Piesza zachowując szczególną ostrożność oraz dostosowując się do zasady ograniczonego zaufania, mogła i powinna zareagować w taki sposób, który dawałby jej możliwość uniknięcia potrącenia przez tramwaj.

Odmienne wnioski wypływają z opinii sporządzonej przez dr. inż. W. K., który podtrzymał je na rozprawie przed Sądem. Zdaniem Sądu opinia dr. inż. W. K. była pełna i jasna, w sposób logiczny podważając wniosek płynący z opinii prywatnej i dostatecznie uzasadniając, dlaczego pokrzywdzona w żadnej mierze nie może zostać obarczona odpowiedzialnością za wystąpienie wypadku drogowego. Biegły wskazał, iż w realiach przedmiotowego wypadku należy przyjąć, że pokrzywdzona nie przyczyniła się do wypadku, a podjęła działanie obronne. Z opinii wynika, iż czas dojazdu do przejścia w fazie hamowania od prędkości 40,9 km/h wynosi 0,4 s. Na chwilę przed potrąceniem, tj. 0,4 s, pokrzywdzona znajdowała się przed tramwajem. Przyspieszenie przez nią kroku nie było związane z sygnałem dzwonka tramwaju, a było wynikiem zauważenia stanu zagrożenia. Pieszy przekraczający jezdnię przy sygnale zielonym ma pełne prawo zakładać, że dojeżdżający do przystanku tramwaj z oznaczeniem linii zatrzyma się na nim. Nie istniały za tym okoliczności do przyjmowania innej sytuacji, jak np. informacja tramwaju „Zjazd do zajezdni”. Taka sytuacja lub podobna nie miała miejsca i dla pieszej nie zatrzymujący się tramwaj był zaskoczeniem. Celem uniknięcia potrącenia podjęła działania obronne w formie przyspieszenia kroku. Jej warunki zaś, wynikające z wieku, niesienia bagażu (torby) i stanu zdrowia, nie pozwoliły na szybsze przejście przed tramwajem. Biegły uzasadnił, iż fakt, że oskarżona przyspieszyła kroku nie na skutek użycia dzwonka tramwaju, tylko na skutek zauważenia zagrożenia wynika z miejsca potrącenia pieszej na tramwaju – uderzenia prawym przednim narożnikiem pojazdu. Jeżeli zaś od użycia dzwonka do dojazdu do przejścia czas wynosił 0,4 s, to pokrzywdzona nie zdążyłaby wykonać jakiegokolwiek manewru, ponieważ znajdowała się już przed tramwajem. Czas reakcji w starszym wieku wynosi 1 sekundę lub nawet więcej. Pokrzywdzona nie mogła zareagować na dźwięk dzwonka, gdyż było to poniżej czasu jej reakcji i znajdowała się już przed tramwajem, po prawej stronie – co wynika z nagrania z monitoringu. Biegły nie kwestionował tego, że G. S. przed wejściem na torowisko miała możliwość zauważenia samego tramwaju. Biegły podał, że każdy manewr obronny należy uznać za słuszny, a wybór innego manewru niż przyspieszenie wymaga przeanalizowania sytuacji. Przechodząc przez przejście dla pieszych i mając zielone światło, uwaga pokrzywdzonej była skupiona na przejściu dla pieszych i na innych pieszych, którzy to przejście przekraczali. Jeżeli pokrzywdzona obserwowałaby wyłącznie tramwaj i miała doświadczenie w takich obserwacjach, to mogłaby podjąć inny manewr obronny przed dojechaniem tramwaju do przejścia.

Jako podstawowy dowód obrazujący przebieg zdarzenia Sąd, potraktował nagrania z monitoringu. Nagrania te charakteryzowały się wysoką jakością obrazu, dzięki czemu bez problemu można rozpoznać utrwalone na filmie osoby oraz ustalić istotne okoliczności zdarzenia. Dzięki nagraniu możliwym było zweryfikowanie wersji przedstawianych przez oskarżonego i świadków oraz poczynienie ustaleń faktycznych w niniejszej sprawie.

Dokumenty zebrane w sprawie Sąd ocenił jako wiarygodne i w pełni przydatne dla rozstrzygnięcia. Zostały one sporządzone przez uprawnione do tego podmioty, w przepisanej formie, strony nie kwestionowały ich prawdziwości, a Sąd nie miał podstaw by czynić to z urzędu.

Sąd zważył co następuje:

Oskarżony D. Ż. stanął pod zarzutem tego, że w dniu 13 kwietnia 2018 roku w P. umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, powodując nieumyślnie wypadek drogowy w którym śmierć poniosła piesza G. S. w ten sposób, że kierując tramwajem linii 1/11 wagon (...) typ T. ulicą (...) z kierunku „Ronda (...)” w kierunku ulicy (...) – i zbliżając się do oznakowanego przejścia dla pieszych, nie zachował szczególnej ostrożności, nie zastosował się do sygnalizacji świetlnej zakazującej wjazdu na wyznaczone przejście dla pieszych, nie zatrzymał się na przystanku tramwajowym (...), nie podjął manewru hamowania i nie ustępując pierwszeństwa pieszej przekraczającej drogę po oznakowanym przejściu dla pieszych dla której sygnalizator nadawał światło zielone - doprowadził do jej potrącenia przez tramwaj i odrzucenia na podłoże, na skutek czego G. S. doznała obrażeń wielonarządowych ciała w postaci: podbiegnięć krwawych w powłokach czaszki, obrzęku mózgu, pęknięcia wątroby, mnogich złamań żeber, uszkodzenia torebki śledziony, wewnętrznych wylewów krwawych co doprowadziło do wstrząsu krwotocznego i niewydolności wielonarządowej, a następnie do śmierci G. S. w dniu 15 kwietnia 2018 roku po wykonaniu bezskutecznego zabiegu operacyjnego, tj. czynu z art. 177 § 2 k.k.

Po przeprowadzeniu postępowania dowodowego w niniejszej sprawie Sąd doprecyzował zarzut stawiany oskarżonemu, uznając go za winnego tego, że w dniu 13 kwietnia 2018 roku w P. umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 3 ust. 1, art. 5 ust. 1, art. 26 ust. 1 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym ((Dz.U. Nr 98, poz. 602), tj. z dnia 9 października 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1990)), w ten sposób, że kierując tramwajem linii 1/11 wagon (...) typ T. i jadąc ulicą (...), od strony Ronda (...) w kierunku ulicy (...) i zbliżając się do oznakowanego przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. (...) z ul. (...), nie zachował szczególnej ostrożności, nie zastosował się do sygnalizacji świetlnej zakazującej wjazdu na wyznaczone przejście dla pieszych, nie podjął manewru hamowania i nie ustępując pierwszeństwa pieszej G. S., prawidłowo przekraczającej drogę po oznakowanym przejściu dla pieszych, dla której sygnalizator nadawał światło zielone - doprowadził do jej potrącenia przez tramwaj i odrzucenia na podłoże, na skutek czego G. S. doznała obrażeń wielonarządowych ciała w postaci: podbiegnięć krwawych w powłokach czaszki, obrzęku mózgu, pęknięcia wątroby, mnogich złamań żeber, uszkodzenia torebki śledziony, wewnętrznych wylewów krwawych co doprowadziło do wstrząsu krwotocznego i niewydolności wielonarządowej, a w konsekwencji do śmierci G. S. w dniu 15 kwietnia 2018 roku, tj. przestępstwa z art. 177 § 2 k.k.

Odpowiedzialności za przestępstwo z art. 177 § 2 k.k. podlega ten, kto naruszając chociażby nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, powoduje nieumyślnie wypadek komunikacyjny, w którym inna osoba ponosi śmierć lub doznaje ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Czynność sprawcza omawianego przestępstwa polega na naruszeniu zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym oraz na wystąpieniu skutku w postaci w/w uszczerbku na zdrowiu ofiary wypadku lub jej śmierci.

Wymaga podkreślenia, iż naruszenie przez uczestnika ruchu drogowego przepisów w ruchu na drogach lub zasad bezpieczeństwa tego ruchu pociąga za sobą odpowiedzialność karną sprawcy tylko wtedy, gdy pomiędzy tym naruszeniem a skutkiem warunkującym odpowiedzialność karną istnieje związek przyczynowy. Związek ten musi mieć charakter bezpośredni, tzn., iż czyn sprawcy musi być, jeżeli nie wyłączną, to w każdym bądź razie wystarczającą przyczyną powstania skutku przestępczego.

Od strony podmiotowej jest to przestępstwo nieumyślne, jednakże naruszenie zasad bezpieczeństwa może nastąpić zarówno umyślnie, jak nieumyślnie. Obowiązkiem Sądu jest przy tym stwierdzenie, czy naruszenie przez sprawcę zasad bezpieczeństwa w ruchu było umyślne czy nieumyślne (tak m. in. Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 29 kwietnia 1997 r., sygn. V KKN 255/96, OSNKW 1997 z. 7-8 poz. 60 z glosą aprobującą R. Kmiecika, publ. w OSP z 1997 z. 12 p. 234). Umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa zachodzi wtedy, gdy sprawca świadomie postępuje wbrew

zakazom lub nakazom, nieumyślne zaś, gdy dokonanie określonego manewru jest wynikiem błędnej oceny sytuacji istniejącej w ruchu (wyrok SN z dnia 19 października 1976 r., Rw 273/76, OSNKW 1976, nr 12, poz. 153).

Z przepisu art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym wynika, iż uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga - szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.

Art. 5 ust. 1 tejże ustawy stanowi natomiast, że uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe.

Natomiast art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym wskazuje, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.

Odnosząc powyższe uwagi ogólne do realiów niniejszej sprawy, uznać należało, iż analiza materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszej sprawie pozwala na kategoryczne stwierdzenie, że oskarżony D. Ź. swoim zachowaniem wyczerpał znamiona zarzucanego mu przestępstwa z art. 177 § 2 k.k., do czego doszło poprzez naruszenie przez niego w/w przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym. Jako uczestnik ruchu oskarżony nie zachował szczególnej ostrożności, doprowadzając do zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa na drodze. Niewątpliwie do takiego zagrożenia doszło, co nastąpiło poprzez nie zastosowanie się przez oskarżonego do naczelnych zasad ruchu drogowego. W pierwszej kolejności D. Ź. nie zastosował się do nadawanego dla jego kierunku jazdy sygnału „stój” i nie zatrzymał tramwaju na przystanku, przejeżdżając przez niego i wjeżdżając na przejście dla pieszych, które było prawidłowo oznakowane, a sygnalizator świetlny nadawał sygnał zielony, zezwalający pieszym na przekroczenie drogi. Oczywiście nadawanie sygnału zielonego nie zwalnia pieszych z obowiązku zachowania należytej ostrożności – tak jak wszystkich uczestników ruchu, jednakże osoby przekraczające przejście dla pieszych mają pierwszeństwo. W realiach niniejszej sprawy przejście dla pieszych było regulowane także przez sygnalizację świetlną. To oskarżony zignorował znaki, nie stosując się do wydawanych sygnałów. Zachowanie pokrzywdzonej było prawidłowe, w żaden sposób nie można uznać, że swoich działaniem doprowadziła ona, czy także przyczyniła się do wystąpienia wypadku. Działanie podjęte przez pieszą, tj. przebiegnięcie przed zbliżającym się tramwajem, było podjętą przez nią czynnością obronną. Podkreślić należy, że sytuacja była niezwykle dynamiczna, a towarzyszące jej zaskoczenie i zdenerwowanie, nie pozwoliło na dokonanie dokładnej analizy sytuacji i wszystkich możliwych wariantów zachowania. Pokrzywdzona działała szybko, chcąc uniknąć potrącenia przez tramwaj. Przyspieszenie przez nią kroku było ewidentnie odpowiedzią na szybko zbliżający się pojazd, co do którego w bliskiej odległości się znajdowała – przechodząc przez przejście dla pieszych na zielonym świetle, a więc mając przekonanie, iż jadący tramwaj zatrzyma się na przystanku. Żadna z okoliczności sytuacji nie wskazywała na to, że kierowca tramwaju nie zatrzyma się i nie ustąpi pierwszeństwa pieszym, co tym bardziej wywołało zaskoczenie. Czas reakcji pokrzywdzonej – osoby w podeszłym wieku – mógł być nieco obniżony, a na jego spowolnienie miały też wpływ właściwości fizyczne G. S.. Pokrzywdzona nie miała możliwości uniknięcia potrącenia przez swoje działanie, a przebiegać przed tramwajem zaczęła jeszcze przed użyciem przez oskarżonego dzwonka ostrzegawczego. Z uwagi na drogę hamowania tramwaju, niemożliwym było natychmiastowe zatrzymanie pojazdu. Zdaniem Sądu, dodatkowo należy zwrócić uwagę, że naturalną formą ucieczki wobec zagrożenia, pochodzącego z boku, jest ucieczka do przodu. To właśnie pochylenie się do przodu i przyspieszenie jest naturalnym sposobem ucieczki przed zagrożeniem. Jest też oczywiste, że wykonanie ucieczki do tyłu i to przez starszą osobę jest bardzo trudne. Wymaga wysokiej sprawności fizycznej, a przy jej braku może prowadzić do przewrócenia się na wznak, szczególnie gdy byłoby wykonywane na nierównym torowisku tramwajowym. W toku niniejszego postępowania nie udało się ustalić przyczyn takiego zachowania oskarżonego. Sam D. Ź. nie potrafił wyjaśnić dlaczego nie zatrzymał tramwaju na przystanku i zignorował znak „stój”, tym samym wjeżdżając na przejście dla pieszych, na którym

znajdowali się ludzie. Zachowania oskarżonego nie usprawiedliwia nawet fakt, że oskarżony mógł przysypiać w czasie jazdy na co, zdaniem biegłego K., może wskazywać ruch jego głowy, częściowo nieadekwatny do kołysania się jadącego tramwaju. Okoliczność ta nie może usprawiedliwiać zachowania oskarżonego. Oskarżony miał bowiem obowiązek przystąpić do wykonywania pracy motorniczego, będąc w pełnej sprawności psychofizycznej. Jeżeli oskarżony był zmęczony czy też z innych przyczyn niedysponowany, winien poinformować o tym osoby nadzorujące jego pracę i zaniechać kierowania tramwajem. Niezależnie jednak od przyczyn zachowania oskarżonego, Sąd nie ma wątpliwości co do tego, że oskarżony naruszył wskazane przepisy ruchu drogowego, w konsekwencji dopuszczając się popełnienia czynu z art. 177 § 2 k.k. Potrącenie G. S. było tragiczne w skutkach, gdyż pomimo szybkiego udzielenia jej pomocy medycznej, z uwagi na liczne obrażenia wielonarządowe ciała w postaci podbiegnięć krwawych w powłokach czaszki, obrzęku mózgu, pęknięcia wątroby, mnogich załamań żeber, uszkodzenia torebki śledziony, wewnętrznych wylewów krwawych co doprowadziło do wstrząsu krwotocznego i niewydolności wielonarządowej, kobieta zmarła po dwóch dniach w szpitalu, tj. w dniu 15 kwietnia 2018r.

Nie ma wątpliwości, iż między zachowaniem oskarżonego, a skutkiem w postaci wypadku istnieje związek przyczynowy. Gdyby bowiem D. Ż. nie naruszył wyżej wymienionych przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, do wypadku by nie doszło. Analizując dalsze znamiona czynu zarzucanego oskarżonemu, niepodważalną w ocenie Sądu jest okoliczność, iż obrażenia odniesione przez pokrzywdzoną były efektem naruszenia w/w przepisów przez oskarżonego. Nie ulega więc wątpliwości, iż również to, że wszystkie znamiona przestępstwa określonego w art. 177 § 2 k.k. zostały wyczerpane.

Konkludując, zebrane w sprawie dowody wskazują na to, iż D. Ż., w dniu 13 kwietnia 2018 roku doprowadził do wypadku drogowego, w wyniku którego G. S. poniosła śmierć.

Wymierzając oskarżonemu karę, Sąd kierował się ustawowymi dyrektywami wymiaru kary z art. 177 § 2 k.k., a także wskazówkami z art. 53 k.k. oraz art. 115 § 2 k.k., dbając jednocześnie by kara spełniła zarówno cele prewencji indywidualnej (wychowawcze i zapobiegawcze), jak i prewencji generalnej rozumianej jako kształtowanie prawnej świadomości społeczeństwa.

Sąd wziął pod uwagę następujące okoliczności obciążające:

- naruszenie podstawowych przepisów ruchu drogowego,
- nieodwracalne skutki dla pokrzywdzonej oraz jej rodziny – naruszenie podstawowych zasad ruchu drogowego poprzez nie zastosowanie się do sygnału „stój” nadawanego dla kierunku jazdy oskarżonego oraz nie ustąpienie pierwszeństwa pieszym, dla których sygnalizator świetlny nadawał sygnał zielony przerwało bezpowrotnie życie G. S.,
- dotychczasową karalność za wykroczenia drogowe,

jak i okoliczności łagodzące:

- dotychczasową niekaralność za przestępstwa;
- okazanie skruchy i żalu za zaistniałe zdarzenie i jego tragiczne skutki.

Mając na uwadze powyższe, Sąd uznał za odpowiednie wymierzenie kary 1 roku pozbawienia wolności. Niższa kara byłaby w ocenie Sądu zbyt łagodna, przede wszystkim ze względu na wagę naruszonych przez oskarżonego obowiązków oraz rozmiar skutków dla pokrzywdzonej i jej rodziny. Oskarżony, z niewytłumaczalnych powodów, doprowadził do śmierci przypadkowej kobiety i naraził na cierpienie osoby dla niej najbliższe. Cierpienie i żal synów pokrzywdzonej, po stracie matki, Sąd mógł zaobserwować na Sali rozpraw. Nadto, Sąd miał na uwadze, iż łagodniejsza kara mogłaby zostać odebrana w społeczeństwie jako nadmierna pobłażliwość dla sprawców rażącego łamania przepisów ruchu drogowego.

Sąd nie uznał przy tym za zasadne skorzystanie z dobrodziejstwa warunkowego zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności. Zgodnie z przepisem art. 69 § 1 i 2 k.k. Sąd może warunkowo zawiesić wykonanie kary pozbawienia wolności orzeczonej w wymiarze nieprzekraczającym roku, jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa nie był skazany na karę pozbawienia wolności i jest to wystarczające dla osiągnięcia wobec niego celów kary, a w szczególności zapobieżenia powrotowi do przestępstwa. Zawieszając wykonanie kary, sąd bierze pod uwagę przede wszystkim postawę sprawcy, jego właściwości i warunki osobiste, dotychczasowy sposób życia oraz zachowanie się po popełnieniu przestępstwa. Co prawda oskarżony do tej pory nie był karany za przestępstwa, a nadto jest osobą młodą, prowadzącą ustabilizowany tryb życia, utrzymującą swoją żonę i stanowiącą dla niej wsparcie. Warunki osobiste oskarżonego wskazują, iż nie jest on sprawcą zdemoralizowanym, a w dniu zdarzenia nie znajdował się pod wpływem alkoholu, nadto wyraził skruchę za zaistniałe zdarzenia i śmierć pokrzywdzonej, jednakże zważywszy na wagę naruszonych przez niego dóbr prawnych, a także tragiczne konsekwencje zdarzenia oraz wysoki stopień społecznej szkodliwości czynu D. Ż., w ocenie Sądu, zasadnym jest wymierzenie bezwzględnej kary pozbawienia wolności. Jak wyżej wspomniano, w konsekwencji swojego czynu oskarżony pozbawił życia przypadkową osobę i zadał cierpienie, członkom jej rodziny. Tak więc w tym wypadku kara winna zawierać również istotnie odczuwalny dla oskarżonego element odpłaty za wyrządzoną krzywdę. Tak wymierzona kara spełnia cele nie tylko prewencji indywidualnej, stanowiąc odpowiednią odpłatą za spowodowanie śmiertelnego wypadku drogowego, ale kara pozbawienia wolności orzeczona bez warunkowego zawieszenia jej wykonania wypełni również cele prewencji ogólnej, stanowiąc przestrożę dla wszystkich uczestników ruchu, a przede wszystkim kierowców często bagatelizujących jedną z podstawowych zasad ruchu drogowego, wyrażoną w art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym, a mianowicie, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.

W oparciu o przepis art. 42 § 1 k.k. w zw. z art. 43 § 1 i 3 k.k. Sąd wymierzył wobec oskarżonego środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 4 lat, jednocześnie nakładając na oskarżonego obowiązek zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów. Waga naruszonych przez oskarżonego obowiązków nakazuje uznać, że koniecznym jest wyeliminowanie go przez dłuższy okres z ruchu drogowego w charakterze kierowcy, a to celem zapewnienia bezpieczeństwa innym uczestnikom, a także by w społeczeństwie utwierdziło się przekonanie, że organy wymiaru sprawiedliwości natychmiast reagują na każdy przypadek złamania prawa i stosują adekwatne sankcje przewidziane przepisami. Działanie oskarżonego, naruszające zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, spowodowało nieodwracalną szkodę w postaci śmierci pokrzywdzonej, a jedyną przyczyną było naruszenie przepisów przez oskarżonego.

Na podstawie art. 43b k.k. Sąd orzekł podanie wyroku do publicznej wiadomości pracownikom zajezdni tramwajowych i autobusowych należących do Miejskiego Przedsiębiorstwa (...) Spółka z o.o. Orzeczenie tego środka jest, zdaniem Sądu, w niniejszej sprawie celowe, gdyż wynika z potrzeby społecznego oddziaływania skazania, przede wszystkim uwrażliwienia na przyszłość innych kierowców przed popełnianiem podobnych przestępstw i utwierdzeniem społeczeństwa w absolutnej konieczności przestrzegania przepisów drogowych, których łamanie często kończy się tragicznymi, jak w niniejszej sprawie, konsekwencjami.

O kosztach, Sąd orzekł w pkt. 4, mając na uwadze ustawowe zasady ponoszenia kosztów postępowania przez oskarżonego. Brak było, w ocenie Sądu, podstaw do zwolnienia z tego obowiązku D. Ż..

/-/ SSR Robert Grześ