

Solidarni z Ukrainą

Kwartalnik Policyjny

Nr 3-4(70-71)/2024

Rok XVIII

ISSN 1898-1453

CZASOPISMO
CENTRUM SZKOLENIA POLICJI
W LEGIONOWIE

www.kwartalnik.csp.edu.pl



B E Z P I E C Z E Ń S T W O R U C H U D R O G O W E G O

W numerze m.in.:

- Działania Biura Ruchu Drogowego KGP
- Motocykliści policyjni
- Doświetlenia przejść dla pieszych
- Wykorzystanie dronów przez drogówkę
- Doskonalenie zawodowe z zakresu ruchu drogowego
- Profilaktyka
- Postępowanie dyscyplinarne



BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Nr 3–4(70–71)/2024

Kwartalnik Policyjny

Do pobrania na stronie:
www.kwartalnik.csp.edu.pl

CZASOPISMO CENTRUM SZKOLENIA POLICJI W LEGIONOWIE

Wydawca: Centrum Szkolenia Policji w Legionowie

Adres redakcji: ul. Zegrzyńska 121, 05-119 Legionowo
sekretariat tel. 47 72 558 81, faks 47 72 535 80,
e-mail: kwartalnik@csp.edu.pl

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Redaktor naczelny:

mł. insp. Agnieszka Gorzałczyńska-Mróż
tel. 47 72 551 66
e-mail: agnieszka.gorzalczyńska-mroz@csp.edu.pl

Zastępca redaktora naczelnego:

mł. insp. Mirosława Zalewska-Bzymek

Sekretarz redakcji:

Ewa Kowalska

Tłumaczenie na język angielski:

Joanna Łaszyn, Beata Pełowska

Projekt okładki:

Ewa Szczubeł

Zdjęcia na okładce:

asp. szt. Piotr Chełmiński, podkom. Marcin Gąsior,
kom. Adam Karolak, Łukasz Żukowski

Opracowanie graficzne i skład DTP:

Lilianna Królak, Dorota Majewska-Pilch,
Ewa Szczubeł, Ewa Zduńczyk

Opracowanie redakcyjne i korekta:

Agnieszka Gorzałczyńska-Mróż, Monika Irzycka,
Ewa Kowalska

Druk: Wydział Wydawnictw i Poligrafii CSP w Legionowie

Nakład: 1000 egz.

Numer zamknięto 30.10.2024 r.

RADA NAUKOWA „KWARTALNIKA POLICYJNEGO”

- | | | |
|---|--|--------------------------------|
| ■ prof. dr hab. Jacek Bleszyński | ■ nadinsp. w st. sp. dr hab. Iwona Klonowska | ■ gen. bryg. SG dr Piotr Boćko |
| ■ prof. dr hab. Marek Konopczyński | ■ płk dr hab. Dariusz Majchrzak | ■ nadinsp. dr Rafał Kochańczyk |
| ■ prof. dr hab. Jerzy Nikitorowicz | ■ gen. bryg. dr hab. Piotr Płonka | ■ insp. dr Marek Ujazda |
| ■ prof. dr hab. Jadwiga Stawnicka | ■ dr hab. UFU Oksana Telak, | ■ insp. Piotr Cekała |
| ■ prof. dr hab. Tadeusz Tomaszewski | prof. WSEwS | ■ insp. Rafał Stanisławski |
| ■ dr hab. Mariusz Z. Jędrzejko, prof. WSBiP | ■ dr hab. inż. Krzysztof Załęski | |

RADA WYDAWNICZA pod przewodnictwem Zastępcy Komendanta CSP insp. Tomasza Ryłskiego

- | | | |
|---------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| ■ Agnieszka Zielińska | ■ mł. insp. Sławomir Hołoweńko | ■ mł. insp. Mirosława Zalewska-Bzymek |
| ■ Teresa Siennicka | ■ mł. insp. Adam Kuligowski | ■ podinsp. Jakub Piotrowski |
| ■ mł. insp. Wioletta Białkowska | ■ mł. insp. Dariusz Kulikowski | ■ nadkom. Paweł Kreczmański |
| ■ mł. insp. Adam Czekaj | ■ mł. insp. Beata Martyniak-Mróż | ■ nadkom. Magdalena Soboń |

Czekamy na listy, propozycje tematów i opinie na temat zamieszczonych tekstów. Prosimy je przesyłać na adres kwartalnik@csp.edu.pl.
Redakcja zastrzega sobie prawo skracania tekstów i dokonywania w nich zmian oraz możliwość nieodpłatnego wykorzystania publikowanych materiałów na stronie internetowej www.kwartalnik.csp.edu.pl.

W NUMERZE

POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

- 4** ROBERT OPAS, ANTONI RZECZKOWSKI
Działania Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego

BRD W WOJEWÓDZTWACH

- 8** ROBERT MAKOWSKI
Wykorzystanie drogi w sposób szczególny
- 14** ŁUKASZ TARANEK
Służba pełniona na motocyklach w województwie śląskim
- 16** WOJCIECH MATRAS
Działania z zakresu inżynierii ruchu w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w Małopolsce. Doświadczenia przejść dla pieszych na ciągach dróg wojewódzkich
- 19** DANIEL CZARNECKI
Opiniowanie projektów organizacji ruchu przez Policję
- 21** KAROL SEKULA
Wykorzystanie dronów w garnizonie wielkopolskim
- 25** TOMASZ KOPTA
Działania prowadzone przez dolnośląską Policję na autostradzie A-4 oraz drogach ekspresowych w związku ze zmianą przepisów w zakresie wyprzedzania

DOSKONALENIE ZAWODOWE Z ZAKRESU RD

- 28** SŁAWOMIR HOŁOWEŃKO, WOJCIECH BIEDRZYCKI
Podsumowanie kursów specjalistycznych zrealizowanych przez Zakład Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie w I półroczu 2024 r.
- 36** ADAM KAROLAK, MAŁGORZATA KAROLAK
Polecenia i sygnały obowiązujące podczas kierowania ruchem drogowym

- 40** KRYSZTIAN DEWERENDA
Kontrola stanu technicznego motocykla w warunkach drogowych

- 46** ERNEST IDEC, BEATA SPINEK
Tachografy inteligentne drugiej generacji

PROFILAKTYKA

- 48** KATARZYNA STĘPIEŃ, CEZARY GRABOWSKI
Profilaktyka a bezpieczeństwo w ruchu drogowym

KONKURSY WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI ZAWODOWYCH

- 51** KATARZYNA BRZOSTEK, ŁUKASZ TRZECIAK
Finał XXXIV Ogólnopolskiego Konkursu „Policjant Ruchu Drogowego”
- 59** EMILIA KULIGOWSKA
Finał XXI Kynologicznych Mistrzostw Policji

PREWENCJA

- 65** IWONA GIERCZAK, EWA KOŁECKA-BAŃKA
Służby słuchaczy szkolenia zawodowego podstawowego z Centrum Szkolenia Policji w Legionowie
- 68** TOMASZ MIDRO
Nowy wzór zestawu przeciwuderzeniowego OPP-4/K. Budowa, zasady użytkowania i konserwacji

POSTĘPOWANIE DYSCYPLINARNE

- 72** KARION SMOLAREK
Postępowanie dyscyplinarne w Policji. Informacje podstawowe

CEREMONIAŁ POLICYJNY

- 79** WOJCIECH PUDŁO
Szabla paradna wz. 76/90. Zarys historyczny i budowa oraz chwytły szablą podczas uroczystości policyjnych

PORADNIK NAUCZYCIELA POLICYJNEGO

- 83** SYLWESTER SIEMBRZUCH
Szkolenie i doskonalenie zawodowe w Policji jako formy edukacji

DZIAŁANIA BIURA RUCHU DROGOWEGO KOMENDY GŁÓWNEJ POLICJI

ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego

nadkom. Robert Opas

Biuro Ruchu Drogowego
Komendy Głównej Policji

kom. Antoni Rzczkowski

Biuro Ruchu Drogowego
Komendy Głównej Policji

Podnoszenie świadomości w ruchu drogowym oraz kształtowanie właściwych postaw i zachowań społeczeństwa zwiększa szansę na mniejszą liczbę poszkodowanych w wypadkach drogowych. Do najważniejszych obszarów działalności Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji należy opracowywanie kierunków działań policji ruchu drogowego oraz merytoryczne wsparcie instytucji odpowiedzialnych za zmiany legislacyjne w obszarze ruchu drogowego. Biuro Ruchu Drogowego KGP opracowuje, inicjuje, przygotowuje i koordynuje ogólnopolskie działania, których celem jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Według stanu na 1 października 2024 r. w polskiej Policji stan etatowy policjantów ruchu drogowego wynosi 10 033¹. Dzięki sukcesywnemu wzrostowi liczby etatów możliwe będzie nie tylko zwiększenie patroli na drodze, ale też wyodrębnienie we wszystkich jednostkach organizacyjnych Policji wydziałów ruchu drogowego. To jedna z istotnych zmian pozwalających na sprawne działanie całej formacji. Policjanci ruchu drogowego są widoczni na drogach dzięki charakterystycznym elementom umundurowania, odróżniającym tę grupę od innych pionów Policji. Działania policjantów ruchu drogowego są spójne, skoordynowane i skoncentrowane na obszarach o największym zagrożeniu. Dotyczą przede wszystkim działalności kontrolno-prewencyjnej. Z prowadzonych analiz wynika, że największe zagrożenie występuje w obszarze dotyczącym „nadmiernej prędkości” oraz niechronionych uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza pieszych. Dodatkowo, do zaistnienia wypadków w ruchu drogowym pośrednio przyczyniają się

zachowania polegające na prowadzeniu pojazdów po spożyciu alkoholu, korzystanie z telefonu podczas jazdy czy lekceważenie podstawowych zasad bezpieczeństwa².

Polska Policja wchodzi w skład stowarzyszenia policji ruchu drogowego w Europie ROADPOL (European Road Policing Network), którego głównym celem jest wymiana dobrych praktyk w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, nauka oraz wzmacnianie współpracy transgranicznej. Pod patronatem ROADPOL-u są organizowane operacje kontrolne – „Speed”, „Seatbelt”, „Alcohol & Drugs”, „Truck & Bus”, „Focus on the Road” oraz działania „Roadpol Safety Days”, w których biorą udział także polscy policjanci ruchu drogowego³.

Niezależnie od działań europejskich, Biuro Ruchu Drogowego KGP inicjuje i koordynuje również ogólnopolskie działania kontrolno-prewencyjne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. „Prędkość”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”.

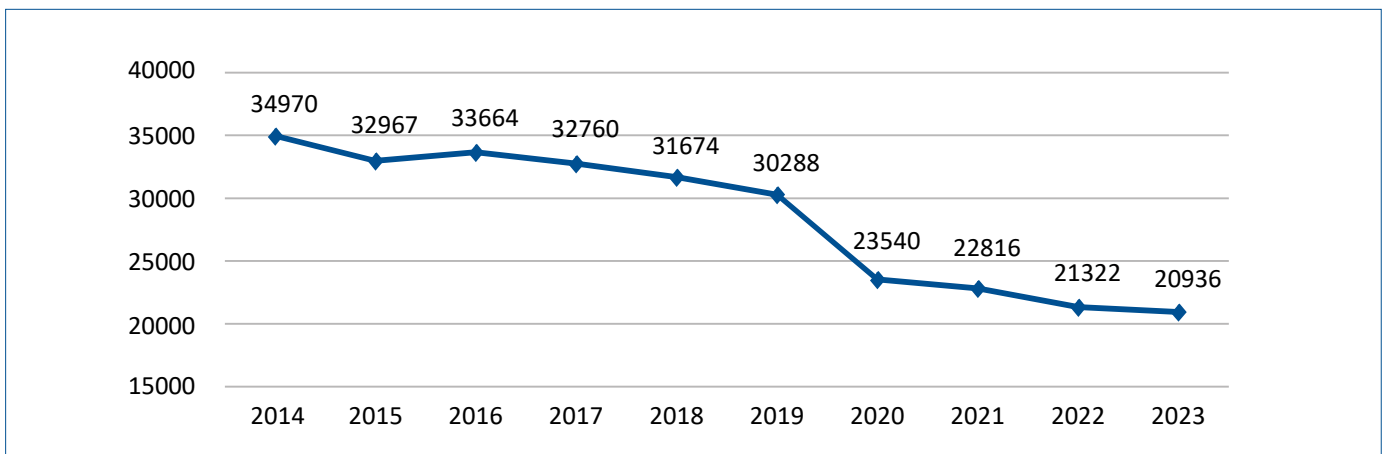
DZIAŁANIA BRD KGP

Warto zaznaczyć, że w 2023 r. Polska została po raz pierwszy laureatem nagrody Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) Road Safety Performance Index (PIN) Award. W ten sposób doceniony został niemal 50-procentowy spadek liczby ofiar śmiertelnych w naszym kraju w ciągu ostatnich dziesięciu lat. Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce spadła w ciągu ostatnich 10 lat o 47 proc.: w 2012 r. na polskich drogach zginęło 3571 osób, natomiast w ubiegłym roku, po raz pierwszy w historii, liczba ta spadła poniżej 1900 (1893)⁴.

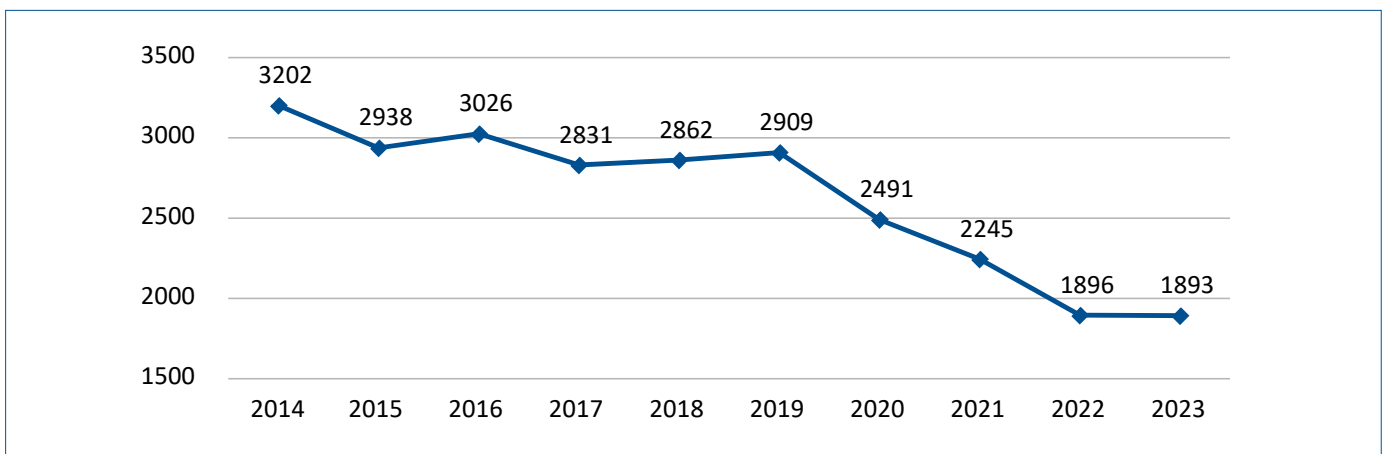
Dzięki wielokierunkowym działaniom na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym zmniejszyły się koszty społeczne wypadków drogowych. O ile w 2018 r. było to 56,6 mld zł, to w 2021 r. koszty te wyniosły 39,3 mld zł. Program ETSC Road Safety Performance Index (PIN) został ustanowiony w 2006 r. Porównując wyniki państw członkowskich, PIN służy do identyfikacji i promowania najlepszych praktyk oraz inspirowania przywództwa politycznego potrzebnego do stworzenia jak najbardziej bezpiecznego systemu transportu drogowego. Nagroda PIN Award jest uznawana za odpowiednika Oscara w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W poprzednich latach

laureatami nagrody za wybitne postępy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego były: Litwa (2022 r.), Grecja (2021 r.) oraz Estonia (2020 r.)⁵. Warto też zaznaczyć, że działania polskiej Policji w ostatnich latach podlegały licznym kontrolom Najwyższej Izby Kontroli w obszarze dotyczącym ruchu drogowego. W 2020 r. miała miejsce kolejna kontrola, w rezultacie której NIK nie sformułował uwag ani wniosków pokontrolnych. To świadczy o tym, że strategiczne kierunki działań Policji na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostały wyznaczone właściwie i adekwatnie do zdiagnozowanych obszarów zagrożeń. Liczne programy działań w sferze nadzoru ukierunkowane na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, w tym zwłaszcza pieszych, rowerzystów i motocyklistów, jak również szereg przedsięwzięć profilaktycznych miały istotny wpływ na stan bezpieczeństwa na polskich drogach⁶.

W 2023 r. do Policji zgłoszono 20 936 wypadków drogowych mających miejsce na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu. W porównaniu z rokiem 2022, w którym odnotowano 21 322 wypadki, liczba ta spadła o 386 wypadków (-1,8%). W wyniku wypadków drogowych 1893 osoby poniosły śmierć. W odniesieniu



Wykres 1. Tendencja występowania wypadków drogowych w latach 2014–2023.



Wykres 2. Tendencja występowania zabitych w wypadkach drogowych w latach 2014–2023.

Źródło wykresów 1–2: *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, opracowanie Biura Ruchu Drogowego KGP, file:///C:/Users/CSP/Downloads/Wypadki_drogowe_2023-5.pdf [dostęp: 9.10.2024 r.].

do roku 2022, w którym śmierć poniosło 1896 osób, nastąpił spadek o 3 osoby (-0,2%). W wypadkach drogowych rannych zostało 24 125 osób. W porównaniu z rokiem 2022, kiedy obrażenia odniosły 24 743 osoby, liczba ta spadła o 618 osób (-2,5%). Od 2020 r. ma więc miejsce sukcesywny spadek liczby wypadków, osób zabitych i rannych⁷.

Policja jest głównym podmiotem odpowiedzialnym za czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie⁸. Zadaniami w tym zakresie towarzyszy sukcesywnie tworzone prawo powszechne, ściśle odnoszące się do budowania właściwych postaw uczestników ruchu drogowego, wskazujące system nadzoru, sankcji i środków karnych oddziałujących prewencyjnie na potencjalnych sprawców naruszeń⁹.

Kluczowym elementem w działaniach na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest nie tylko efektywny nadzór na drogach sprawowany przez Policję, ale również profilaktyka. Dlatego, oprócz sprawowania kontroli, policjanci ruchu drogowego skupiają swoją uwagę na prowadzeniu działań informacyjno-profilaktycznych, w tym edukacji na rzecz bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Policja inicjuje i organizuje różnego rodzaju przedsięwzięcia mające na celu zapobieganie popełnianiu przestępstw i wykroczeń oraz zjawiskom kryminogennym związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego i współdziała w tym zakresie z organami państwowymi, samorządowymi oraz organizacjami społecznymi¹⁰.

W ramach „Krajowego Programu działań profilaktycznych na lata 2024-2026 koordynowanych przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji”, pod głównym hasłem: „Dla każdego jest miejsce na drodze” prowadzone są liczne działania informacyjno-edukacyjne skierowane do poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego, takie jak „Bezpieczne ferie”, „Na Drodze – Patrz i Słuchaj”, „Jednośladem bezpiecznie do celu”, „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Świeć przykładem – Noś odblaski!”, „Twoje światła – Nasze bezpieczeństwo”. Jednocześnie prowadzone są inne działania profilaktyczne propagujące problematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego, takie jak Dzień Bezpiecznego Kierowcy, Europejski Tydzień Mobilności – ROADPOL Safety Days oraz Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych.

W ramach prowadzonych działań policjanci ruchu drogowego biorą udział w programach telewizyjnych i radiowych. Informacje na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym przekazują również za pośrednictwem Internetu, tj. zamieszczają materiały na stronach internetowych, w mediach społecznościowych (np. Facebook, X [Twitter], Instagram).

Ponadto policjanci uczestniczą w spotkaniach organizowanych dla dzieci, młodzieży oraz osób dorosłych: w przedszkolach, szkołach, na uczelniach wyższych, uniwersytetach trzeciego wieku, w kościołach, podczas których omawiają zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przekazywane treści dostosowane są do grup docelowych z podziałem m.in. na użytkowników drogi, wiek, występujące zagrożenia (piesi, rowerzyści, motocykliści, kierowcy, dzieci, młodzież, osoby dorosłe, w tym młodzi kierowcy, seniorzy itp.).

Zmieniająca się przez lata sytuacja geopolityczna, szybki rozwój motoryzacji i infrastruktury drogowej sprawiają, że od policjanta ruchu drogowego oczekuje się nowych umiejętności i wykszolenia. Policjant ruchu drogowego utożsamiany był i jest z funkcjonariuszem, który zawsze będzie na miejscu zdarzenia, uspokoi emocje, rozstrzygnie konflikt, ale również pomoże, poradzi, udzieli pierwszej pomocy. Policjanci ruchu drogowego od początku byli identyfikowani przez charakterystyczne elementy umundurowania, aparycję, nienaganny wygląd, co nie tylko wyróżniało ich z całej formacji, ale powiązane było też z większymi oczekiwaniami społecznymi. Służba policjanta ruchu drogowego zawsze wymagała interdyscyplinarnej, obszernej wiedzy, samodoskonalenia i nieprzeciętnych umiejętności interpersonalnych¹¹.

Realizacja zadań wymaga sukcesywnego wyposażania policjantów ruchu drogowego w nowoczesny sprzęt. Specyfika służby wymaga nie tylko zapewnienia funkcjonariuszom pojazdów służbowych nowej generacji, w tym m.in. ambulansów pogotowia ruchu drogowego, furgonów ekip techniki drogowej i ekologii czy ciężkich motocykli, ale również urządzeń np. do laserowego pomiaru punktów w przestrzeni, laserowych mierników prędkości z rejestracją obrazu czy kamer nasobnych¹².

Warto wspomnieć o zakupie 478 motocykli BMW R1250 RT. To największy projekt zakupu motocykli w historii Policji. Niezwykle ważny, bo został zrealizowany kompleksowo. Policjanci nie tylko otrzymali jeden z najnowocześniejszych motocykli, ale użytkownicy zostali też przeszkoleni, otrzymali kaski i systemy łączności oraz kombinezony odpowiadające dzisiejszym wymaganiom służby. Widzimy, jak szybko zwiększa się liczba motocykli w ruchu drogowym. Polski policjant pełni służbę bezpiecznie oraz szybko i sprawnie dociera na miejsce zdarzenia, by realizować swoje czynności¹³.



Fot. 1. 24 listopada 2022 r. – przekazanie ostatniej partii zamówienia 478 oznakowanych policyjnych motocykli BMW R 1250 RT, zakupionych w ramach projektu „Bezpieczniej na drogach – motocykle dla służby ruchu drogowego”. Zdj. Jacek Herok, „Gazeta Policyjna”.

Pierwszy raz w historii polskiej Policji do dyspozycji pionu ruchu drogowego są 4 nowoczesne śmigłowce, które zostały zakupione w ramach projektu pn. „Bezpieczniej na drogach – lotniczy nadzór nad ruchem drogowym” realizowanego ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020. Śmigłowce są rozlokowane

DZIAŁANIA BRD KGP



Fot. 2. 12 grudnia 2023 r. – konferencja podsumowująca efekty realizacji projektu – dostawy czterech nowych śmigłowców patrolowo-obszaryjnych Bell-407GX. Zdj. Krzysztof Chrzanowski, „Gazeta Policyjna”.

w różnych jednostkach i umożliwiają nadzór nad ruchem drogowym w dowolnym miejscu w kraju. Ponadto wszystkie garnizony zostały wyposażone w bezałogowe statki powietrzne.

Do służby wprowadzane są również zaawansowane technologicznie aplikacje elektroniczne mające na celu usprawnienie pracy policjantów, np. rejestracja kart zdarzeń drogowych, kart Mrd-5, elektroniczne zatrzymanie praw jazdy i dowodów rejestracyjnych. Dodatkowo, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym, policjanci ruchu drogowego zostali wyposażeni w terminale płatnicze. Działania związane z doposażeniem policjantów ruchu drogowego w sprzęt wiążą się nierozłącznie ze szkoleniami z zakresu obsługi tych urządzeń oraz szkoleniami doskonalącymi technikę jazdy pojazdem służbowym, w tym ciężkim motocyklem.

Biuro Ruchu Drogowego KGP na bieżąco reaguje na stan bezpieczeństwa na drogach. Priorytetem w działaniach policji ruchu drogowego jest eliminowanie z dróg nietrzeźwych kierujących pojazdami. W pierwszych 9 miesiącach 2024 r.¹⁴ na drogach doszło do znacznie mniejszej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących pod wpływem alkoholu. W tym okresie byli oni sprawcami 911 wypadków drogowych, w których życie straciło 120 osób, a 1086 zostało rannych. W porównaniu do analogicznego okresu minionego roku nastąpił spadek: liczby wypadków o 166, liczby zabitych osób o 56 oraz liczby osób rannych o 122. Kierujący sprawcy wypadków drogowych będący pod działaniem alkoholu stanowią w tym roku 6,1% wypadków drogowych powstałych z winy kierującego (w roku 2023 było to 7,6 % ogółu). Od początku roku policjanci przeprowadzili 11 538 879 badań stanu trzeźwości kierujących, tj. o ponad 1,1 mln więcej niż w tym samym okresie roku 2023. W tym czasie ujawnili 69 378 kierowców będących pod działaniem alkoholu (liczba mniejsza niż w analogicznym okresie 2023 r. o 3985 przypadków).

Wizja „Zero” jest jedynym akceptowalnym celem działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oznacza ona, że z czasem nikt nie będzie płacił życiem lub ciężkimi obrażeniami za błąd popełniony w ruchu drogowym. W długofalowej perspektywie działania Biura Ruchu Drogowego KGP ukierunkowane na poprawę bezpie-

czeństwa ruchu drogowego będą również odpowiedzialną na problemy ograniczające rozwój społeczno-ekonomiczny państwa, które ponosi koszty wypadków i kolizji drogowych.

- ¹ Dane SESPól wg stanu na dzień 1.10.2024 r.
- ² *To już 85 lat*, „Gazeta Policyjna” 2022, nr 21, <https://gazeta.policja.pl/997/archiwum-1/2022/numer-21-092022-r/223139,To-juz-85-lat.html> [dostęp: 9.10.2024 r.].
- ³ Tamże.
- ⁴ Biuletyn Informacji Publicznej RPO, *Możesz stracić prawo jazdy, gdy za jednym razem naruszysz kilka przepisów. MSWiA: zmian nie będzie*, <https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/rpo-kierowcy-prawo-drogowe-punkty-karne-sumowanie-mswia-odpowiedz> [dostęp: 9.10.2024 r.].
- ⁵ Ministerstwo Infrastruktury, *Polska europejskim liderem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego*, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/polska-europejskim-liderem-poprawy-bezpieczenstwa-ruchu-drogowego> [dostęp: 9.10.2024 r.].
- ⁶ Policja.pl, *Bezpieczniej na polskich drogach. Pozytywna ocena NIK wystawiona Policji*, <https://policja.pl/pol/aktualnosci/200060,Bezpieczniej-na-polskich-drogach-Pozytywna-ocena-NIK-wystawiona-Policji.html> [dostęp: 9.10.2024 r.].
- ⁷ *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, opracowanie Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, file:///C:/Users/CSP/Downloads/Wypadki_drogowe_2023-5.pdf [dostęp: 9.10.2024 r.].
- ⁸ Art. 129 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).
- ⁹ *To już 85 lat*, „Gazeta Policyjna” 2022, nr 21.
- ¹⁰ Tamże.
- ¹¹ Tamże.
- ¹² Tamże.
- ¹³ Policja.pl, *Ostatnia partia BMW*, <https://www.policja.pl/pol/aktualnosci/225492,Ostatnia-partia-bmw.html> [dostęp: 9.10.2024 r.].
- ¹⁴ Dane SEWiK wg stanu na dzień 7.10.2024 r.

Summary

Actions of the Road Traffic Bureau of the National Police Headquarters aimed at improving road safety

This article presents the key areas of activity of the Road Traffic Bureau of the National Police Headquarters, including outlining the directions of the traffic police operations and providing substantive support for institutions responsible for legislative changes in the field of road traffic. It also involves developing, initiating, preparing, and coordinating nationwide actions aimed at improving road safety. It was pointed out that the service of traffic police officers requires multidisciplinary knowledge as well as modern equipment and gear for the officers. Statistical data were cited regarding both the staffing levels of Polish traffic police across the country and the positive changes in the statistics related to the most serious incidents on Polish roads in recent years. The article highlights the importance of intensive educational and preventive actions conducted by the police regarding road safety. All actions aim to bring the state of safety on Polish roads closer to the “Zero” vision – meaning a situation in which there are no accidents resulting in fatalities or serious injuries.

Tłumaczenie: Joanna Łaszczyn

WYKORZYSTANIE



DROGI

W S P O S Ó B S Z C Z E G Ó L N Y

podinsp. Robert Makowski

Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego
Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku

W ostatnich latach w Polsce zauważalny jest bardzo duży wzrost imprez odbywających się na drogach publicznych. Z sukcesem zorganizowanych zostało bardzo wiele ważnych imprez, szczególnie o charakterze sportowym, jak np. międzynarodowe wyścigi samochodowe, maratony czy biegi uliczne, które pozwalają ludziom uczestniczyć we współzawodnictwie, relaksować się oraz przeżywać i wyrażać swoje emocje. Niezależnie od tego, corocznie organizowanych jest również wiele mniejszych wydarzeń o charakterze lokalnym, które także cieszą się zainteresowaniem. Oprócz zawodów sportowych do imprez odbywających się na drogach publicznych można zaliczyć również wszelkiego rodzaju przejazdy, pochody, parady czy wydarzenia o charakterze państwowym, odbywające się na drogach publicznych, np. obchody świąt narodowych, lokalne uroczystości, wydarzenia kulturalne, w trakcie których bezpieczeństwo ich uczestników jest nie mniej ważne.

Organizacja szeroko rozumianych imprez odbywających się na drogach oznacza szereg skoordynowanych działań wymagających kompleksowego podejścia do tego problemu zarówno w fazie planowania, realizacji, jak i ich zakończenia. Przepisy regulujące tę materię zostały określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹, zwanej dalej p.r.d., w Oddziale 5 oznaczonym jako „Wykorzystanie dróg w sposób szczególny”. W treści art. 65 p.r.d. ustawodawca wskazał, że

zawody sportowe, rajdy, wyścigi, przewóz osób kolejką turystyczną i inne imprezy, które powodują utrudnienia w ruchu lub wymagają korzystania z drogi w sposób szczególny, mogą się odbywać pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa porządku podczas trwania imprezy oraz uzyskania zezwolenia na jej przeprowadzenie. Już z treści tego przepisu jasno wynika, że każde przedsięwzięcie, które może zakłócić ruch odbywający się na drogach publicznych lub którego organizacją będzie od-

WYKORZYSTANIE DROGI W SPOSÓB SZCZEGÓLNY

mienna w zakresie przyjętych uregulowań dotyczących sposobu poruszania się na nich przez uczestników ruchu drogowego, będzie wymagało zezwolenia odpowiedniego organu, jakim jest organ zarządzający ruchem.

Organizatorem imprezy odbywającej się na drodze mogą być osoby fizyczne, prawne lub jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, które zgodnie z treścią art. 65a p.r.d. są obowiązane zapewnić bezpieczeństwo osobom obecnym na imprezie oraz porządek podczas jej trwania. W tym kontekście na organizatorze spoczywa ważne zadanie stworzenia odpowiednich warunków gwarantujących właściwy przebieg imprezy, które zgodnie z treścią art. 65a ust. 2 p.r.d. będą polegać na zapewnieniu:

- 1) spełnienia wymagań określonych w szczególności w przepisach prawa budowlanego, przepisach sanitarnych, przepisach dotyczących ochrony przeciwpożarowej oraz ochrony środowiska;
- 2) wyróżniającej się elementami ubioru służby porządkowej i informacyjnej;
- 3) pomocy medycznej i przedmedycznej, dostosowanej do liczby uczestników imprezy, a także odpowiedniego zaplecza higieniczno-sanitarnego;
- 4) dróg ewakuacyjnych oraz dróg umożliwiających dojazd służb ratowniczych i Policji, Straży Granicznej oraz Żandarmerii Wojskowej;
- 5) warunków zorganizowania łączności między podmiotami biorącymi udział w zabezpieczeniu imprezy;
- 6) sprzętu ratowniczego i gaśniczego oraz środków gaśniczych niezbędnych do zabezpieczenia działań ratowniczo-gaśniczych;
- 7) w razie potrzeby pomieszczenia dla służb kierujących zabezpieczeniem imprezy;
- 8) środków technicznych niezbędnych do zabezpieczenia imprezy, a w szczególności:
 - a) znaków lub tablic ostrzegawczych i informacyjnych,
 - b) lin, taśm lub wstęp służących do oznaczenia trasy lub miejsca imprezy,
 - c) barier, płotków lub przegród służących do odgradzania miejsca imprezy.

Dodatkowo, na podstawie art. 65a ust. 3 p.r.d., organizator imprezy jest obowiązany:

- 1) uzgodnić z organami zarządzającymi ruchem na drogach przebieg trasy, na której ma się odbyć impreza;
- 2) współdziałać z Policją oraz, jeżeli impreza odbywa się w strefie nadgranicznej albo na drogach przebiegających przez tereny lub przyległych do terenów będących w zarządzie jednostek organizacyjnych podporządkowanych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej lub na drogach przyległych do tych terenów, odpowiednio ze Strażą Graniczną lub Żandarmerią Wojskową:
 - a) uzgadniając przebieg trasy lub miejsce imprezy,
 - b) stosując polecenia dotyczące prawidłowego zabezpieczenia imprezy,
 - c) dokonując wspólnego objazdu trasy lub miejsca imprezy;
- 3) sporządzić plan określający sposoby zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego podczas imprezy na terenie poszczególnych województw, obejmujący:

- a) listę osób wchodzących w skład służby porządkowej, ich rozmieszczenie oraz elementy ubioru wyróżniające te osoby,
 - b) pisemną instrukcję określającą zadania służb porządkowych, opracowaną w uzgodnieniu z Policją,
 - c) rodzaj i ilość środków technicznych, o których mowa w ust. 2 pkt 8, oraz miejsce ich rozlokowania,
 - d) rodzaje, zakres i sposób zabezpieczenia ratowniczego imprezy, w uzgodnieniu z właściwym komendantem powiatowym Państwowej Straży Pożarnej oraz innymi służbami ratowniczymi, w tym z właściwym dysponentem jednostki w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym,
 - e) sposób oznaczenia miejsc niebezpiecznych dla uczestników imprezy,
 - f) oznakowanie pojazdów uczestniczących w imprezie i towarzyszących tej imprezie,
 - g) rodzaje zezwoleń umożliwiających poruszanie się osób lub pojazdów w miejscach wyłączonych z ruchu publicznego,
 - h) organizację łączności bezprzewodowej między organizatorem imprezy a Policją w trakcie trwania imprezy,
 - i) sposób informowania o ograniczeniach w ruchu drogowym wynikających z przebiegu imprezy – przed imprezą i w trakcie jej trwania,
 - j) przebieg trasy imprezy oraz dróg umożliwiających dojazd do poszczególnych etapów imprezy, po których będą poruszać się samochody osobowe przeznaczone do zawodów sportowych biorące udział w imprezie;
- 4) opracować regulamin oraz program imprezy;
 - 5) ustalić z Policją oraz, jeżeli impreza odbywa się w strefie nadgranicznej albo na drogach przebiegających przez tereny lub przyległych do terenów będących w zarządzie jednostek organizacyjnych podporządkowanych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej, odpowiednio ze Strażą Graniczną lub Żandarmerią Wojskową terminy wspólnych spotkań organizowanych w celu uzgodnienia spraw związanych z zabezpieczeniem imprezy;
 - 6) zapewnić realizację planu, o którym mowa w pkt 3;
 - 7) uzgodnić z zarządcą drogi obszar wykorzystania pasa drogowego oraz sposób i termin przywrócenia go do stanu poprzedniego;
 - 7a) uzyskać zgodę zarządcy drogi na udział w imprezie pojazdów samochodowych wyposażonych w opony z umieszczonymi w nich na trwałe elementami przeciwślizgowymi;
 - 8) powiadomić przedsiębiorstwa komunikacji publicznej o przewidywanym czasie występowania utrudnień w ruchu drogowym;
 - 9) na polecenie organu zarządzającego ruchem na drodze opracować projekt organizacji ruchu w uzgodnieniu z Policją;
 - 10) udzielić dokładnych informacji dotyczących imprezy, na żądanie Policji lub innych podmiotów wymienionych w pkt 1, 2, 7 i 8, a także wojewody właściwego ze względu na miejsce odbywania się imprezy, jeżeli

są one niezbędne do realizacji ich zadań w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego;

- 11) przekazywać do wiadomości publicznej informacje o utrudnieniach w ruchu wynikających z planowanej imprezy.

Procedura uzyskiwania zgody od właściwego organu na przeprowadzenie imprezy odbywającej się na drodze publicznej określona została w art. 65b p.r.d. Zezwolenie wydaje w drodze decyzji administracyjnej, na pisemny wniosek organizatora imprezy złożony co najmniej na 30 dni przed planowym terminem jej rozpoczęcia, organ zarządzający ruchem na drodze, na której odbywa się impreza, z tym że jeżeli impreza odbywa się na drogach podległych kilku organom – organem właściwym jest:

- 1) w przypadku dróg różnych kategorii – organ zarządzający ruchem na drodze wyższej kategorii;
- 2) w przypadku dróg tej samej kategorii – organ właściwy ze względu na miejsce rozpoczęcia imprezy.

Równoległe w tym samym terminie organizator imprezy ma obowiązek przesłać kopię wniosku wraz z wymaganymi dokumentami do:

- 1) właściwego ze względu na miejsce rozpoczęcia imprezy komendanta wojewódzkiego Policji, a także
- 2) komendanta oddziału Straży Granicznej – jeżeli impreza odbywa się w strefie nadgranicznej, lub
- 3) komendanta jednostki Żandarmerii Wojskowej – jeżeli impreza jest przeprowadzana na drogach przebiegających lub przyległych do terenów będących w zarządzie jednostek organizacyjnych podporządkowanych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej.

Organizator imprezy odbywającej się na drodze publicznej, składając wniosek, powinien w nim określić:

- 1) imię, nazwisko lub nazwę oraz adres zamieszkania lub siedzibę organizatora imprezy;
- 2) rodzaj i nazwę imprezy;
- 3) informację o miejscu i dacie rozpoczęcia, przebiegu oraz zakończenia imprezy;
- 4) informację o przewidywanej liczbie uczestników imprezy;
- 5) wykaz osób reprezentujących organizatora w sprawach zabezpieczenia trasy lub miejsca imprezy na terenie poszczególnych województw;
- 6) podpis organizatora lub jego przedstawiciela.

Równocześnie do złożonego wniosku powinien być dołączony:

- 1) szczegółowy regulamin imprezy, określający w szczególności zasady zachowania uczestników imprezy istotne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) wykaz osób odpowiedzialnych za prawidłowy przebieg i zabezpieczenie imprezy na terenie poszczególnych województw oraz w miejscach rozpoczęcia i zakończenia każdego odcinka, a także w miejscach wymagających szczególnego zabezpieczenia;
- 3) program imprezy ze szczegółowym opisem trasy i podaniem odległości między poszczególnymi jej odcinkami oraz określony w minutach i kilometrach program przejazdu lub przejścia uczestników przez poszczególne miejscowości i granice województw;
- 4) plan zabezpieczenia trasy lub miejsca określony w art. 65a ust. 3 pkt 3;

- 5) zobowiązanie organizatora do przywrócenia do poprzedniego stanu pasa drogowego na trasie przejazdu, przejścia lub miejsca pobytu uczestników imprezy, a w przypadku uszkodzenia pasa drogowego lub urządzeń drogowych będącego następstwem imprezy – do ich bezzwłocznego naprawienia lub pokrycia kosztów tych napraw;
- 6) pisemną zgodę właściciela lasu na przeprowadzenie imprezy w razie przeprowadzania jej na terenach leśnych.

Organ zarządzający ruchem, na którego terenie odbywa się impreza, z uwzględnieniem właściwości miejscowej, wydaje zezwolenie po:

- 1) zasięgnięciu opinii właściwego ze względu na miejsce imprezy komendanta wojewódzkiego Policji, a w przypadku imprezy odbywającej się na drogach w strefie nadgranicznej albo na drogach przebiegających lub przyległych do terenów będących w zarządzie jednostek organizacyjnych podporządkowanych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej – odpowiednio właściwego komendanta oddziału Straży Granicznej lub komendanta jednostki Żandarmerii Wojskowej; opinię doręcza się organowi, który o nią wystąpił, w terminie 14 dni od dnia wystąpienia;
- 2) uzgodnieniu zakresu ograniczenia ruchu i wynikających stąd warunków przeprowadzenia imprezy z organami zarządzającymi ruchem na drogach, na których ma się odbyć impreza.

W ramach opiniowania przez Policję zaproponowanych rozwiązań organizacyjnych w aspekcie ilości zaplanowanych sił własnych organizatora, szczególnie ważny jest art. 65h ust. 3 p.r.d. określający, iż do imprez odbywających się w ramach wykorzystania drogi w sposób szczególnie nie stosuje się przepisów o bezpieczeństwie imprez masowych, z wyłączeniem przepisów regulujących organizację oraz uprawnienia służb porządkowych. Jak wskazano w stanowisku Policyjnego Centrum Informacyjnego Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie (pismo z dnia 6 listopada 2019 r. sygn. PCI-6/19), istotne jest to w kontekście zabezpieczenia właściwej ilości służb własnych organizatora z uwagi na liczbę uczestników imprezy. Prawo o ruchu drogowym nie definiuje jednoznacznie pojęcia „uczestnik imprezy”. Definicja ta nie jest ujęta również w ustawie z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych². Niemniej jednak należy zwrócić uwagę na inne zbieżne definicje „uczestnika”, np. uczestnik ruchu drogowego, którym zgodnie z p.r.d. jest pieszy, kierujący, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze, czy też uczestnik postępowania w myśl art. 510 § 1 ustawy z dnia 17 lipca 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego³. Zgodnie z treścią tego ostatniego przepisu jest nim każdy, czyich praw dotyczy wynik postępowania, może on wziąć udział w każdym etapie sprawy aż do zakończenia postępowania w drugiej instancji. Z definicji zawartej w słowniku PWN uczestnik to: „ten, kto uczestniczy w czymś, bierze w czymś czynny udział, współdziała w jakiejś akcji (zwykle osoba, rzadziej grupa, państwo, instytucja); uczestnik wyprawy, kongresu, zjazdu”⁴.

Z wyżej wymienionych określeń nie wynika wprost, czy uczestnikiem imprezy jest zawodnik biorący udział w za-

WYKORZYSTANIE DROGI W SPOSÓB SZCZEGÓLNY

Fot. 1. XXVI Bieg Tura w Człuchowie. Źródło: www.pomorska.policja.gov.pl.Fot. 2. Bieg Urodzinowy Gdynia 2018. Źródło: www.pomorska.policja.gov.pl.Fot. 3. Bieg Urodzinowy Gdynia 2018. Źródło: www.pomorska.policja.gov.pl.

wodach, czy też osoba, która obserwuje lub przygląda się tym zawodom. Niemniej jednak po analizie przytoczonych określeń „uczestnika” można byłoby wywnioskować, że każda osoba przebywająca na terenie imprezy jest uczestnikiem. W tym miejscu można nadmienić, iż osobę, która znajduje się wśród publiczności zgromadzonej poza miejscami wyznaczonymi przez organizatora, należałoby traktować jako „inną osobę”. Pojęcie takie zostało określone w opracowaniu Jacka Wiercińskiego pt. *Rajd samochodowy a przepisy ruchu drogowego – „Paragraf na Drodze”* 2008, nr 10, s. 72. Tak więc pojęcie „inne osoby” z reguły oznacza osoby stanowiące publiczność obserwującą rajd. Najczęściej chodzi o osoby znajdujące się w miejscach widowiskowo atrakcyjnych, które też zarazem są miejscami niebezpiecznymi – takimi, które organizator rajdu powinien ze względów bezpieczeństwa skutecznie wyłączyć z obecności osób postronnych. W treści art. 65a ust. 1 p.r.d. ustawodawca zobowiązuje organizatora imprezy do zapewnienia bezpieczeństwa osobom obecnym na imprezie. W związku z powyższym ustawodawca nałożył przytoczony obowiązek na organizatora w celu zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim osobom obecnym na imprezie bez znaczenia, w jakim charakterze się znajdują.

Również organizator imprezy, zgodnie z art. 65a ust. 2 pkt 2 p.r.d., jest obowiązany zapewnić wyróżniającą się elementami ubioru służbę porządkową i informacyjną. Natomiast zgodnie z przytoczonym wcześniej art. 65h ust. 3 p.r.d. nie stosuje się przepisów o bezpieczeństwie imprez masowych, z wyłączeniem przepisów regulujących organizację oraz uprawnienia służb porządkowych. W tym miejscu należy stwierdzić, że tylko pojęcie służby porządkowej zawarte w p.r.d. jest tożsame z definicją określoną w art. 3 pkt 13 ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych. Jeśli chodzi o służbę informacyjną, którą ma obowiązek zapewnić organizator imprezy w myśl art. 65a

ust. 2 pkt 2 p.r.d., to z treści art. 65h ust. 3 p.r.d. wynika jednoznacznie, że nie stosuje się do tej służby przepisów ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych, wobec czego należy uznać, że służba informacyjna podlega bezpośrednio organizatorowi imprezy. Konstrukcja wyżej przytoczonych przepisów w zakresie definicji „służby informacyjnej” zawartej w p.r.d. nie koreluje z definicją służby porządkowej, o której mowa w ustawie o bezpieczeństwie imprez masowych. W związku z powyższym trzeba stwierdzić, że tylko służby porządkowe powinny spełniać wymogi wynikające z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 sierpnia 2011 r. w sprawie wymogów, jakie powinni spełniać kierownik do spraw bezpieczeństwa, służby porządkowe i służby informacyjne⁵. Ponadto organizator imprezy jest obowiązany do sporządzenia planu określającego sposoby zapewnienia bezpieczeństwa i porządku podczas imprezy, obejmującego m.in. listę osób wchodzących w skład służby porządkowej, ich rozmieszczenie, elementy ubioru wyróżniające te osoby oraz pisemną instrukcję określającą zadania służb porządkowych, opracowaną w uzgodnieniu z Policją. Mając na względzie powyższą regulację, należy wnioskować, że służba informacyjna podlega bezpośrednio organizatorowi imprezy, na którym spoczywa obowiązek zorganizowania takiej służby. Natomiast służba porządkowa w myśl ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych podlega kierownikowi do spraw bezpieczeństwa. Obowiązek zapewnienia tych służb spoczywa na organizatorze imprezy i bez znaczenia jest, jaka to impreza, jeśli jest organizowana na podstawie przepisów o wykorzystaniu drogi w sposób szczególny (art. 65 p.r.d.).

W ramach organizacji imprezy organizatorzy niejednokrotnie wspierają się wolontariuszami, co w kontekście powyższych uregulowań wskazuje, że ustawodawca nie uwzględnił, aby do zabezpieczenia imprezy mogły być zaangażowane takie osoby. Jednak jak wynika z art. 42 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działaniu pożytku publicznego i o wolontariacie⁶, wolontariusze mogą wykonywać świadczenia na rzecz wskazanych podmiotów, natomiast zgodnie z art. 43 ww. ustawy wolontariusz powinien posiadać kwalifikacje i spełniać wymagania odpowiednie do rodzaju i zakresu wykonywanych świadczeń, jeżeli obowiązek posiadania takich kwalifikacji i spełniania stosownych wymagań wynika z odrębnych przepisów. Dlatego nie ma formalnych przeciwwskazań do tego, żeby angażować wolontariuszy do zabezpieczenia imprez, niemniej jednak taka osoba powinna posiadać odpowiednie uprawnienia i status w zależności od zleconych zadań, tj. dotyczących służby porządkowej lub służby informacyjnej.

Jako imprezy wymagające wykorzystania drogi w sposób szczególny traktuje się organizację przejazdów osób kolejką turystyczną. Zgodnie z treścią art. 2 pkt 49a p.r.d. kolejką turystyczną jest zespół pojazdów składający się z ciągnika rolniczego, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, albo pojazdu wolnobieżnego oraz przyczepy (przyczep) dostosowanej do przewozu osób, wykorzystywanych w ramach prowadzonej działalności w zakresie świadczenia usług turystycznych. Stosownie do treści art. 65j p.r.d. stosuje się przepisy

Oddziału 5 z wyłączeniem przepisów, gdzie organizator przedsięwzięcia w takim przypadku ograniczony jest tylko do zapewnienia wymagań poprzez spełnienie obowiązków wynikających z prawa budowlanego, przepisów sanitarnych, przepisów dotyczących ochrony przeciwpożarowej oraz ochrony środowiska. Dodatkowo organizator imprezy w ramach przejazdu kolejką turystyczną jest obowiązany uzgodnić z organem zarządzającym ruchem przebieg trasy, na której ma się odbyć impreza, a także współdziałać z Policją oraz w określonych przypadkach odpowiednio ze Strażą Graniczną lub Żandarmerią Wojskową poprzez:

- a) uzgadnianie przebiegu trasy lub miejsca imprezy,
 - b) stosowanie poleceń dotyczących prawidłowego zabezpieczenia imprezy,
 - c) dokonanie wspólnego objazdu trasy lub miejsca imprezy.
- Proces planowania rozwiązań organizacyjnych oraz dokonanych uzgodnień z innymi podmiotami musi mieć odzwierciedlenie w przygotowanej dokumentacji, którą składa się wraz z wnioskiem do organu zarządzającego ruchem. Prowadzone w tym względzie postępowanie administracyjne kończy się decyzją o wydaniu lub odmowie wydania zezwolenia na odbycie imprezy, co najmniej na 7 dni przed planowanym terminem jej rozpoczęcia. W przypadku wydanej zgody przebieg i zabezpieczenie danej imprezy powinny odbywać się zgodnie z ustaleniami określonymi w przedstawionej i pozytywnie zaopiniowanej dokumentacji. Jednakże mając na względzie bezpieczeństwo uczestników imprezy i osób postronnych, ustawodawca w art. 65c p.r.d. zawarł przesłanki odmowy wydania zezwolenia na odbycie imprezy, tj.:

- 1) jeżeli organizator nie spełnia warunków określonych w art. 65a ust. 2 i 3;
- 2) jeżeli pomimo spełnienia warunków określonych w art. 65a ust. 2 i 3:
 - a) istnieje niebezpieczeństwo zagrożenia życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości,
 - b) impreza zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, a nie ma możliwości zorganizowania objazdów niepowodujących istotnego zwiększenia kosztów ponoszonych przez uczestników ruchu drogowego.

W przypadku wydania przez właściwy organ pozytywnej decyzji dotyczącej możliwości odbycia się imprezy w ramach wykorzystania drogi w sposób szczególny, to również na Policji, jako organie kontroli ruchu drogowego, ciążyą określone obowiązki polegające na zapewnieniu bezpieczeństwa i porządku. Zadania z tym związane są określone w art. 65a ust. 4 p.r.d., zgodnie z którym bezpieczeństwo i porządek podczas imprez zapewnia Policja:

- 1) w czasie przygotowywania imprezy – opracowując własny plan zabezpieczenia imprezy;
- 2) w czasie trwania imprezy:
 - a) wystawiając posterunki kierowania ruchem i blokadę ruchu,
 - b) pilotując, w razie potrzeby, przejazd lub przejście uczestników imprezy,
 - c) organizując objazdy wynikające z przeprowadzonej imprezy na drodze;
- 3) po zakończeniu imprezy – przywracając płynność ruchu na drodze.

WYKORZYSTANIE DROGI W SPOSÓB SZCZEGÓLNY

W przypadku gdy przebieg imprezy jest odmienny od założeń organizacyjnych uzgodnionych z organem zarządzającym ruchem, ustawodawca w art. 65g p.r.d. pozostawił również w kompetencji organu kontroli ruchu drogowego możliwość przerwania imprezy, jeżeli:

- 1) miejsce, trasa lub czas jej trwania nie są zgodne z warunkami określonymi w zezwoleniu;
- 2) istnieje niebezpieczeństwo zagrożenia życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości;
- 3) jej przebieg powoduje zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Natomiast bezwzględny obowiązek organu kontroli ruchu drogowego jest przerwanie imprezy, jeżeli odbywa się ona bez zezwolenia. W tym przypadku organizator naraża się na sankcję wynikającą z art. 97 Kodeksu wykroczeń⁷ (k.w.) w związku z art. 65 ust. 1 p.r.d. W zależności od przebiegu nielegalnej imprezy organizator może dodatkowo być pociągnięty do odpowiedzialności wynikającej z innych przepisów, takich jak np. art. 90 k.w. (tamowanie lub utrudnianie ruchu), art. 85 k.w. (samowolne ustawianie, niszczenie, uszkodzanie znaków) czy też art. 86 k.w. (zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym). Również organ zarządzający ruchem na danej drodze może w przypadku stwierdzenia zajęcia pasa drogowego bez odpowiedniego zezwolenia ustalić w ramach postępowania wyjaśniającego okoliczności jego zajęcia. Po przeprowadzeniu czynności właściwy miejscowo organ zarządzający drogą, na podstawie przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego⁸ oraz ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁹, wszczyna postępowanie administracyjne w sprawie zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia. Podstawą dla wszczęcia postępowania, wynikającą z ustawy o drogach publicznych jest przepis art. 40 ust. 12 oraz art. 29a. W decyzji organ informuje o wymierzonej karze pieniężnej za zajęcie pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi.

Należy pamiętać, że spod przepisów w zakresie wykorzystania drogi w sposób szczególnie wyłączony są procesje, pielgrzymki i inne imprezy o charakterze religijnym, które odbywają się na drogach na zasadach określonych w niżej wymienionych aktach prawnych:

- 1) ustawie z dnia 17 maja 1989 r. o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 1966);
- 2) ustawie z dnia 4 lipca 1991 r. o stosunku Państwa do Polskiego Autokefalicznego Kościoła Prawosławnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 544);
- 3) ustawie z dnia 30 czerwca 1995 r. o stosunku Państwa do Kościoła Adwentystów Dnia Siódmego w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2616);
- 4) ustawie z dnia 30 czerwca 1995 r. o stosunku Państwa do Kościoła Chrześcijan Baptystów w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 1874);
- 5) ustawie z dnia 30 czerwca 1995 r. o stosunku Państwa do Kościoła Ewangelicko-Methodystycznego w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 85);
- 6) ustawie z dnia 30 czerwca 1995 r. o stosunku Państwa do Kościoła Polskokatolickiego w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 51);

- 7) ustawie z dnia 20 lutego 1997 r. o stosunku Państwa do Kościoła Starokatolickiego Mariawitów w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 47);
- 8) ustawie z dnia 20 lutego 1997 r. o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego Mariawitów w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 8);
- 9) ustawie z dnia 20 lutego 1997 r. o stosunku Państwa do Kościoła Zielonoświątkowego w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2015 r. poz. 13).

Regulacje w zakresie wykorzystania drogi w sposób szczególnie również nie dotyczą konduktów pogrzebowych, które poruszają się po drogach stosownie do miejscowego zwyczaju.

Organizacja imprez odbywających się na drogach publicznych w ramach wykorzystania ich w sposób szczególnie jest ogromnym wyzwaniem dla organizatorów oraz innych podmiotów odpowiedzialnych za szeroko rozumiane bezpieczeństwo uczestników. Różnorodność przedsięwzięć odbywających się na drogach przekłada się bowiem wprost na różnorodny charakter zagrożeń, jakie mogą im towarzyszyć. Dlatego też ich organizacja i zabezpieczenie zarówno od organizatora, jak i od zaangażowanych służb wymagają opracowania, a następnie wdrożenia właściwych procedur oraz rozwiązań, które mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony życia, zdrowia, a także mienia uczestników i osób postronnych.

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1251.

² Dz. U. z 2023 r. poz. 616.

³ Dz. U. z 2023 r. poz. 1550, z późn. zm.

⁴ *Uniwersalny słownik języka polskiego*, red. S. Dubisz, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003, s. 201.

⁵ Dz. U. z 2023 r. poz. 1739.

⁶ Dz. U. z 2023 r. poz. 571, z późn. zm.

⁷ Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r. poz. 2119).

⁸ Dz. U. z 2024 r. poz. 572.

⁹ Dz. U. z 2024 r. poz. 320.

Summary

Special use of the road

The author of this article, Head of the Road Traffic Department of the Provincial Police Headquarters in Gdańsk, based on his knowledge and professional experience, draws attention to the large increase in the number of events taking place on public roads in Poland recently and the impact of such events on road traffic safety. He discusses the issue of organizing events on public roads, emphasizing that it requires well-coordinated activities and a comprehensive approach. He refers to the provisions of the Road Traffic Act, regulating this issue, analysing in detail the obligations of the organizers of such events, especially in the context of ensuring safety and order during the events and obtaining permits to conduct them, as well as cooperation with the police and other services.

Tłumaczenie: Beata Peplowska

Służba pełniona na motocyklach



w województwie śląskim



Fot. 1. Śląski policyjny motocyklista.
Zdj. A. Chudy.

asp. Łukasz Taranek

Wydział Ruchu Drogowego
Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach

Przez obszar województwa śląskiego przebiega ponad 250 km autostrad oraz ponad 1000 km dróg krajowych. Ponadto także drogi wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Łącznie jest to prawie 25 000 km dróg publicznych na obszarze całego województwa. Śląski garnizon podzielony jest na 32 komendy miejskie oraz powiatowe Policji, w strukturze każdej z tych jednostek jest wydział ruchu drogowego. Ponadto nad bezpieczeństwem uczestników ruchu drogowego czuwają również funkcjonariusze Komisariatu Autostradowego Policji w Gliwicach oraz policjanci pełniący służbę w Wydziale Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach. Łącznie jest to etatowo 1193 policjantów ruchu drogowego.

W 2023 r. na śląskich drogach odnotowano 705 zdarzeń drogowych z udziałem kierujących motocyklami, w wyniku których 12 osób poniosło śmierć, a 171 doznało obrażeń ciała. Sprzyjające warunki atmosferyczne, łatwa dostępność do tego rodzaju pojazdów, brak doświadczenia w kierowaniu motocyklami, związany niejednokrotnie z nieposiadaniem stosownych uprawnień, brawura oraz nieposzanowanie obowiązujących przepisów prawa skutkują powstawaniem zdarzeń z udziałem użytkowników motocykli. Motocykle stają się coraz bardziej dostępne. Z pewnością korzystanie z nich ułatwia poruszanie się po miejskich drogach oraz parkowanie w ich obrębie. Sprzyjać będzie to niewątpliwie zwiększaniu się liczby kierujących tymi pojazdami na polskich drogach. Specyfika budowy tego pojazdu, a konkretnie brak nadwozia, które chroni osobę korzystającą z pojazdu, zwiększa niestety prawdopodobieństwo odniesienia obrażeń, nawet przy zdarzeniach niewielkich rozmiarów.

Wobec powyższego zasadne jest podejmowanie wszelkiego rodzaju działań mających na celu nie tylko stosowanie odpowiednich środków prawnych wobec negatywnych zachowań, ale także prowadzenie szeroko rozumianych działań edukacyjno-profilaktycznych z udziałem użytkowników jednośladów. Do realizacji powyższych zadań jednym z najskuteczniejszych środków transportowych jest motocykl.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym niezbędne jest maksymalne wykorzystanie zasobów z potencjału garnizonu śląskiego. Poza zaangażowaniem odpowiednich sił, niezmiernie ważne jest także wykorzystanie adekwatnych środków. Między innymi w tym celu użytkowane są motocykle służbowe znajdujące się na wyposażeniu wydziałów ruchu drogowego jednostek terenowych garnizonu śląskiego. Łącznie śląska Policja posiada 82 motocykle, z których policjanci korzystają w codziennej służbie pełnionej na drodze.

SŁUŻBA PEŁNIONA NA MOTOCYKLACH



Fot. 2. Śląski policyjny patrol z wykorzystaniem motocykli służbowych. Zdj. P. Chelmiński.



Fot. 3. Motocyklowa asysta honorowa w trakcie wykonywania czynności służbowych zabezpieczenia przejazdu osoby korzystającej z ochrony VIP – pokaz. Zdj. P. Chelmiński.

Na flotę motocykli składają się:

- 7 motocykli marki Yamaha – modele: FJR1300A, MT-09 oraz Tracer700,
- 33 motocykle marki Honda – model CBF1000A,
- 2 motocykle marki Kawasaki – model 1400GTR,
- oraz najnowszy nabytek z 2022 r. – 40 motocykli marki BMW – model R1250RT, których zakup został sfinansowany z projektu „Bezpieczniej na drogach – motocykle dla służby ruchu drogowego” w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020.

Z wykorzystaniem tego rodzaju pojazdów funkcjonariusze czuwają nad bezpieczeństwem ruchu drogowego przez cały „sezon motocyklowy”. W 2023 r. w okresie od 1 maja do 1 października wykonano 5229 pojedynczych służb z wykorzystaniem motocykla służbowego, w tym same motocykle BMW były wykorzystane 3434 razy.

Temat wykorzystania motocykli służbowych jest pod stałym nadzorem naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach, który w tygodniowych okresach rozliczeniowych weryfikuje liczbę służb motocyklowych w jednostkach terenowych. Atuty służby na motocyklu służbowym są jednak na tyle oczywiste, że nie trzeba szczególnie zachęcać do ich pełnienia. Motocykle służbowe doskonale sprawdzają się zarówno w codziennej służbie, w trakcie wykonywania czynności kontrolnych czy przejazdu na miejsca zdarzeń drogowych, jak i podczas zabezpieczania imprez. Możliwość dynamicznego przemieszczania się pomiędzy punktami wymagającymi obecności funkcjonariusza na trasie imprezy pozwala na bardziej efektywne wykorzystanie sił policyjnych oraz zwiększa skuteczność realizowanych zadań służbowych.

Jednym z elementów służby ruchu drogowego jest także wykonywanie czynności zabezpieczających przejazd osób objętych szczególną ochroną VIP. W tym celu oraz mając na uwadze uroczysty charakter wielu przedsięwzięć, w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Katowicach powołano w czerwcu 2023 r. nieetatowy zespół Motocyklowej Asysty Honorowej, w skład której wchodzi policjanci motocykliści wykazujący się ponadprzeciętnymi umiejętnościami jazdy na motocyklu. Rozpoczęcie służby w śląskiej Motocyklowej Asysty Honorowej stało się dla policjantów niejako

wstąpieniem do elitarnego zespołu, o czym świadczy m.in. fakt wręczenia emblematu MAH przez kierownictwo Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach podczas uroczystej zbiórki zwołanej w związku z przyjęciem policjanta do formacji. Dowódcą MAH został kom. Dawid Szlachetka – Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Katowicach. Udział policjantów tego zespołu niejednokrotnie uświetniał różne uroczystości, także poza granicami województwa. W ostatnim czasie był to pokaz techniki jazdy Motocyklowej Asysty Honorowej w czasie XXVI Ogólnopolskiego Finału Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadpodstawowych, który odbył się w dniach 3–4 czerwca 2024 r. na Stadionie Olimpijskim we Wrocławiu.

Uwzględniając największe w Polsce zurbanizowanie, sieć dróg, natężenie ruchu kołowego oraz bardzo dużą liczbę imprez wymagających policyjnego zabezpieczenia, należy podkreślić, że wykorzystanie motocykli służbowych przez śląskich policjantów jest niezbędne do właściwej realizacji zadań służbowych i ma bezpośredni wpływ na stale poprawiający się stan bezpieczeństwa.

Summary

Duty performed on motorcycles in the Śląskie Province

The author of the article, a police officer of the Road Traffic Department of the Provincial Police Headquarters in Katowice, presents the use of service motorcycles by road traffic police officers of the Śląskie Province. He provides information on the number and types of motorcycles in service, as well as statistical data on the number of services on motorcycles. He lists the advantages of serving on motorcycles and emphasizes how important this type of service is in the province with the greatest urbanization, dense road network, huge volume of road traffic and numerous events requiring police protection. Finally, he points out that serving in the Silesian Motorcycle Honour Guard, which includes police motorcyclists with above-average motorcycle riding skills, means belonging to an elite team.

Tłumaczenie: Beata Peplowska



Działania z zakresu inżynierii ruchu
w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych
uczestników ruchu drogowego w Małopolsce

DOŚWIETLENIA PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH NA CIĄGACH DRÓG WOJEWÓDZKICH



Fot. 1. DW 966 m. Biskupice, przejście dla pieszych z dedykowanym oświetleniem. Zdj. W. Matras.

mł. insp. Wojciech Matras

Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego
Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie

Analiza wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym w Małopolsce wykazała bardzo duże zagrożenie bezpieczeństwa w grupie niechronionych uczestników ruchu drogowego (przykładowo tylko w 2017 r. w 194 takich wypadkach zginęło 88 pieszych, tj. 46%, natomiast w 2018 r. w 223 wypadkach zginęło 87 pieszych, tj. 39%).

Informacje zbierane podczas realizowanych przez małopolską Policję – wspólnie z zarządcami dróg – lustracji miejsc wypadków śmiertelnych sygnalizowały, że na tragiczny skutek zdarzeń w rejonach przejść dla pieszych wpływ może mieć nieprawidłowe ich oświetlenie. Potwierdzały to również statystyki zdarzeń drogowych, które wskazywały na podwyższone zagrożenie bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu drogowego w rejonach przejść dla pieszych (w szczególności w porach ograniczonej widoczności oraz w okresie jesienno-zimowym). W celu poprawy bezpieczeństwa tej kategorii uczestników ruchu, w ramach działań inżynierskich, w latach 2015–2017 Wydział Ruchu Drogowego KWP w Krakowie zainicjował przeprowadzenie kompleksowej lustracji oznakowania i oświetlenia przejść dla pieszych na ciągach dróg wojewódzkich. Lu-

stracje prowadzone były przez policjantów z komend miejskich i powiatowych Policji, wspólnie z przedstawicielami zarządców dróg oraz samorządu lokalnego szczebla gminnego. Podobne działania zostały zrealizowane na drogach krajowych i powiatowych.

Jeszcze przed rozpoczęciem przedmiotowych działań policjanci Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Krakowie zajmujący się zagadnieniami inżynierii zorganizowali szkolenie dla policjantów szczebla miejskiego i powiatowego, w trakcie którego omówiono przepisy i zasady wyznaczania bezpiecznych przejść dla pieszych. W piśmie, w którym zawarto polecenia dotyczące wykonania lustracji, zalecono, aby była ona wykonana w warunkach ograniczonej widoczności (pora nocna). Była to pierwsza lustracja w Małopolsce, która dotyczyła konkretnego elementu drogi. Wszystkie wcześniejsze

DOŚWIETLENIE PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH W MAŁOPOLSCE

tego typu działania na szczeblu wojewódzkim były bardziej ogólne i dotyczyły całościowo oznakowania pionowego, poziomego czy też urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na ciągach dróg krajowych i wojewódzkich.

W lustracji przejść dla pieszych zwrócono szczególną uwagę na:

- 1) oświetlenie przejść dla pieszych:
 - montaż słupów wraz z oświetleniem (zwłaszcza w rejonach przejść przenoszących duże natężenie ruchu pieszego);
 - montaż oświetlenia ulicznego na istniejących słupach zlokalizowanych bezpośrednio przy przejściach;
 - poprawę istniejącego oświetlenia (montaż opraw o lepszych parametrach na istniejących lampach, korekta ustawienia lampy);
- 2) zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w ich rejonie – barierek, ogrodzeń segmentowych, słupków blokujących (możliwych do zastosowania na chodnikach o szerokości min. 2 m w miejscach, gdzie nie występują zjazdy):
 - sprawdzenie warunków widoczności,
 - likwidacja przeszkody (np. zakrzewienia) na łukach ograniczających warunki widoczności,
 - w przypadku braku możliwości usunięcia przeszkody wniosek o korektę lokalizacji lub likwidację przejścia dla pieszych;
- 3) zasadność lokalizacji przejść dla pieszych (np. w miejscach, gdzie występuje jednostronny chodnik, ze względu na znikome natężenie ruchu pieszego itp.).

Ponieważ zgodnie z art. 18 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2024 r. poz. 266, z późn. zm.) do zadań własnych gminy w zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną należy planowanie oświetlenia miejsc publicznych i dróg znajdujących się na terenie gminy oraz finansowanie oświetlenia ulic, placów i dróg publicznych znajdujących się na terenie gminy, wnioski w zakresie nieprawidłowości w oświetleniu były kierowane do właściwych urzędów miast/gmin, natomiast pozostałe wnioski kierowano do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie. W wyniku lustracji stwierdzono nieprawidłowości w rejonie przejść dla pieszych w ilości:

- drogi krajowe – 479, w tym oświetlenie 270, tj. 56% ogółu;
- drogi wojewódzkie – 588, w tym oświetlenie 393, tj. 66% ogółu;
- drogi powiatowe – 1079, w tym oświetlenie 560, tj. 51% ogółu.

Analiza wyników lustracji wykazała, że priorytetową kwestią mającą wpływ na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu jest poprawa oświetlenia w rejonie przejść dla pieszych. Należy zwrócić uwagę, że w wyniku ponownej – częściowej lustracji przejść dla pieszych zlokalizowanych na ciągach dróg wojewódzkich, realizowanej w 2017 r. przez policjantów Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Krakowie, ustalono, że liczba nieprawidłowo oświetlonych przejść jest dużo większa niż wykazano w lustracji pierwotnej (np. przejścia zlokalizowane pomiędzy lampami lub lampy znajdujące się tylko po jednej stronie drogi). Ponadto stwierdzono, że zalecenia polustracyjne skierowane do urzędów miast/gmin dotyczące poprawy oświetlenia w większości analizowanych przypadków nie zostały zrealizowane. Przedstawiciele samorządu lokalnego



Fot. 2. DW 966 m. Bilczyce, przejście dla pieszych z dedykowanym oświetleniem. Zdj. W. Matras.

go szczebla gminnego bardzo często przedstawiali stanowisko, że drogi posiadają oświetlenie uliczne, natomiast lampy doświetlające należy uznać za urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, które powinny być finansowane z budżetu zarządcy drogi. W przedmiotowej sprawie udało się osiągnąć kompromis poprzez uruchomienie programu współfinansowania oświetlenia przejść dla pieszych na drogach wojewódzkich. O utworzenie tego programu w 2018 r. do Zarządu Województwa Małopolskiego wystąpiła Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie. Dzięki tej inicjatywie powstał „Program poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych na ciągach dróg wojewódzkich administrowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie”. Podstawowym założeniem tego programu pomocowego było pokrywanie do 70% wydatków związanych z realizacją inwestycji z funduszy zarządcy drogi. Pozostałą część opłacał samorząd lokalny.

Bardzo pomocne dla podmiotów zajmujących się tematyką bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym Policji, było opracowanie pt. „Ochrona pieszych” wydane w 2014 r. przez Krajową Radę Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym. Wskazano w nim, że zastosowanie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych zapewnia najlepszą widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego znajdujących się na przejściu dla pieszych lub w jego otoczeniu (w różnych warunkach atmosferycznych, o różnych porach doby). W ramach zadań związanych z opiniowaniem projektów organizacji ruchu przy lokalizacji nowych przejść dla pieszych Policja każdorazowo odnosiła się do kwestii oświetlenia przejścia dla pieszych, jednak obowiązujące przepisy nie precyzowały optymalnego oświetlenia. Dopiero ww. wytyczne pozwoliły na formułowanie uwag do projektów organizacji ruchu obligujących zarządców do zastosowania na przejściach dedykowanego oświetlenia (przy nowych inwestycjach, modernizacjach czy rozbudowie dróg kwestia ta należy do zadań zarządcy drogi).

Obecnie rola Policji w poprawie infrastruktury drogowej związanej z doświetleniem przejść dla pieszych polega na aktywizowaniu samorządów szczebla gminnego do zgłaszania ich do Programu. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie przyjmuje powyższe zgłoszenia do dnia 31 stycznia każdego roku, w którym planowane jest rozpoczęcie realizacji zgłoszonej inwestycji. Przykładowo, tylko w 2024 r. zostało zgłoszonych do Programu 101 przejść dla pieszych, z których 81 jest w trakcie realizacji, natomiast pozostałe

są na liście rezerwowej. Po ich wykonaniu na ciągach dróg wojewódzkich będzie doświetlonych ponad 800 przejść dla pieszych, co stanowi ponad 60% ogółu. Ponadto na omawianych ciągach dróg 150 przejść jest usytuowanych w rejonach skrzyżowań o ruchu okrężnym, czyli rond. Przy rondach zagrożenie dla niechronionych uczestników ruchu drogowego jest znikome ze względu na spowolnienie ruchu wymuszone geometrią tego typu skrzyżowań, jak również obligatoryjnym zastosowaniem oświetlenia ulicznego. Decyzja co do zastosowania dedykowanego doświetlenia w ich rejonie powinna być poprzedzona analizą zasadności takiej inwestycji. Powyższe dotyczy również przejść (jest ich 40), nad którymi zastosowano wysięgniki z aktywnymi znakami D-6. Zasadne jest wykonanie dedykowanego oświetlenia na pozostałych 320 przejściach dla pieszych. Biorąc pod uwagę, że Program ten cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem samorządów lokalnych, należy uznać, że w ciągu najbliższych kilku lat proces doświetlenia przejść dla pieszych na ciągach dróg wojewódzkich w Małopolsce powinien zostać zakończony.

Realizacja powyższych działań inżynierskich na terenie Małopolski była możliwa dzięki doskonałej współpracy podmiotów zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego wchodzących w skład Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, przede wszystkim Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie, zarządców dróg, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie i Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie. Należy też wyróżnić rolę samorządów szczebla gminnego, które w zdecydowanej większości bardzo aktywnie włączyły się w te działania, co miało duże znaczenie w kontekście poprawy bezpieczeństwa na małopolskich drogach.

Wspólne działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w Małopolsce zostały docenione na szczeblu europejskim i krajowym. W lipcu 2022 r. Małopolska Wojewódzka Rada BRD została wyróżniona na tle Europy w raporcie „Safe System” opublikowanym przez Bank Światowy wraz z International Transport Forum (ITF) jako przykład godny do naśladowania. Raport ten prezentował najlepsze praktyki z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego z całego świata, a jeden z elementów dotyczył programu poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, który opisano w niniejszym artykule. Natomiast w 2023 r. Małopolska Wojewódzka Rada BRD dostała nagrodę specjalną za całokształt działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w 13. edycji konkursu Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Na Ogólnopolskiej Konferencji „Współpraca międzysektorowa i innowacje na rzecz bezpieczeństwa drogowego” wyróżniony nagrodą „Patron bezpiecznych dróg” został również Wydział Ruchu Drogowego KWP w Krakowie.

Program współfinansowania doświetlenia przejść dla pieszych znacznie poprawił bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu na ciągach dróg wojewódzkich. Dużą rolę w poprawie bezpieczeństwa na drogach krajowych odegrała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Kraków, która jest na etapie końcowym procesu doświetlania przejść dla pieszych na administrowanych drogach. Zarządcy dróg niższych kategorii – wzorem za-

rządców dróg krajowych i wojewódzkich – również zaczęli zwracać uwagę na ten aspekt, dzięki czemu zauważamy znaczną poprawę infrastruktury w rejonie przejść dla pieszych na małopolskich drogach.

Reasumując, należy podkreślić, że celem działań prowadzonych z zarządcami dróg jest budowanie przejść dla pieszych, które realnie zapewniają bezpieczeństwo pieszym podczas przekraczania jezdni. Dodatkowo, w Małopolsce przed wszystkimi nieosygnalizowanymi przejściami dla pieszych na ciągach dróg krajowych i wojewódzkich wprowadzono ograniczenie prędkości do 50 km/h. Takie rozwiązanie ma na celu zminimalizowanie zagrożenia oraz ograniczenie skutków ewentualnych zdarzeń w rejonach przejść dla pieszych. Nie bez znaczenia pozostają również zmiana przepisów w zakresie pierwszeństwa pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych przed pojazdem, która weszła w życie w 2021 r., oraz nasilenie działań kontrolno-prewencyjnych Policji, ukierunkowanych na nadzór nad ruchem drogowym w rejonach przejść dla pieszych.

Wysiłki wszystkich instytucji i podmiotów zaangażowanych w poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego przynoszą pozytywne skutki. W 2023 r. w województwie małopolskim odnotowano na przejściach dla pieszych 266 wypadków drogowych, w których śmierć poniosło 7 osób. Dla porównania – w całej Polsce były 2684 takie wypadki, w wyniku których śmierć poniosły 132 osoby (na podstawie publikacji Biura Ruchu Drogowego KGP, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Warszawa, 7 lutego 2024 r., file:///C:/Users/951104/Downloads/Wypadki_drogowe_2023.pdf). Na przestrzeni ostatnich lat w Małopolsce odnotowujemy spadki zarówno liczby wypadków na przejściach dla pieszych, jak i liczby osób zabitych w tych wypadkach (w 2018 r. zaistniało 406 wypadków na przejściach dla pieszych, w których 20 osób poniosło śmierć).

Summary

Traffic engineering activities to improve the safety of vulnerable road users in the Małopolskie Province. Lighting pedestrian crossings on provincial roads

The author of this article, Head of the Road Traffic Department of the Provincial Police Headquarters in Kraków, presents the activities of the police from the Małopolskie Province undertaken to improve the safety of vulnerable road users. Analysis of the results of inspection of markings and lighting pedestrian crossings on provincial, national and county roads carried out by the officers from municipal and county police headquarters, together with representatives of road managers and local governments, showed that the priority issue affecting the safety of vulnerable road users is improving the lighting in the area of pedestrian crossings. In 2018, the Provincial Police Headquarters in Kraków submitted a request to the Management Board of the Małopolskie Province to create a program for co-financing the lighting of pedestrian crossings on provincial roads. Thanks to this initiative, the “Program for improving safety of pedestrian crossings on provincial roads administered by the Provincial Roads Authority in Kraków” was created. This program enjoys unflagging local governments interest, so the process of illuminating pedestrian crossings on provincial roads in the Małopolskie Province should be completed within the next few years.

Tłumaczenie: Beata Peplowska

Opiniowanie projektów ORGANIZACJI RUCHU przez Policję



podinsp. Daniel Czarnecki

Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego
Komendy Wojewódzkiej Policji w Lublinie

Działania Policji w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego mają charakter wieloaspektowy, złożony z generalnych obowiązków czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowania ruchem i jego kontrolowania¹, za które Policja jest odpowiedzialna, jak również wielu zadań, które w głównym procesie odgrywają rolę akcesoryjną, natomiast wiodący jest inny organ administracji publicznej. Takim przykładem jest opiniowanie projektów organizacji ruchu.

Zagadnienie to jest szczegółowo opisane w jednym tylko akcie prawnym², jednakże do jego stosowania wykorzystywane są regulacje ujęte w całym wachlarzu przepisów dotyczących szeroko rozumianej tematyki ruchu drogowego³ czy prawa budowlanego, ale już nie prawa administracyjnego⁴.

Szerokim kontekstem przedmiotowego zagadnienia jest organizacja ruchu drogowego, która została zdefiniowana jako mające wpływ na ruch drogowy: geometria drogi i zakres dostępu do drogi, sposób umieszczenia znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów⁵.

Kolejny kontekst stanowi proces postępowania określony jako zarządzanie ruchem drogowym, składający się z następujących działań:

- 1) podejmowanie czynności organizacyjno-technicznych, w szczególności:
 - a) sporządzanie projektów organizacji ruchu,
 - b) przedstawianie projektów organizacji ruchu do zatwierdzenia,
 - c) rozpatrywanie projektów organizacji ruchu,
 - d) zatwierdzanie organizacji ruchu,

- e) przekazywanie zatwierdzonej organizacji ruchu do realizacji,
 - f) nadzór nad zgodnością istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją ruchu,
 - g) nadzór i analiza istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności,
 - h) nadzór nad zarządzaniem ruchem;
- 2) obsługa systemów sterowania ruchem, sterowanie ruchem za pomocą znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów;
 - 3) wprowadzanie tymczasowych zakazów lub ograniczeń w ruchu w przypadku zdarzeń, w wyniku których może nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego⁶.

Powyższe zadania realizują zgodnie ze swoimi kompetencjami organ zarządzający ruchem, podmiot zarządzający drogą wewnętrzną, zarząd drogi, organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem, Policja, Żandarmeria Wojskowa lub wojskowe organy porządkowe.

Pomimo braku enumeratywnie wymienionego opiniowania projektów organizacji ruchu drogowego jako elementu zarządzania ruchem drogowym, można przyjąć, że stanowi ono jego komponent, z uwagi na otwarty katalog wskazanych czynności oraz pośredni etap rozpatrywania projektów organizacji ruchu, poprzedzający proces jego zatwierdzenia.

Opinia Policji do projektu organizacji ruchu jest wymagana, jeśli projekt dotyczy drogi publicznej, za wyjątkiem drogi gminnej, poza tym nie opiniuje się projektów uproszczonych. Właściwość organów Policji w tym zakresie została określona ze względu na kategorię drogi: krajowa i wojewódzka – komendant wojewódzki Policji, powiatowa – komendant powiatowy Policji, drogi położone w mieście na prawach powiatu lub mieście stołecznym Warszawie, za wyjątkiem autostrady i drogi ekspresowej – komendant miejski Policji⁷.

Procedowanie projektów organizacji ruchu składa się z oceny części formalnej i merytorycznej. Przepisy w zamkniętym katalogu podmiotów uprawnionych wskazują, kto może złożyć projekt organizacji ruchu do zatwierdzenia, i jest to:

- 1) zarząd drogi;
- 2) organ zarządzający ruchem;
- 2a) podmiot zarządzający drogą wewnętrzną;
- 3) inwestor lub jednostka, o której mowa w § 11 pkt 1–6;
- 4) osoba realizująca zamówienie jednostek, o których mowa w pkt 1–3⁸.

Nie jest jasne, czy obostrzenie to dotyczy również procedury opiniowania projektów, jednakże niecelowe byłoby ściśle określanie uprawnionych podmiotów do składania projektów jedynie do zatwierdzenia, natomiast pozostawienie zupełnej dowolności w tym zakresie przy składaniu ich do zaopiniowania. Odmienne podejście do sprawy powodowałoby bezzasadne wywołanie czynności właściwego organu Policji w postaci zaopiniowania projektu, który dalej nie mógłby być skutecznie procedowany podczas zatwierdzenia z uwagi na przeszkody formalne.

Kolejnym etapem formalnej oceny projektu organizacji ruchu jest weryfikacja jego części składowych. Projekt powinien zawierać m.in. plan orientacyjny, plan sytuacyjny, w tym lokalizację istniejących, projektowanych i usuwanych znaków drogowych oraz parametry geometrii drogi, program sygnalizacji i obliczenia przepustowości drogi – w przypadku projektu zawierającego sygnalizację świetlną, opis techniczny zawierający charakterystykę drogi i ruchu na drodze, a w przypadku organizacji ruchu związanej z robotami prowadzonymi w pasie drogowym – opis występujących zagrożeń lub utrudnień⁹. Dopiero po stwierdzeniu kompletności dokumentacji następuje sprawdzenie pod względem merytorycznym zgodności projektowanych rozwiązań z obowiązującymi przepisami, w szczególności z „czerwoną książką”¹⁰, lecz zakres tego tematu jest zbyt obszerny, aby go tutaj szczegółowo przedstawić.

Analizując cytowane rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem na drogach, należy wskazać, że żaden z jego przepisów nie określa formy prawnej ani terminu samego zatwierdzenia organizacji ruchu, nie czynią tego również przepisy zawarte w ustawie – Prawo o ruchu drogowym (zawierającej w art. 10 ust. 12 upoważnienie do wydania ww. rozporządzenia). Brak również regulacji dotyczących kwestii formalnoprawnych dotyczących sposobu opiniowania przez Policję projektu organizacji ruchu. Jednakże biorąc pod uwagę określenie opiniowania projektów jako czynności organizacyjno-technicznej, należy przyjąć, że jest to czynność faktyczna, która charakteryzuje się prostotą

działania poprzez praktyczną realizację konkretnych zadań administracji publicznej, wobec czego powinna być realizowana bez zbędnej zwłoki, w możliwie prosty sposób.

¹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251), art. 129 ust. 1.

² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784).

³ W szczególności rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.).

⁴ Zgodnie z uchwałą Składu Siedmiu Sędziów Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 czerwca 2014 r., sygn. akt I OPS 14/13 zatwierdzenie organizacji ruchu oddziałuje generalnie, nie odnosząc się do sytuacji konkretnego podmiotu, wobec czego nie stanowi sprawy administracyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572, z późn. zm.).

⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, § 1 ust. 2 pkt 1.

⁶ Tamże, § 2 ust. 1 i 2.

⁷ Zgodnie z art. 6 ust. 4a ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2024 r. poz. 145, z późn. zm.) na obszarze m.st. Warszawy zadania i kompetencje odpowiadające zadaniom i kompetencjom komendanta powiatowego (miejskiego) Policji wykonuje właściwy terytorialnie komendant rejonowy Policji.

⁸ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, § 4 ust. 3.

⁹ Tamże, § 5 ust. 1.

¹⁰ Potoczna nazwa rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Summary

Giving opinions on road traffic organization projects by the Police

The author of this article, Head of the Road Traffic Department of the Provincial Police Headquarters in Lublin, discusses the issue of the role of the Police in giving opinions on road traffic organization projects as an element of road traffic management. He indicates the provisions regulating the tasks of the Police in this area, discusses the competence of the police authorities, determined depending on the category of the road, and indicates exclusions regarding the Police's opinions. In addition, he refers to a closed catalogue of entities authorized to submit a road traffic organization project for approval. In the final part of the article, he points out that the regulations do not regulate the legal form or the deadline for approving road traffic organization. There are no regulations regarding formal and legal issues related to the manner in which the Police give opinions on road traffic organization projects. However, considering the definition of giving opinions on projects as an organizational and technical activity, the author states that it should be assumed that it is an actual activity that constitutes the practical implementation of specific public administration tasks. Therefore, it should be performed without unnecessary delay and in as simple a manner as possible.

Tłumaczenie: Beata Peplowska



Wykorzystanie DRONÓW w garnizonie wielkopolskim

mł. insp. Karol Sekula

Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego
Komendy Wojewódzkiej Policji w Poznaniu

W artykule przedstawiono kwestię wykorzystania dronów policyjnych (bezzałogowych statków powietrznych Policji – BSPP) przez komórki ruchu drogowego garnizonu wielkopolskiego. Podano dane dotyczące liczby lotów oraz godzin nalotu, a także liczby ujawnionych wykroczeń – w porównaniu do innych komend wojewódzkich Policji. Przybliżono też taktykę działania wypracowaną przez wielkopolską drogówkę opartą na kierowaniu do działań z dronami takiej liczby funkcjonariuszy, aby represjonowanie użytkowników drogi popełniających wykroczenia następowało natychmiast po zdarzeniu, bowiem nieuchronność i szybkość wymierzenia kary przyczyniają się do poszanowania przepisów ruchu drogowego przez kierujących i do zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

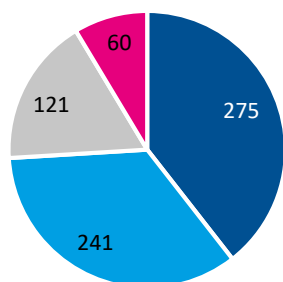
Wykorzystanie drona policyjnego w garnizonie wielkopolskim ma charakter wieloaspektowy i wielokrotnie przyczyniło się do zatrzymania sprawców przestępstw, wykroczeń czy odnalezienia zaginionych osób. Regulacje prawne związane z używaniem bezzałogowych statków powietrznych zostały zawarte w rozporządzeniu Komisji (UE) 2019/945 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich (Dz. U. UE L 152, str. 1) oraz w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. U. UE L 152, str. 45). Resortowym przepisem określającym zasady użytkowania BSPP jest zarządzenie nr 63 Komendanta Głównego Policji z dnia 7 października 2019 r. w sprawie szczegółowych zasad używania bezzałogowych statków powietrznych w Policji (Dz. Urz. KGP poz. 106, z późn. zm.). W przedmiotowym artykule ograniczymy się do charakterystyki pracy i wykorzystania dronów w komórkach ruchu drogowego.

Garnizon wielkopolski należy do obszaru, w którym występuje jedno z większych zagrożeń w ruchu drogowym



Fot. 1. Pojazd służbowy wraz z bezzałogowym statkiem Policji wykorzystywanym podczas prowadzonych działań kontrolno-prewencyjnych. Zdj. D. Szustakowski.

w kraju. W I połowie 2024 r. zwiększyła się dynamika wypadków drogowych (2023 r. – 929, 2024 r. – 1127) – wzrost o 9,52%, w tym wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (2023 r. – 80, 2024 r. – 95) – wzrost o 18,75%.



- Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu
- Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu
- Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych
- Nieprawidłowe wyprzedzanie

Wykres 1. Przyczyny wypadków z winy kierowców.
Źródło: opracowanie własne.

Do głównych przyczyn wypadków z winy kierowców należą nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do panujących warunków ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych oraz nieprawidłowe wyprzedzanie. O ile w zapobieganiu pierwszej z przyczyn wykorzystanie drona jest ograniczone, o tyle już w kolejnych jest możliwe, a w obszarze bezpieczeństwa pieszych wskazane w szerokim obszarze działania. I właśnie w tym obszarze garnizon wielkopolski poświęca najwięcej czasu nalotu. W I połowie 2024 r. doszło do wzrostu liczby zdarzeń (2023 r. – 107, 2024 r. – 121), w których kierowca pojazdem nie ustąpił pierwszeństwa pieszemu na oznakowanym przejściu dla pieszych. Wzrosła również liczba zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym (2023 r. – 2, 2024 r. – 3).

Garnizon wielkopolski posiada w użytkowaniu jeden dron zakupiony w ramach zakupów centralnych, będący na wyposażeniu Zespołu Kontroli Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Poznaniu oraz jeden zakupiony w ramach własnego projektu, a będący na wyposażeniu Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu. BSPP obsługiwany przez WRD KMP Poznań



Fot. 2. Nieustąpienie pierwszeństwa pieszym na przejściu dla pieszych przez kierowcę pojazdem, wykroczenie zarejestrowane przy wykorzystaniu drona. Zdj. G. Nowak.

ogranicza się do działania na terenie powiatu poznańskiego. Dronem będącym na wyposażeniu ZKRD WRD KWP w Poznaniu funkcjonariusze realizują zadania w całym województwie, w zależności od aktualnego stanu bezpieczeństwa na terenie podległym poszczególnym komendom miejskim/powiatowym garnizonu wielkopolskiego, natężenia ruchu drogowego i występujących w związku z nim zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uwag oraz wniosków dotyczących zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym.



Fot. 3. Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych przez kierowcę pojazdem, wykroczenie zarejestrowane przy wykorzystaniu drona. Zdj. G. Nowak.

Policja w głównej mierze wykorzystuje BSPP w miejscach, w których ujawnianie popełnianych wykroczeń przez użytkowników dróg ze względu m.in. na infrastrukturę drogową było do chwili ich wdrożenia niemożliwe lub ograniczone. Odbywa się to przez:

- nadzorowanie ruchu pojazdów oraz pieszych m.in. w obrębie skrzyżowań, przejść dla pieszych, przejazdów kolejowych;
- rejestrację wykroczeń popełnianych przez uczestników ruchu drogowego;
- nadzorowanie ruchu drogowego pojazdów na drogach ekspresowych i autostradach;
- wykorzystywanie w mediach materiałów wideo zarejestrowanych przez BSPP do działań profilaktycznych.

Żadne przepisy dotyczące dopuszczenia oraz używania BSPP nie regulują taktyki działania. Poszczególne jednostki wypracowały ją sobie na podstawie dotychczasowego doświadczenia lub z uwagi na okoliczności działania. WRD KWP w Poznaniu stoi na stanowisku wykorzystania podczas działań oprócz pilota oraz obserwatora BSPP takiej liczby funkcjonariuszy, aby represjonowanie użytkowników drogi popełniających wykroczenia następowało natychmiast po zdarzeniu. Skierowanie do działań funkcjonariuszy ruchu drogowego rozliczających osoby naruszające przepisy ruchu drogowego uwarunkowane jest okolicznościami towarzyszącymi, zależy m.in. od miejsca działań, liczby ujawnianych przez BSPP naruszeń, natężenia ruchu, panujących warunków atmosferycznych. Podczas działań funkcjonariusze dążą do wyciągnięcia odpowiedzialności w stosunku do naruszających przepisy ruchu drogowego bezpośrednio po ujawnionym wykroczeniu. Taka taktyka działań sprawia, że szybkość wymierzenia kary i jej nieuchronność mają pozytywny wpływ na tempo przebiegu procesu wdrożenia kierowców do poszanowania przepisów ruchu drogowego.

DRONY POLICYJNE W WIELKOPOLSCE

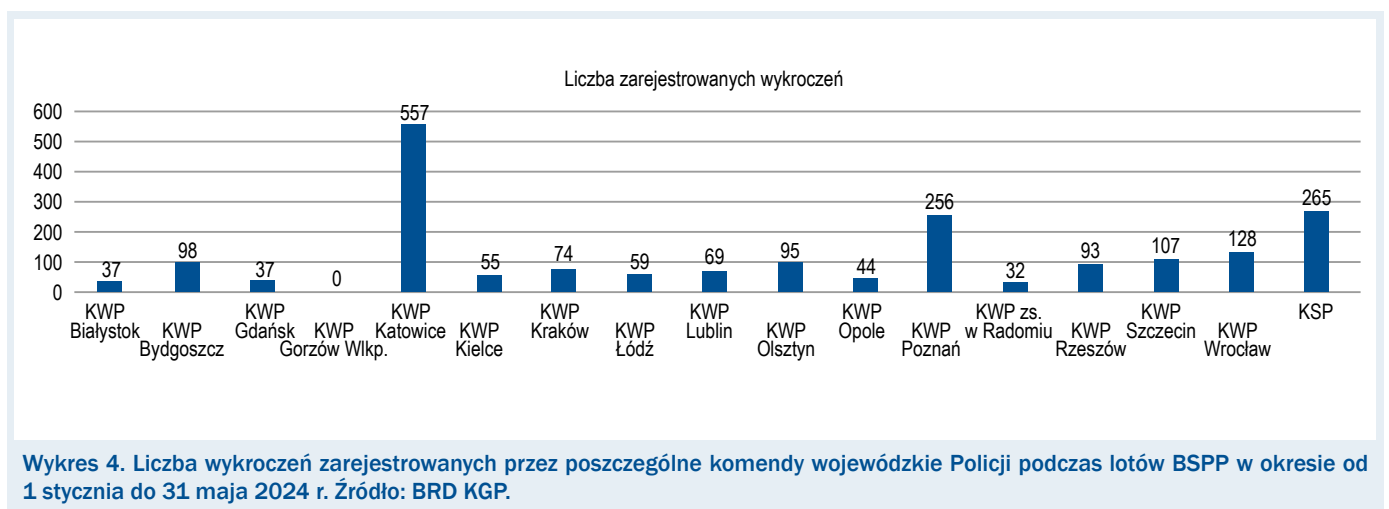
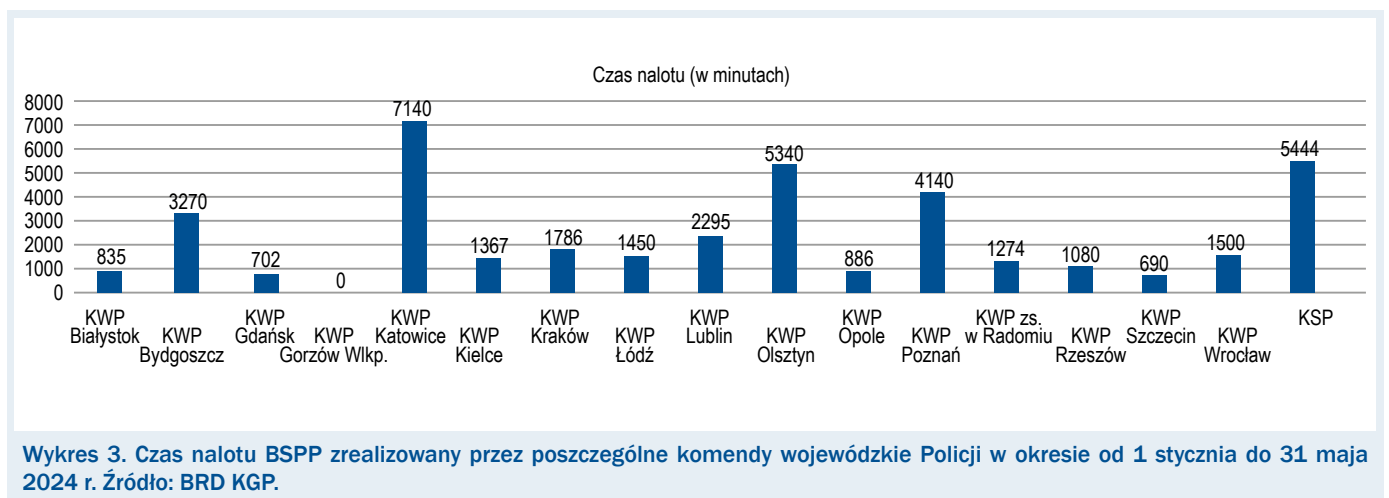
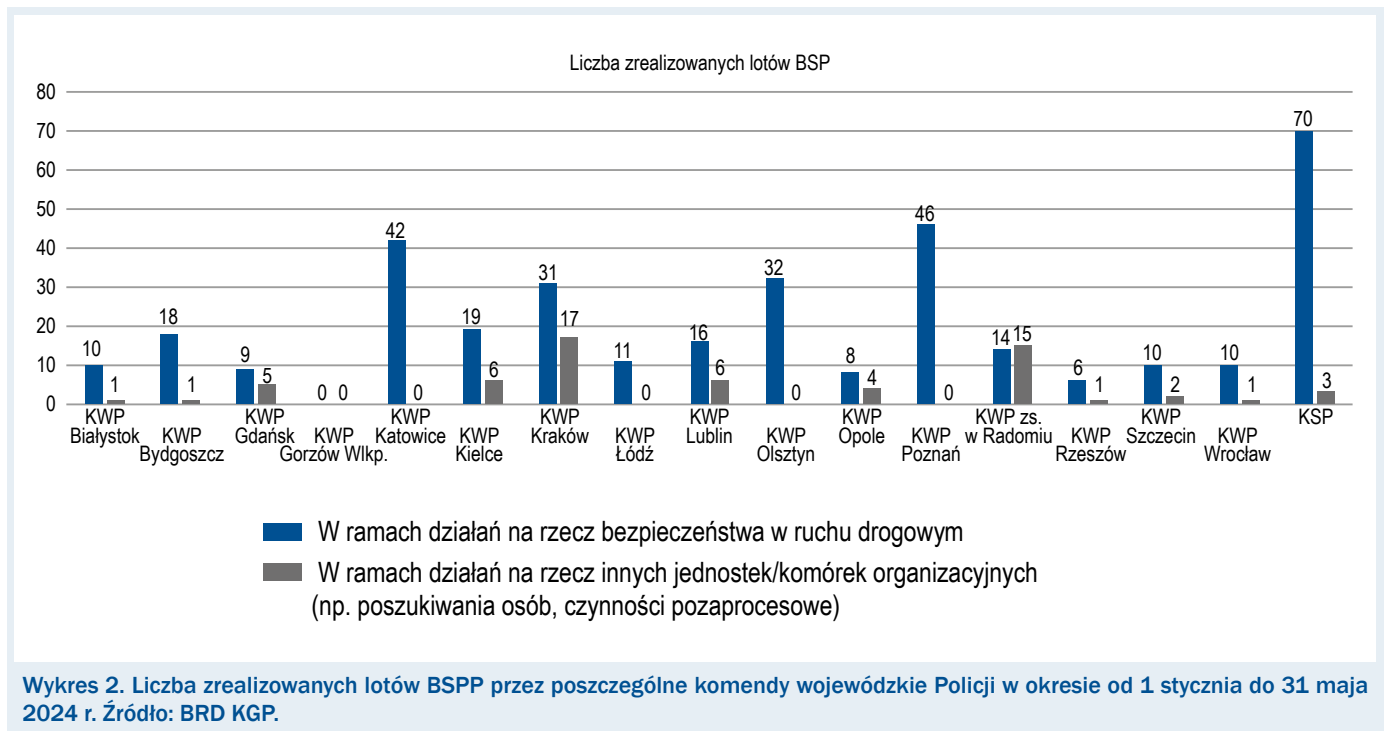


Tabela 1. Wykorzystanie BSPP będących na wyposażeniu KWP w Poznaniu w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2024 r.

Wykorzystanie bezzałogowych statków powietrznych zakupionych w ramach umowy nr 82/38/Cut/20/DG/PMP, będących na wyposażeniu komórek organizacyjnych ruchu drogowego w okresie 1.01.2024 r. – 30.06.2024 r.								
Jednostka KWP/KSP	Liczba bezzałogowych statków powietrznych będących na wyposażeniu komórek organizacyjnych ruchu drogowego	Liczba zrealizowanych lotów BSP w ramach działań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym	Czas nalotu (w minutach)	Liczba zarejestrowanych przestępstw	Liczba zarejestrowanych wykroczeń	Czynności na miejscu zdarzenia drogowego		Liczba zrealizowanych lotów BSP w ramach działań na rzecz innych jednostek/komórek organizacyjnych (np. poszukiwania osób, czynności pozaprosesowe)
						Liczba	Czas nalotu (w minutach)	
KWP Poznań	1	13	732	0	89	0	0	0
Suma	1	13	732	0	89	0	0	0

Źródło: opracowanie własne.



Fot. 4. Wykroczenie polegające na nieprawidłowym wykonywaniu manewru wyprzedzania pojazdu, wykroczenie zarejestrowane przy wykorzystaniu drona. Zdj. D. Szustakowski.

go. Przeprowadzenie działań oparte na taktyce jedynie rejestrowania wykroczeń może bowiem doprowadzić do zbyt dużego obciążenia komórek wykroczeniowych.

Ważne jest połączenie działania obsługi BSP z mobilnymi załogami składającymi się z funkcjonariuszy ruchu drogowego wyposażonych w motocykle lub radiowozy. Czas działań BSPP niestety jest ograniczony ze względu na stan naładowania, jakość oraz liczbę zadysponowanych do obsługi drona akumulatorów. Liczba wykorzystywanych akumulatorów bezpośrednio wpływa na czas realizacji działań. Poszczególne komendy wojewódzkie Policji zmuszone są do wymiany akumulatorów zużytych podczas długiego okresu nalotu, co niesie za sobą konieczność pozyskania znacznych środków na ich zakup.

W tabeli 1 została przedstawiona informacja dotycząca nalotu dronów będących na wyposażeniu KWP Poznań za okres pierwszych 6 miesięcy 2024 r.

Mając na uwadze pogarszający się stan bezpieczeństwa na drogach województwa wielkopolskiego, KWP w Poznaniu w ramach przeciwdziałania negatywnym skutkom w okresie od stycznia do maja przeprowadziła 46 lotów. Łączny czas nalotu wyniósł 4140 minut. Podczas tych lotów ujawniono 256 wykroczeń. Wszystkie działania przeprowadzone zostały w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych. Na

wykresach 2–4 została przedstawiona zbiorcza informacja z użycia BSPP przez KWP w Poznaniu w porównaniu do innych jednostek w kraju.

W ujęciu perspektywicznym szerokie zastosowanie BSPP w Policji, pomimo pewnych ograniczeń, jakimi są czas nalotu, zasięg oraz warunki atmosferyczne, przynosi jednak wiele korzyści, które przekładają się na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z pewnością BSPP pozostaną już na stałe na wyposażeniu komórek ruchu drogowego. Postęp technologiczny może jedynie spowodować zwiększenie zakresu działań, w których będą wykorzystywane. Wprowadzenie dronów do użytku w komórkach ruchu drogowego może stanowić odpowiedź na zagrożenia w ruchu drogowym i zwiększyć mobilność funkcjonariuszy ruchu drogowego w ujawnianiu wykroczeń w miejscach, w których zastosowanie patroli dynamicznych czy statycznych było niemożliwe lub utrudnione. Powoduje to odkrycie nowych obszarów działania dla Policji.

Summary

The use of drones by the Police of the Wielkopolskie Province

The author of this article, Head of the Road Traffic Department of the Provincial Police Headquarters in Poznań, presented the issue of the use of police drones (police unmanned aircraft – Polish: BSPP) by the police of the Wielkopolskie Province. He noted that drones are used in various activities and their use has repeatedly contributed to the arrest of perpetrators of crimes, offences or finding missing people. He discussed in detail the use of these devices by the police road traffic units of the Wielkopolskie Province, providing data on the number of flights and raid hours, as well as the number of offences – in comparison to other provincial police headquarters. Furthermore, he also presented the tactics developed by the road traffic police of the Wielkopolskie Province, based on directing such a number of officers to operate drones so that the repression of road users committing offences takes place immediately after the incident because the inevitability and time of imposing punishment contribute to respect for road traffic regulations by drivers and to increased safety in road traffic.

Tłumaczenie: Beata Peplowska

DZIAŁANIA PROWADZONE PRZEZ DOLNOŚLĄSKĄ POLICJĘ

na autostradzie A-4 oraz drogach ekspresowych w związku ze zmianą przepisów w zakresie wyprzedzania



Fot. 1. Działania „Bezpieczna A-4”, 137 km autostrady A-4.

podinsp. Tomasz Kopta

Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego
Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu

1 lipca 2023 r. to data, którą z pewnością zapamiętają przede wszystkim kierowcy pojazdów ciężarowych, ale również pozostali użytkownicy dróg szybkiego ruchu, bowiem tego dnia w życie wszedł długo wyczekiwany przepis związany z zakazem wyprzedzania pojazdów samochodowych przez pojazdy ciężarowe i zespoły pojazdów na autostradach i drogach ekspresowych, na których nie ma trzech pasów ruchu.

Rozpatrując zasadność ww. zmian, należy zgłębić samo pojęcie manewru **wyprzedzania**, które zostało stypizowane w art. 2 ust. 28 ustawy – Prawo o ruchu drogowym¹. Przedmiotowy przepis wskazuje, że jest to **przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w tym samym kierunku**. Eksperti zgodnie twierdzą, iż jest to jeden z najniebezpieczniejszych manewrów na drodze. Niekwestionowany autoritet w zakresie prawnych zagadnień ruchu drogowego – prof. Ryszard Stefański stwierdził, że „**wyprzedzanie**

należy do najtrudniejszych manewrów, dlatego też naruszenie przepisu o wyprzedzaniu jest lekceważeniem jednego z najbardziej podstawowych przepisów ruchu drogowego”².

Oczekiwania społeczne w zakresie zmian legislacyjnych były olbrzymie. Niejednokrotnie sytuacje określane mianem „patologicznych”, tj. wyprzedzanie pojazdów przez pojazd ciężarowy lub też zespół pojazdów na przestrzeni 2–4 km, doprowadzały do frustracji, a w końcowej fazie do bardzo niebezpiecznych zachowań kierowców. Nowe re-



Fot. 2. Działania „Bezpiecznie po autostradzie i ekspresówce”, 26 km autostrady A-4.



Fot. 3. Działania „Bezpiecznie po autostradzie i ekspresówce”, 137 km autostrady A-4.



Fot. 4. Działania „Bezpiecznie po autostradzie i ekspresówce”, 137 km autostrady A-4.

gulacje prawne mają na celu poprawę płynności ruchu pojazdów oraz zmniejszenie liczby niebezpiecznych sytuacji na drogach. W nowym brzmieniu przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym stanowią:

– **art. 16 ust. 2a**

Kierujący pojazdem kategorii N_2 lub N_3 , o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858 albo w załączniku nr 2 do ustawy, lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu na jezdni w jednym kierunku jest obowiązany korzystać wyłącznie z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla danego kierunku, znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni.

– **art. 24 ust. 13 i 14**

13. Kierującemu pojazdem kategorii N_2 lub N_3 , o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858 albo w załączniku nr 2 do ustawy, zabrania się wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu, chyba że pojazd ten porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów kategorii N_2 lub N_3 , obowiązującej na danej drodze.

14. Zakazu, o którym mowa w ust. 13, nie stosuje się do wyprzedzania pojazdów wykonujących na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne wysyłających żółte sygnały błyskowe.

Policja garnizonu dolnośląskiego, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społeczeństwa, mając do dyspozycji narzędzie w postaci nowych przepisów, zaplanowała i realizuje w dalszym ciągu cykl działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na autostradzie A-4 oraz drogach ekspresowych województwa.

Autostrada A-4 w województwie dolnośląskim ma długość 152 km. Odcinek ten rozciąga się od granicy z województwem opolskim aż do granic z Niemcami. Ten główny ciąg komunikacyjny województwa dolnośląskiego jest kluczowym korytarzem transportowym, łączącym wschodnią i zachodnią część Polski. Jest to również część transeuropejskiej sieci transportowej. Przez Dolny Śląsk przebiegają trzy główne drogi ekspresowe, które pełnią bardzo ważną rolę w regionalnym i krajowym systemie transportowym. Droga S-3, przebiegająca przez zachodnią część województwa dolnośląskiego, stanowi ważny szlak łączący nasze województwo z zachodniopomorskim, a tym samym z portami morskimi. Droga S-5, przebiegająca przez wschodnią część naszego regionu, jest łącznikiem z północnymi obszarami kraju, zwłaszcza z Poznaniem. Droga S-8 łączy Wrocław z Łodzią i Warszawą.

W samym 2024 r. działania kontrolno-prewencyjne na autostradzie A-4 oraz drogach ekspresowych województwa zorganizowano pięciokrotnie, tj. 12 stycznia, 18 marca, 12 kwietnia, 30 kwietnia, a także 29 maja. Każdorazowo do takiego przedsięwzięcia kierowanych było 80–150 policjantów ruchu drogowego pojazdami wyposażonymi w wideorejestratory oraz radiowozami oznakowanymi.

DZIAŁANIA KONTROLNO-PREWENCYJNE NA DROGACH DOLNEGO ŚLĄSKA



Fot. 5. Działania „Bezpieczna A-4”, 137 km autostrady A-4.

Zdj. 1–5. Ł. Żukowski.

Czynności realizowane przez Policję podczas działań wspierane są przez funkcjonariuszy Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego we Wrocławiu, a także jednostki podległe. We wszystkich działaniach wykorzystywany jest Bezzałogowy Statek Powietrzny Policji, będący na stanie Wydziału Ruchu Drogowego KWP we Wrocławiu, rejestrujący wykroczenia z powietrza (łącznie 3740 minut nalotu, ujawniono 291 wykroczeń). W trakcie sześciu godzin działań policjanci ujawniali od 57 do 100 wykroczeń związanych z naruszeniem zakazu wyprzedzania. Działania te przebiegają w ramach akcji pod nazwą „Bezpiecznie po autostradzie i ekspresówce”. W szczególnie ważnych momentach na polskich drogach realizacja tych akcji jest wspierana przez wykorzystanie śmigłowca policyjnego wyposażonego w kamerę, mającego bezpośrednie połączenie z załogami patrolującymi drogi szybkiego ruchu biorącymi udział w działaniach.

Od początku stycznia do 1 sierpnia 2024 r. funkcjonariusze ruchu drogowego ujawnili na autostradzie A-4 oraz drogach ekspresowych Dolnego Śląska 1032 wykroczenia związane z wyprzedzaniem przez pojazdy ciężarowe i zespoły pojazdów. Skala procederu pokazuje lekceważący stosunek kierowców tej kategorii pojazdów do obowiązującego porządku prawnego, a także brak dbałości o bezpieczeństwo na drogach.

Podobnie jak inne działania, także i te każdorazowo poprzedzane były informacjami medialnymi (nawet ze wskazaniem konkretnego odcinka drogi, objętego szczególnym nadzorem). Pomimo takich zapowiedzi efekty działań dają wiele do myślenia.

Przegląd materiału dowodowego z działań przy użyciu drona wskazuje także na kolejny problem, o którym mało się mówi, a mianowicie inne nieprawidłowe zachowania, związane bezpośrednio z manewrem wyprzedzania. Mowa o sytuacjach powodowanych przez obu kierow-

ców, tj. zarówno wyprzedzającego, jak i wyprzedzanego. Pierwszy podstawowy problem, który doprowadza do wielu sytuacji kolizyjnych, to nieprawidłowa zmiana pasa ruchu, czyli tzw. faza wstępna wyprzedzania. Kierowcy nie upewniają się co do możliwości wykonania tego manewru albo też licząc na przewagę gabarytową, wymuszają pierwszeństwo przejazdu. Co do samego wyprzedzania, to wielu kierowców pojazdów wyprzedzanych zwiększa prędkość celem uniemożliwienia prawidłowego zakończenia manewru przez wyprzedzającego. O ile taka sytuacja na autostradzie lub drodze ekspresowej nie stwarza zagrożenia zderzenia czołowego, o tyle na drogach niższej kategorii może doprowadzić nawet do śmierci. Końcowa faza wyprzedzania – powrót na uprzednio zajmowany pas ruchu – może niektórym kierowcom również przysporzyć wielu trudności, czy to związanych ze zbyt szybkim powrotem i sytuacją kolizyjną, czy też z bezpodstawnym hamowaniem powodowanym nerwami.

Po roku od wprowadzenia wskazanych wyżej przepisów można stwierdzić, iż znaczna część kierowców stosuje się do zmian. Mimo wszystko jednak przed dolnośląską Policją mnóstwo pracy związanej z edukowaniem społeczeństwa w zakresie zmian mających doprowadzić do znaczącej poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przed nami kolejne tego typu działania. Korzystajmy z każdej możliwości dotarcia do kierowców, czy to poprzez spotkania, czy wystąpienia medialne. Może właśnie dzięki takim inicjatywom pomożemy uchronić niejedno ludzkie istnienie.

¹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).

² R.A. Stefański, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Warszawa 1997.

Summary

Activities carried out by the Lower Silesian Police on the A-4 highway and expressways in connection with changes to overtaking regulations

The author of the article, Head of the Road Traffic Department of the Provincial Police Headquarters in Wrocław, describes cyclical control and preventive activities carried out by the Lower Silesian Police to improve road safety on the A-4 highway and expressways in the province. The actions were taken in connection with the entry into force of the amendments to the Road Traffic Act on July 1, 2023, which introduced, among others, a ban on overtaking vehicles by trucks and vehicle groups on highways and expressways where there are not three lanes of traffic. During these activities, in the first half of 2024, traffic officers revealed 1,032 offences related to overtaking by trucks and vehicle groups on the A-4 highway and expressways in Lower Silesia. The author notes that although numerous drivers comply with these regulations, the Lower Silesian Police still have a lot of work to do in educating the public to improve road safety.

Tłumaczenie: Beata Peplowska



PODSUMOWANIE KURSÓW SPECJALISTYCZNYCH

zrealizowanych przez Zakład Ruchu Drogowego
Centrum Szkolenia Policji w Legionowie w I półroczu 2024 r.

Fot. 1. Kierowanie w parach, kurs RD. Zdj. B. Spinek.

mł. insp. Sławomir Hołoweńko

Kierownik
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

kom. Wojciech Biedrzycki

Zastępca Kierownika
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

W niniejszym artykule autorzy za główny cel postawili sobie przedstawienie analizy liczby i rodzajów zrealizowanych kursów specjalistycznych oraz funkcjonariuszy Policji przeszkolonych przez Zakład Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie w I półroczu 2024 r. Należy nadmienić, że poszczególne kursy realizowane były zarówno na terenie Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, jak również w formie kursów wyjazdowych przeprowadzonych dla funkcjonariuszy poszczególnych komend wojewódzkich Policji, dlatego też autorzy dodatkowo podjęli się zadania, aby zaprezentować rozlokowanie poszczególnych kursów specjalistycznych, ich specjalizację oraz liczbę policjantów przeszkolonych w tym zakresie.

Niemniej jednak przed przedstawieniem przeprowadzonej analizy, w celu odpowiedniego wprowadzenia do omawianej problematyki, zasadne jest scharakteryzowanie specyfiki funkcjonowania Zakładu Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie. Zakład ten w strukturze jednostki znajduje się w pionie dydaktycznym. Pod względem wielkości jest drugą komórką dydaktyczną i liczy 35 etatów. Na powyższą liczbę składają się 34 etaty policyjne (w tym 2 etaty kierownicze) oraz 1 etat pracowniczy. Do głównych zadań komórki dydaktycznej należy realizowanie zajęć na szkoleniach zawodowych podstawowych,

szkoleniach zawodowych podoficerskich, szkoleniach zawodowych aspiranckich oraz niżej wymienionych kursach specjalistycznych:

- w zakresie ruchu drogowego (RD);
- w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP);
- w zakresie obsługi wideorejestratora (VR);
- w zakresie kontroli tachografów cyfrowych (T);
- w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym (TJS);
- w zakresie doskonalenia techniki kierowania motocyklem szosowym (TJMS).

PODSUMOWANIE KURSÓW RD W I PÓŁROCZU 2024

W ramach realizacji przedmiotowych szkoleń i kursów kadra dydaktyczna ZRD przekazuje wiedzę i kształci umiejętności m.in. z zakresu przepisów ruchu drogowego, kontroli transportu drogowego, kontroli stanu technicznego pojazdów, kierowania ruchem drogowym, użycia urządzeń kontrolno-pomiarowych oraz doskonalenia techniki jazdy motocyklem szosowym i samochodem osobowym. Z uwagi na różnorodność tematyki, a także szeroki zakres specjalizacji realizowanych kursów, w celu zapewnienia jak najwyższej jakości kształcenia ZRD został podzielony na 5 zespołów, tj.:

- 1) Zespół Taktyki Pracy Policjanta Ruchu Drogowego;
- 2) Zespół Przepisów Ruchu Drogowego;
- 3) Zespół Zajęć Praktycznych;
- 4) Zespół Techniki Samochodowej;
- 5) Zespół Motocyklowy.

1. Zespół Taktyki Pracy Policjanta Ruchu Drogowego

Zespół w trakcie zajęć zapoznaje kursantów z podstawowymi aktami prawnymi regulującymi pracę policjanta ruchu drogowego oraz z zasadami bezpiecznego wykonywania zadań podczas kontroli drogowej. Prowadzi szkolenia dotyczące transportu drogowego oraz niezarobkowego przewozu drogowego osób i rzeczy. Na zajęciach prowadzonych przez policjantów zespołu taktyki kursanci, po przyswojeniu wiedzy teoretycznej, zdobytą wiedzę wykorzystują podczas zajęć praktycznych polegających na kontroli pojazdów na drogach publicznych, w szczególności pojazdów świadczących usługi zarobkowego transportu osób i rzeczy.

2. Zespół Przepisów Ruchu Drogowego

Zadaniem zespołu jest zapoznanie słuchaczy z przepisami dotyczącymi ruchu drogowego. Liczne zmiany przepisów wymuszają potrzebę stałego śledzenia i aktualizowania wiedzy w tym obszarze. Dokładna znajomość oraz właściwa interpretacja obowiązujących regulacji prawnych jest niezbędna i pozwala policjantom podejmować odpowiednie decyzje podczas codziennej służby.

3. Zespół Zajęć Praktycznych

Poza posiadaniem bardzo szerokiej wiedzy teoretycznej, służba policjanta ruchu drogowego wymaga także szerokich umiejętności praktycznych. Ich kształceniem zajmuje się przede wszystkim Zespół Zajęć Praktycznych. Do najważniejszych z nich należy kierowanie ruchem drogowym, prawidłowa technika jazdy samochodem osobowym, a także umiejętność wykorzystania mierników prędkości oraz wideorejestratorów. W pierwszej fazie szkolenia zajęcia odbywają się na autodromie, placu manewrowym, płycie poślizgowej, a następnie przenoszą się na drogi województwa mazowieckiego, gdzie kursanci, pod nadzorem doświadczonej kadry dydaktycznej, mają możliwość doskonalenia umiejętności w rzeczywistych warunkach drogowych.



Fot. 2. Kierowanie ruchem drogowym, kurs RD.
Zdj. B. Spinek.

4. Zespół Techniki Samochodowej

Postęp naukowo-techniczny w dziedzinie motoryzacji wymaga od policjantów ruchu drogowego posiadania olbrzymiej, a przede wszystkim aktualnej wiedzy w tym zakresie. Wykładowcy, którzy na bieżąco zapoznają się z nowinkami technologicznymi, zdobytą wiedzę w zakresie aktualnych przepisów dotyczących warunków technicznych pojazdów oraz kontroli ich stanu technicznego przekazują następnie kursantom. Zajęcia prowadzone są zarówno na terenie Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, w specjalnie do tego przygotowanej stacji kontroli pojazdów, jak i w warunkach rzeczywistych – na drogach publicznych województwa mazowieckiego.

5. Zespół Motocyklowy

Tradycją komórek ruchu drogowego jest posługiwanie się w służbie motocyklami. Efektywność służby, jak również bezpieczeństwo policjanta – motocyklisty zależy od posiadanych umiejętności kierowania tymi pojazdami. Zakład Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, realizując szkolenia w tym zakresie, wychodzi naprzeciw istniejącym potrzebom. Doświadczeni instruktorzy uczą słuchaczy prawidłowej eksploatacji jednośladów, techniki jazdy motocyklem szosowym, zatrzymywania do kontroli drogowej podczas pełnienia służby na motocyklu, pilotażu, jazdy w kolumnie oraz asysty motocyklowej. Zajęcia odbywają się zarówno na autodromie, jak również na drogach publicznych.

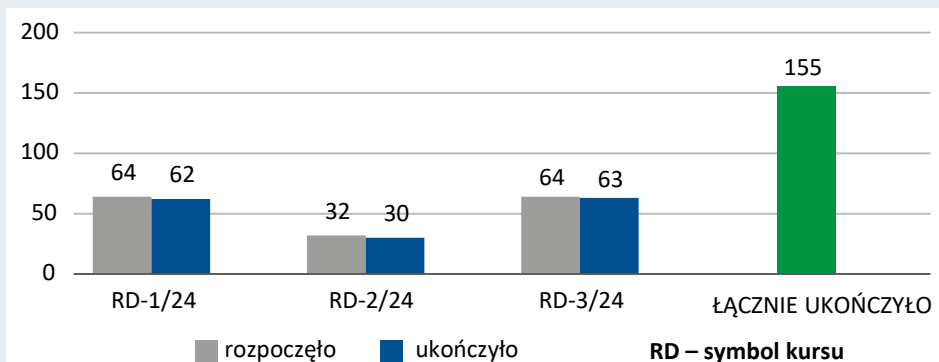
Warto zaznaczyć, że Zakład Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie oraz Zakład Prewencji i Ruchu Drogowego Szkoły Policji w Katowicach są jedynymi komórkami szkoleniowymi w Policji realizującymi zajęcia w zakresie ruchu drogowego. Przy czym kursy specjalistyczne dla policjantów ruchu drogowego w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym (TJS) oraz doskonalenia techniki kierowania motocyklem szosowym (TJMS) realizowane są wyłącznie przez Zakład Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie. W związku z powyższym to na tych komórkach spoczywa cały ciężar przeszkolenia wszystkich policjantów realizujących swoje obowiązki służbowe w komórkach ruchu drogowego.

Poniżej przedstawiono liczbę przeszkolonych policjantów oraz zrealizowanych kursów przez kadre dydaktyczną Zakładu Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie w I półroczu 2024 r., zarówno na terenie jednostki, jak również w ramach kursów zamiejscowych.

Kursy specjalistyczne zrealizowane na terenie Centrum Szkolenia Policji w Legionowie

1. Kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego (RD).

W omawianym okresie czasu zrealizowano 3 edycje kursu. Łącznie rozpoczęło je 160 funkcjonariuszy, a ukończyło 155.



Wykres 1. Kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego (RD).



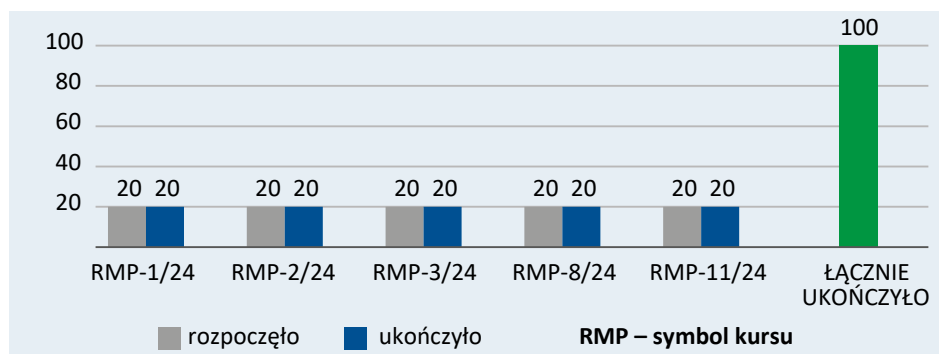
Fot. 3. Kierowanie ruchem drogowym, skrzyżowanie z tramwajem. Zdj. B. Spinek.



Fot. 4. Zajęcia z obsługi VR, kurs RD. Zdj. M. Gąsior.

2. Kurs specjalistyczny w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP).

Przeprowadzono 5 edycji przedmiotowego kursu, łącznie przystąpiło do nich 100 funkcjonariuszy i wszyscy ukończyli go z wynikiem pozytywnym.



Wykres 2. Kurs specjalistyczny w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP).



◀ Fot. 5. Ćwiczenia, pomiar prędkości, kurs RMP. Zdj. A. Karolak.

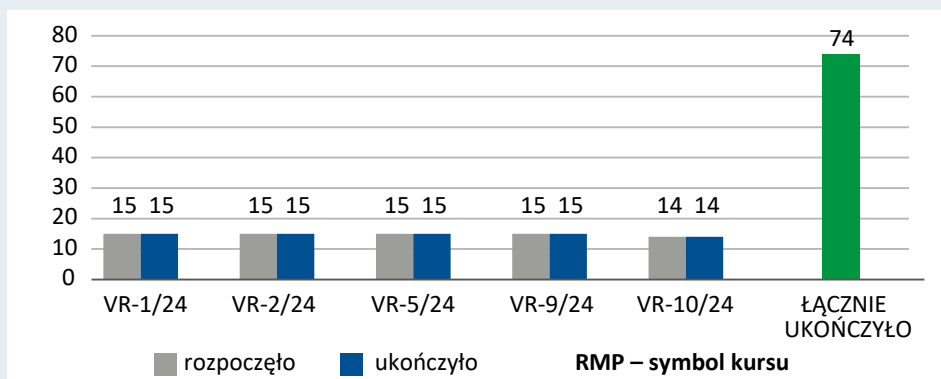


▲ Fot. 6. Demonstracja urządzenia, kurs RMP. Zdj. B. Spinek.

PODSUMOWANIE KURSÓW RD W I PÓŁROCZU 2024

3. Kurs specjalistyczny w zakresie obsługi wideorejestratora (VR).

W pierwszym półroczu 2024 r. zrealizowano 5 edycji przedmiotowego kursu. Łącznie przystąpiły 74 osoby i wszyscy ukończyli je z wynikiem pozytywnym.



Wykres 3. Kurs specjalistyczny w zakresie obsługi wideorejestratora (VR).

◀ Fot. 7. Kontrola pojazdu, kurs VR. Zdj. A. Karolak.



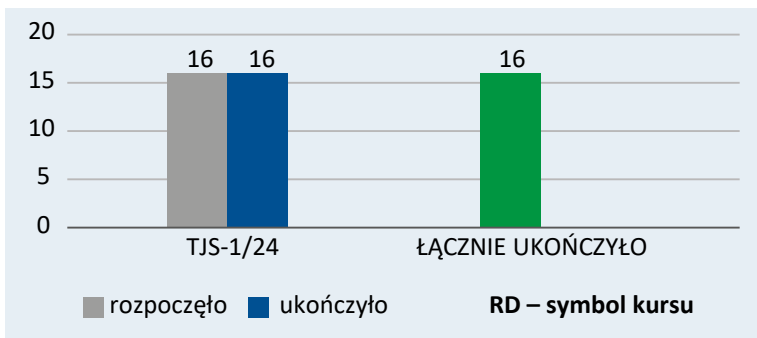
▶ Fot. 8. Widok ekranu, kurs VR. Zdj. A. Karolak.

4. Kurs specjalistyczny w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym (TJS).

Zrealizowano jedną edycję kursu, podczas której przeszkolono 16 funkcjonariuszy.



▲ Fot. 9. Próba stewarda, kurs TJS. Zdj. A. Karolak.



Wykres 4. Kurs specjalistyczny w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym (TJS).

▶ Fot. 10. Technika jazdy w kolumnie, kurs TJS. Zdj. A. Karolak.



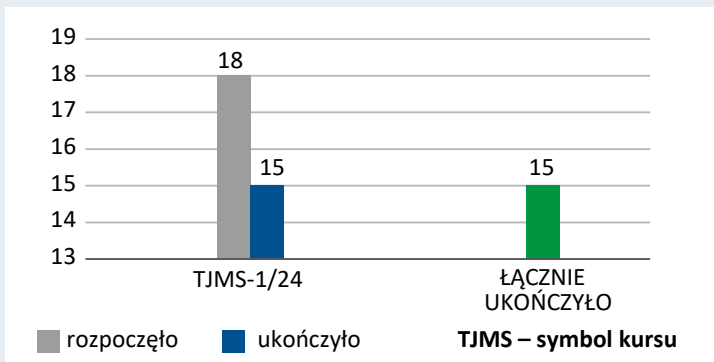
5. Kurs specjalistyczny dla policjantów ruchu drogowego w zakresie doskonalenia techniki kierowania motocyklem szosowym (TJMS).

W I półroczu zrealizowano jedną edycję kursu TJMS. Kurs rozpoczęło 18 osób, a z wynikiem pozytywnym ukończyło 15.



▲ Fot. 11. Eskorta policyjna, kurs TJMS. Zdj. K. Kaczyński.

► Fot. 12. Pokonywanie toru przeszkód, TJMS. Zdj. K. Kaczyński.



Wykres 5. Kurs specjalistyczny dla policjantów ruchu drogowego w zakresie doskonalenia techniki kierowania motocyklem szosowym (TJMS).



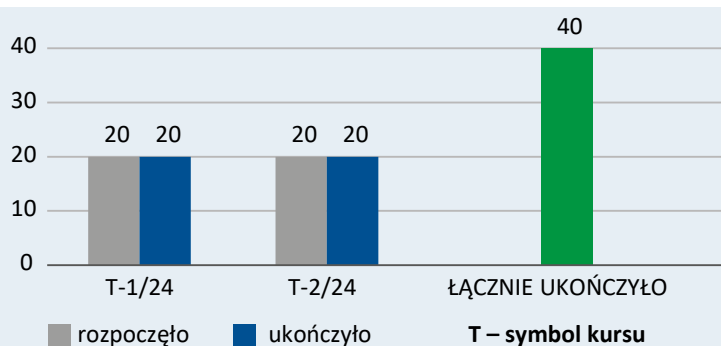
6. Kurs specjalistyczny w zakresie kontroli tachografów cyfrowych (T).

Przeprowadzono 2 edycje kursu, podczas których przeszkolono 20 policjantów.



▲ Fot. 13. Pobieranie wydruku z tachografu, kurs T. Zdj. M. Jackowski.

► Fot. 14. Pobieranie danych z tachografu, kurs T. Zdj. M. Jackowski.



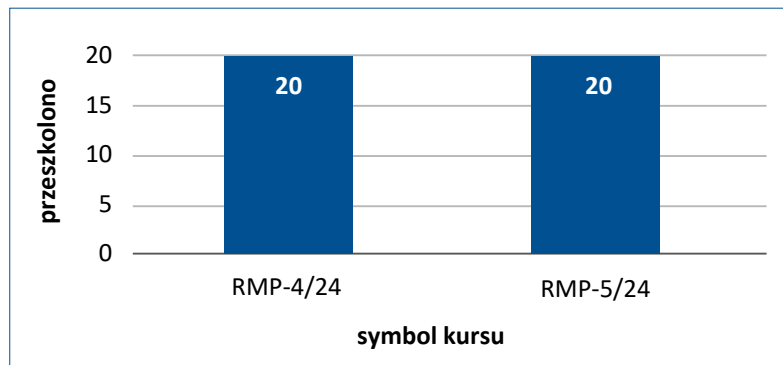
Wykres 6. Kurs specjalistyczny w zakresie kontroli tachografów cyfrowych (T).



Kursy specjalistyczne zrealizowane na terenie poszczególnych komend wojewódzkich Policji

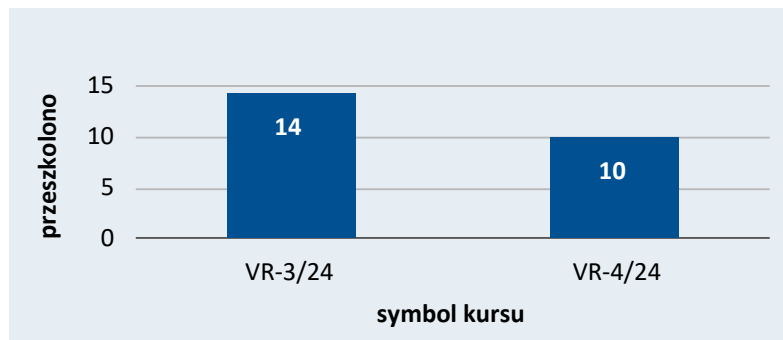
1. Kursy specjalistyczne zrealizowane dla policjantów podległych Komendzie Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy.

Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP).
Zrealizowano 2 edycje kursu, podczas których przeszkolono 40 funkcjonariuszy.



Wykres 7. Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP) – Bydgoszcz.

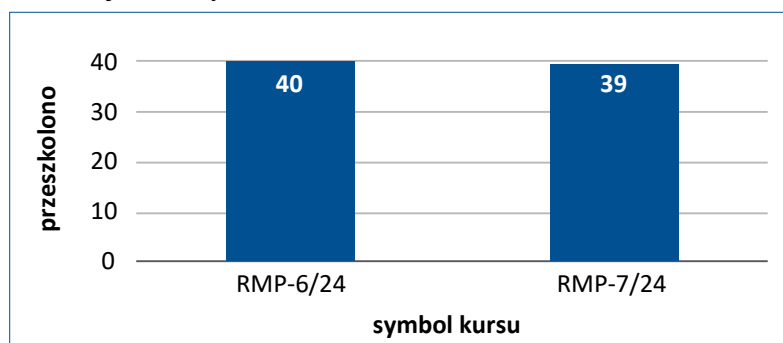
Kurs specjalistyczny w zakresie obsługi wideorejestratora (VR).
Zrealizowano 2 edycje kursu, podczas których przeszkolono 24 funkcjonariuszy.



Wykres 8. Kurs specjalistyczny w zakresie obsługi wideorejestratora (VR) – Bydgoszcz.

2. Kursy specjalistyczne zrealizowane dla policjantów podległych Komendzie Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP).
Zrealizowano 2 edycje kursu, podczas których przeszkolono 79 funkcjonariuszy.



Fot. 15. Zajęcia grupowe, kurs RMP. Zdj. B. Spinek.



Fot. 16. Widok ekranu, kurs VR. Zdj. A. Karolak.

Wykres 9. Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP) – Wrocław.

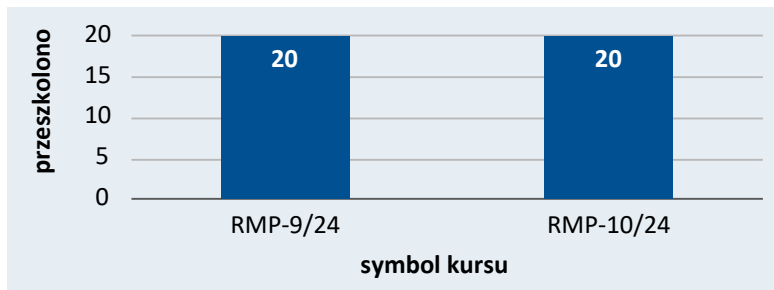
3. Kursy specjalistyczne zrealizowane dla policjantów podległych Komendzie Wojewódzkiej Policji w Gdańsku.

Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP).

Zrealizowano 2 edycje kursu, podczas których przeszkolono 40 funkcjonariuszy.

Kurs specjalistyczny w zakresie obsługi wideorejestratora (VR).

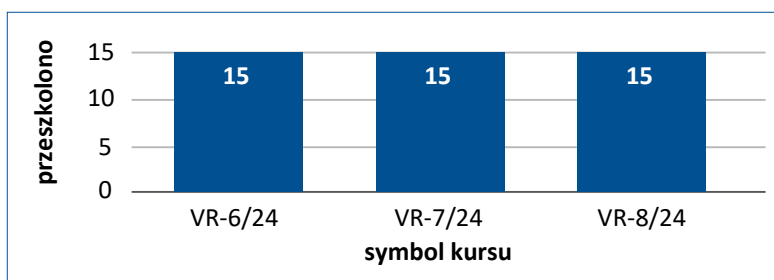
Zrealizowano 3 edycje kursu, podczas których przeszkolono 45 funkcjonariuszy.



Wykres 10. Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP) – Gdańsk.



Fot. 17. Przygotowanie do zajęć, kurs RMP.
Zdj. B. Spinek.

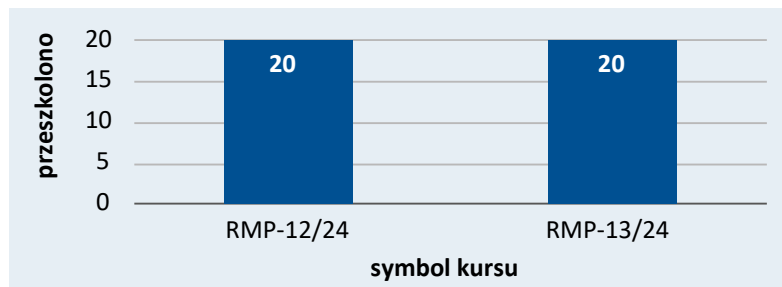


Wykres 11. Kurs specjalistyczny w zakresie obsługi wideorejestratora (VR) – Gdańsk.

4. Kursy specjalistyczne zrealizowane dla policjantów podległych Komendzie Wojewódzkiej Policji w Lublinie.

Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP).

Zrealizowano 2 edycje kursu, podczas których przeszkolono 40 funkcjonariuszy.

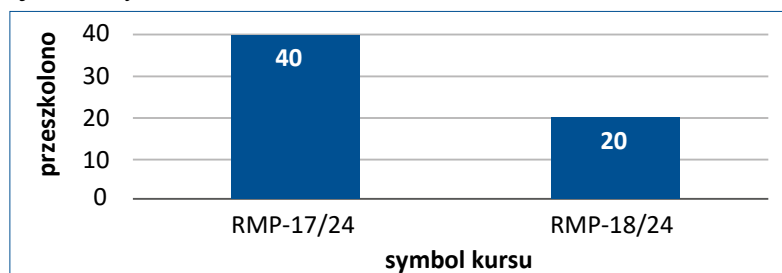


Wykres 12. Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP) – Lublin.

5. Kursy specjalistyczne zrealizowane dla policjantów podległych Komendzie Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie.

Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP).

Zrealizowano 2 edycje kursu, podczas których przeszkolono 60 funkcjonariuszy.



Wykres 13. Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP) – Rzeszów.



Fot. 18. Pomiary odległości między pojazdami, DBC, kurs RMP. Zdj. B. Spinek.

PODSUMOWANIE KURSÓW RD W I PÓŁROCZU 2024

6. Kursy specjalistyczne zrealizowane dla policjantów podległych Komendzie Wojewódzkiej Policji w Poznaniu.

Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP).

Zrealizowano 2 edycje kursu, podczas których przeszkolono 74 funkcjonariuszy.

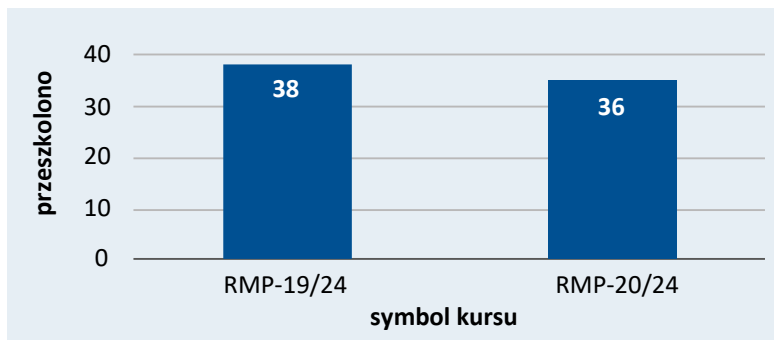


Fot. 19. Ręczny miernik prędkości. Zdj. R. Karyś.

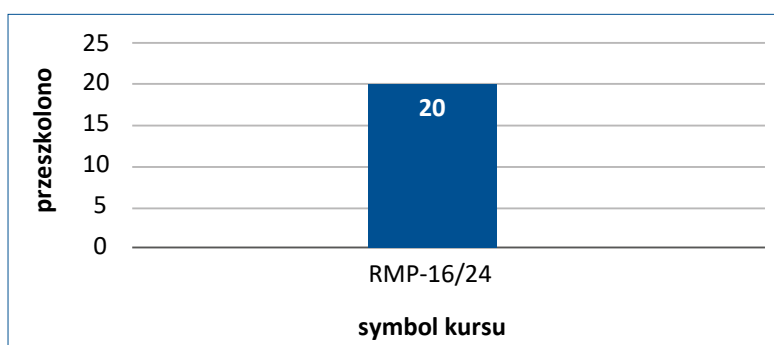
7. Kurs specjalistyczny zrealizowany dla policjantów podległych Komendzie Wojewódzkiej Policji w Białymstoku.

Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP).

Zrealizowano 1 edycję kursu, podczas którego przeszkolono 20 funkcjonariuszy.



Wykres 14. Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP) – Poznań.



Wykres 15. Kurs w zakresie ręcznych mierników prędkości (RMP) – Białystok.

Podsumowanie

Jak wynika z zaprezentowanej analizy, kadra dydaktyczna Zakładu Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, w I półroczu 2024 r. zrealizowała 35 kursów specjalistycznych, podczas których przeszkoliła 822 policjantów komórek ruchu drogowego z jednostek organizacyjnych Policji całego kraju.

W analizie autorzy pominęli szkolenia zawodowe podstawowe, szkolenia zawodowe podoficerskie oraz szkolenia zawodowe aspiranckie, gdyż te przedsięwzięcia realizowane są we współpracy z kadrami dydaktycznymi innych komórek organizacyjnych Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, a celem było przedstawienie kursów specjalistycznych pozostających we właściwości merytorycznej Zakładu Ruchu Drogowego. Ponadto autorzy pominęli szkolenia, doskonalenia i kursy realizowane dla innych komórek Policji, niebędących komórkami ruchu drogowego, a także dla podmiotów pozapolicyjnych, gdyż te przedsięwzięcia realizowane są zależnie od bieżącej potrzeby i nie mają stałego charakteru. Natomiast autorom zależało, aby skupić się na kursach, które mają charakter stały i wynikają z potrzeby przeszkolenia policjantów na co dzień pełniących swoje obowiązki służbowe w komórkach ruchu drogowego Policji.

Autorzy zdają sobie sprawę, że temat nie został w pełni wyczerpany i można by pokusić się o bardziej szczegółową analizę przedstawionej problematyki, jednakże z uwagi na ograniczenia objętości niniejszego materiału skupiono się na najważniejszych wątkach. Jednocześnie

autorzy żywią nadzieję, że przedmiotowy artykuł przybliży czytelnikom zakres zadań i sposób funkcjonowania Zakładu Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, a także zachęci ich do dalszego zgłębienia literatury dotyczącej służby funkcjonariuszy komórek ruchu drogowego Policji.

Summary

Summary of specialized courses carried out by the Road Traffic Department of the Police Training Centre in Legionowo in the first half of 2024

The introductory part of the article, as an introduction to the discussed issues, characterizes the specifics of the functioning of the Road Traffic Department of the Police Training Centre in Legionowo, including its organizational structure, tasks, and division into teams. The main part of the study presents an analysis of the number and types of specialized courses completed as well as the number of police officers trained by the Road Traffic Department of the Police Training Centre in Legionowo in the first half of 2024. This includes both courses carried out at the Police Training Centre in Legionowo and off-site courses conducted for officers of various provincial police headquarters. Regarding the off-site courses, the article presents the location of particular specialized courses, their specialization, and the number of police officers trained in this area.

Thumaczenie: Joanna Łaszyn

POLECENIA I SYGNAŁY

obowiązujące podczas

KIEROWANIA RUCHEM DROGOWYM

kom. Adam Karolak

Zakład Ruchu Drogowego CSP

sierż. szt. Małgorzata Karolak

Zakład Ruchu Drogowego CSP

Jednym z zadań policjantów ruchu drogowego jest kierowanie ruchem drogowym. Ważnym aspektem jest, aby ruch na drogach odbywał się płynnie, bez żadnych zakłóceń. Kierujący oraz inny uczestnik ruchu drogowego oczekują od policjanta znajdującego się na skrzyżowaniu, aby wydawane przez niego gesty i sygnały były zrozumiałe dla osób, dla których są przeznaczone.

Policjant kieruje ruchem drogowym za pomocą postawy ciała i ruchu rąk. Powinien być widoczny oraz wyposażony w kamizelkę barwy żółtej z elementami odbłaskowymi i napisem „POLICJA”, rękawiczki koloru białego do kierowania ruchem drogowym i gwizdek sygnałowy. Użycie gwizdka sygnałowego pozwala zwrócić uwagę na wydawane sygnały i polecenia. Niestosowanie się do poleceń osoby uprawnionej do kierowania ruchem stanowi wykroczenie z art. 92 § 1 k.w.¹, zagrożone mandatem karnym w wysokości do 5000 zł, dodatkowo na konto kierującego pojazdem dopisana zostanie liczba 15 punktów karnych².

GEST DO ZMIANY KIERUNKU RUCHU

W celu wykonania zmiany kierunku ruchu policjant powinien³:

- 1) podnieść prawą rękę, która jest skierowana przodem do góry, dłoń powinna znajdować się powyżej głowy, ręka lekko zgięta w łokciu (fot. 1a, 1b, 1c i 1d);
- 2) wykonać zwrot w lewo lub w prawo z prawą ręką podniesioną do góry, pod warunkiem że wszyscy uczestnicy ruchu opuścili skrzyżowanie;
- 3) wyciągnąć obie ręce w bok na wysokość barków (fot. 2);
- 4) prawą ręką zgiętą w łokciu wykonać ruch na wysokości twarzy w stronę lewego barku; lewą rękę zgiąć w łokciu i skierować na wysokość lewego ucha (fot. 3a i 3b), następnie ręce opuścić w dół wzdłuż tułowia.

Gesty opisane w pkt 3 i 4 osoba kierująca ruchem wykonuje tylko raz.



KIEROWANIE RUCHEM DROGOWYM

POZYCJA PODSTAWOWA

Linia barków policjanta wskazuje otwarty kierunek ruchu, ręce powinny być opuszczone wzdłuż tułowia, głowa wykonuje zwroty w lewo i w prawo, nogi znajdują się w lekkim rozkroku (fot. 4a i 4b)⁴.



Fot. 4a.



Fot. 4b.



Fot. 5a.



Fot. 5b.



Fot. 5c.



Fot. 5d.

W przypadku sprowadzania pojazdu do kierującego ruchem na linię osi skrzyżowania (kierunek otwarty) kierujący ruchem powinien wykonać ręką ruch po łuku w płaszczyźnie pionowej, zginając rękę w łokciu, nadgarstku i dłoni (fot. 5a, 5b, 5c i 5d). Całą dłonią można wskazać miejsce na skrzyżowaniu do chwilowego zatrzymania pojazdu⁵.

W trakcie kierowania ruchem drogowym policjant porusza się po skrzyżowaniu, nie zmieniając pozycji ciała w stosunku do obowiązującego w określonym czasie kierunku ruchu.

GESTY PONAGLAJĄCE RUCH POJAZDÓW NADJEŹDZAJĄCYCH Z PRAWEJ LUB Z LEWEJ STRONY

Kierujący ruchem gesty upewniające uczestników ruchu o utrzymaniu kierunku i przyspieszające przejazd pojazdów wykonuje:

- prawą ręką od wyprostowanego ramienia w kierunku nadjeżdżających pojazdów do lewego barku na wysokości twarzy, zginając rękę w łokciu i utrzymując dłoń pionowo, stroną zewnętrzną do nadjeżdżających pojazdów (fot. 6a i 6b);
- lewą ręką od wyprostowanego ramienia w kierunku nadjeżdżających pojazdów, zginając ją za siebie tak, aby dłoń znalazła się na wysokości lewego ucha (fot. 7a i 7b)⁶.



Fot. 6a.



Fot. 6b.



Fot. 7a.



Fot. 7b.

PRZEPUSzcZENIE PRZEZ SKRZYŻOWANIE LEWOSKRĘTÓW NADJEŹDZAJĄCYCH Z LEWEJ STRONY (TZW. SZABELKA)⁷

W celu przepuszczenia pojazdów skręcających w lewo policjant zatrzymuje pojazdy nadjeżdżające z prawej strony. Następuje to poprzez podniesienie prawej ręki, ramię i przedramię powinny tworzyć kąt zbliżony do prostego, wewnętrzna strona dłoni powinna być zwrócona w kierunku pojazdów zatrzymywanych, dłoń musi znajdować się na wysokości głowy (fot. 8).

W celu przepuszczenia pojazdów jadących z lewej strony i skręcających w lewo (bez objeżdżania policjanta) policjant wykonuje czynności:

- 1) ustala moment do zatrzymania pojazdów; przyspiesza ruch dla tych, którzy znajdują się blisko skrzyżowania;
- 2) daje polecenie zatrzymania się;
- 3) wyciąga prawą rękę lekko zgiętą w łokciu przed siebie, wysuwa lewą nogę do przodu (fot. 9);
- 4) odwraca głowę w kierunku pojazdów skręcających w lewo, wyciąga lewą rękę w bok, wskazując pojazd skręcający, daje polecenie opuszczenia skrzyżowania (fot. 10a, 10b i 10c).

Celem przepuszczenia kolejnych lewoskrętów policjant powtarza ruchy ręki tak, aby były widoczne i energiczne.



Fot. 8.



Fot. 9.



Fot. 10a.



Fot. 10b.



Fot. 10c.

PRZEPUSzcZENIE PRZEZ SKRZYŻOWANIE LEWOSKRĘTÓW NADJEJŻĄCYCH Z PRAWEJ STRONY (TZW. ŻABKA)

W celu przepuszczenia pojazdów jadących z prawej strony i skręcających w lewo (bez objeżdżania policjanta) policjant wykonuje czynności:

- 1) zatrzymuje pojazdy nadjeżdżające z lewej strony poprzez podniesienie pionowo w bok ręki lewej, która jest zgięta w łokciu, wewnętrzna strona dłoni (palce złączone) powinna być zwrócona do nadjeżdżających pojazdów (fot. 11);
- 2) prawą ręką wskazuje pierwszy pojazd skręcający w lewo z prawej strony, następnie przenosi ją góra za

siebie na wysokości prawej części karku oraz zezwala na skręcenie w lewo za sobą (fot. 12a, 12b i 12c)⁸.



Fot. 11.



Fot. 12a.



Fot. 12b.



Fot. 12c.

GESTY POMOCNICZE WYSTĘPUJĄCE PRZED ZMIANĄ KIERUNKU RUCHU

Występują również gesty pomocnicze, które funkcjonariusze stosują na zakończenie cyklu. Sygnały te nie są opisane w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.

Wyróżniamy dwa gesty o upewnieniu zatrzymania pojazdów w wyznaczonym miejscu: z prawej strony oraz z lewej strony:

- 1) policjant wykonuje wykrok prawą nogą po skosie w prawą stronę, z uniesioną pionowo do góry prawą ręką, którą delikatnie opuszcza, wewnętrzna strona dłoni skierowana w stronę zatrzymanych pojazdów, następnie podnosi do pozycji pionowej (fot. 13a, 13b, 13c);
- 2) policjant wykonuje wykrok lewą nogą po skosie w lewą stronę, z uniesioną pionowo w bok lewą ręką, która jest zgięta w łokciu, wewnętrzna strona dłoni (palce złączone) powinna być zwrócona do zatrzymanych pojazdów, prawa ręka powinna być jednocześnie uniesiona pionowo do góry, następnie opuszcza lewą ręką, prawa ręka uniesiona pionowo do góry (fot. 14a, 14b i 14c).

KIEROWANIE RUCHEM DROGOWYM



Fot. 13a.

Fot. 13b.

Fot. 13c.



Fot. 14a.

Fot. 14b.

Fot. 14c.



Fot. 15.

GEST „UWAGA”

Jeżeli do skrzyżowania zbliża się pojazd uprzywilejowany, policjant powinien zapewnić mu bezpieczny przejazd poprzez zatrzymanie całego ruchu pojazdów oraz ruchu pieszych. W tej sytuacji daje kilka sygnałów gwizdkiem sygnałowym z jednoczesnym podniesieniem prawej ręki do góry – daje sygnał „uwaga” (fot. 15).

Zdj. A. Karolak.

PODSUMOWANIE

Podstawowym obowiązkiem policjantów ruchu drogowego jest kierowanie ruchem. Ma to znaczenie dla utrzymania porządku na drodze oraz upłynniania ruchu drogowego. Wszyscy uczestnicy ruchu drogowego są obowiązani stosować się do gestów i sygnałów wydawanych przez policjanta kierującego ruchem drogowym na skrzyżowaniu. Zgodnie z art. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym polecenia wydawane przez policjanta kierującego ruchem na skrzyżowaniu mają pierwszeństwo przed sygnałami świetlnymi oraz znakami drogowymi. Przebywając

na skrzyżowaniu podczas kierowania ruchem drogowym, policjant powinien pamiętać przede wszystkim o bezpieczeństwie własnym.

- ¹ Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r. poz. 2119).
- ² Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 977), art. 96 § 1ad.
- ³ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1101), zał. nr 1, § 3 ust. 3.
- ⁴ Tamże, zał. nr 1, § 3 ust. 2 pkt 1.
- ⁵ Tamże, zał. nr 1, § 6 ust. 1.
- ⁶ Tamże, zał. nr 1, § 3 ust. 2 pkt 2.
- ⁷ Tamże, zał. nr 1, § 8.
- ⁸ Tamże, zał. nr 1, § 8 ust. 1.

Bibliografia

- Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r. poz. 2119).
- Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2024 r. poz. 145, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 977).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywnien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń. (Dz. U. z 2013 r. poz. 1624, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1101).
- 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.).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. poz. 1897).

Summary***Commands and signals to be respected during traffic management***

The article aims to describe the gestures and signals given by a police officer directing traffic at an intersection. The description is enriched by photographs illustrating the various gestures. It reminds that according to the hierarchy of traffic signs and signals, the person directing traffic is the most important at an intersection, followed by traffic lights, road signs, and the regulations of the Traffic Law Act. Therefore, all road users are obliged to comply with the instructions of a person authorized to direct traffic, and failure to do so constitutes an offence under Article 92(1) of the Code of Petty Offences.

Thumaczenie: Joanna Łaszczyn

Kontrola stanu technicznego

MOTOCYKLA

w warunkach drogowych

mł. asp. Krystian Dewerenda

Zakład Ruchu Drogowego CSP

Bezpieczeństwo na drogach jest jednym z najważniejszych aspektów, o które musimy dbać jako społeczeństwo. W kontekście zwiększającej się liczby motocykli poruszających się po polskich drogach niezwykle istotne jest, aby pojazdy te były w nienagannym stanie technicznym. Regularne kontrole stanu technicznego prowadzone przez policjantów pozwalają nie tylko na wczesne wykrycie ewentualnych usterek, ale także na zapobieganie wypadkom, które mogą wynikać z niesprawności pojazdów. Niniejszy artykuł jest skierowany do policjantów zajmujących się kontrolą stanu technicznego motocykla i motoroweru w warunkach drogowych. Przedstawiono w nim kluczowe aspekty przepisów regulujących warunki techniczne motocykla, zakres kontroli w warunkach drogowych oraz konsekwencje, jakie mogą wynikać z zaniedbań w tym zakresie.

Zgodnie z art. 129 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) policjant jest uprawniony do sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów, masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze. Pamiętać jednak należy, że zgodnie z § 2 ust. 4 pkt 2 zarządzenia 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.) czynność ta zastrzeżona jest dla policjantów posiadających wiedzę specjalistyczną i umiejętności w tym zakresie. Pojęcie motocykla reguluje art. 2 pkt 45 ustawy – Prawo o ruchu drogowym:

motocykl – pojazd samochodowy dwukołowy kategorii L3e albo dwukołowy z bocznym wózkiem kategorii L4e, albo trójkołowy kategorii L5e o symetrycznym rozmiesz-

czeniu kół, spełniający kryteria klasyfikacji dla pojazdów odpowiednio dla kategorii L3e albo L4e, albo L5e, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.).

Zgodnie z załącznikiem nr 2 do ustawy – Prawo o ruchu drogowym kategoria L to pojazdy dwukołowe lub trójkołowe, niektóre pojazdy czterokołowe, w tym:

- kategoria L3e – motocykle dwukołowe bez bocznego wózka;
- kategoria L4e – motocykle dwukołowe z bocznym wózkiem;
- kategoria L5e – motocykle trójkołowe.

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO MOTOCYKLA

Wymiary

Maksymalne wymiary pojazdu określone zostały w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502, z późn. zm.).

Długość motocykla, motoroweru lub roweru, pojazdu czterokołowego oraz zespołu złożonego z motocykla, motoroweru, roweru lub pojazdu czterokołowego z przyczepą nie może przekraczać 4,00 m (§ 2 ust. 1 pkt 11).

Wysokość motocykla, motoroweru oraz niektórych pojazdów czterokołowych nie może przekraczać 2,50 m (§ 2 ust. 12).

Szerokość motocykla i motoroweru oraz niektórych pojazdów czterokołowych nie może przekraczać 2,00 m, a jednośladowego motoroweru 1,00 m (§ 2 ust. 13).

Powyższe przepisy stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1998 r.

Rozporządzenie określa także dopuszczalną masę całkowitą pojazdu oraz dopuszczalną ładowność, natomiast w trakcie kontroli w warunkach drogowych jej sprawdzenie może okazać się niemożliwe, dlatego w przypadku wystąpienia podejrzenia przekroczenia wartości dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnej ładowności należy skorzystać z pomocy stacji kontroli pojazdów lub mobilnej wagi. Należy także pamiętać, że motocykle, motorowery i pojazdy czterokołowe mogą ciągnąć przyczepę o masie określonej przez producenta, ale nieprzekraczającej 50% masy pojazdu nieobciążonego, a wózek boczny motocykla powinien być umieszczony po jego prawej stronie.

Obowiązkowe wyposażenie motocykla

Obowiązkowe wyposażenie motocykla określone jest w § 11 ww. rozporządzenia, a jego celem jest zapewnienie bezpieczeństwa zarówno motocyklistom, jak i innym uczestnikom ruchu drogowego. Poniżej umieszczono listę elementów, które są wymagane zgodnie z obowiązującymi przepisami:

- 1) numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) albo numer ramy, umieszczony w sposób trwały na ramie lub innym podobnym podstawowym elemencie konstrukcyjnym, oraz tabliczka znamionowa określona w załączniku nr 4 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia; numeru identyfikacyjnego VIN nie wymaga się dla motocykla zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2003 r.;
- 2) prędkościomierz umieszczony w polu widzenia kierowcy, wyskalowany w km/h albo jednocześnie w km/h i mph oraz licznik przebiegu pojazdu (drogomierz);
- 3) sygnał dźwiękowy o ciągłym i nieprzerwałym tonie, o poziomie dźwięku mierzonym podczas postoju pojazdu z odległości 3 m, nie mniejszym niż 87 dB;
- 4) co najmniej jedno lustro zewnętrzne po lewej stronie pojazdu, a w odniesieniu do motocykla, dla którego prędkość maksymalna przekracza 100 km/h, co najmniej dwa lusterka zewnętrzne; jedno po lewej i jedno po prawej stronie pojazdu;
- 5) urządzenie zabezpieczające przed użyciem przez osoby nieuprawnione;

- 6) błotniki o szerokości nie mniejszej niż szerokość opony, przy czym błotniki motocykla, przy masie własnej pojazdu, powinny odpowiadać następującym warunkom:
 - a) kąt opasania koła przez błotnik powinien być taki, aby obejmował co najmniej z przodu 30° i z tyłu 50° od pionowej płaszczyzny przechodzącej przez oś koła,
 - b) odległość między zewnętrzną krawędzią błotnika a osią koła w wymaganym kącie opasania nie może być większa niż dwukrotna wartość statycznego promienia opony,
 - c) najniższy punkt tylnej krawędzi błotnika lub innego elementu pełniącego jego funkcję znajdujący się w płaszczyźnie symetrii opony nie może znajdować się wyżej niż 150 mm ponad poziomą płaszczyznę przechodzącą przez oś koła,
 - d) błotników nie wymaga się w pojeździe nietypowej konstrukcji;



Fot. 1. Kontrola stanu technicznego prędkościomierza, drogomierza i samodiagnostyki układów motocykla.



Fot. 2, 3. Kontrola wyposażenia motocykla – uchwytu dla pasażera, podnóżków.

- 7) trójkąt do ustawiania na drodze, przeznaczony do ostrzegania o obecności unieruchomionego pojazdu; przepisu nie stosuje się do motocykla jednośladowego;
- 8) tłumik wydechu;
- 9) podpórka (podpórki), zapewniająca stabilne ustawienie pojazdu na podłożu, zgodna z przepisami o homologacji pojazdów;
- 10) uchwyt (uchwyty) dla pasażera zgodny z przepisami o homologacji pojazdów;
- 11) podnóżki lub inny sposób oparcia dla nóg dla kierującego i pasażera.

Oświetlenie

Motocykle są mniejsze od samochodów, co sprawia, że trudniej je zauważyć na drodze, zwłaszcza w ruchu miejskim lub podczas złych warunków pogodowych. Sprawne oświetlenie pojazdu ogrywa kluczową rolę w bezpiecznym poruszaniu się po drogach. Z punktu widzenia kierującego wpływa m.in. na widoczność – jest to szczególnie istotne w nocy, kiedy oświetlenie drogi i widoczność są ograniczone, natomiast z punktu widzenia innych uczestników ruchu drogowego brak nieprawidłowości w oświetleniu daje możliwość zrozumienia zamiarów motocyklisty, np. podczas wykonywania manewru zmiany pasa ruchu czy hamowania. Zgodnie z obowiązującymi przepisami (§ 12 rozporządzenia) motocykl powinien być wyposażony w następujące oświetlenie:

- światła drogowe,
- światła mijania,
- światła pozycyjne przednie i tylne,
- kierunkowskazy – nie stosuje się do motocykla jednośladowego zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1986 r.,
- światła hamowania „stop”,
- światła oświetlające tylną tablicę rejestracyjną,
- światła odblaskowe tylne inne niż trójkątne.

Ponadto dopuszcza się wyposażenie w następujące światła:

- przeciwmgłowe przednie,
- odblaskowe przednie,
- jazdy dziennej,
- awaryjne,
- przeciwmgłowe tylne.

Na wózku bocznym motocykla powinny być umieszczone światła:

- pozycyjne przednie,
- pozycyjne tylne,
- odblaskowe tylne,
- kierunkowskazów – przepis stosuje się do pojazdu wyprodukowanego po dniu 30 czerwca 1993 r.

Światła pozycyjne na wózku bocznym powinny się włączać i wyłączać równocześnie ze światłami pozycyjnymi motocykla. Na wózku bocznym motocykla zabrania się umieszczania światła drogowego, światła mijania i światła przeciwmgłowego.

Hamulce

Hamulce w motocyklu są jednym z kluczowych elementów bezpieczeństwa, odpowiedzialnym za skuteczne zatrzymanie pojazdu i kontrolowanie jego prędkości. Współcze-



Fot. 4. Kontrola stanu technicznego oświetlenia motocykla z przodu – sprawdzenie działania światła mijania i kierunkowskazów.



Fot. 5. Kontrola stanu technicznego oświetlenia motocykla z tyłu – sprawdzenie działania światła pozycyjnego i kierunkowskazów.



Fot. 6. Kontrola stanu technicznego oświetlenia motocykla z tyłu – sprawdzenie działania światła hamowania poprzez naciśnięcie dźwigni hamulca przedniego.



Fot. 7. Kontrola stanu technicznego oświetlenia motocykla z tyłu – sprawdzenie działania światła hamowania poprzez naciśnięcie dźwigni hamulca nożnego.

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO MOTOCYKLA



Fot. 8–11. Kontrola stanu technicznego układu hamulcowego motocykla.

sne motocykle są wyposażone w różne systemy hamulcowe, różniące się od siebie w zależności od typu motocykla i jego przeznaczenia.

Zgodnie z § 14 ust. 3–4 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia motocykl powinien być wyposażony w dwa niezależne hamulce, z których jeden działa co najmniej na przednie koło (koła), a drugi – co najmniej na tylne koło (koła), natomiast motocykl z bocznym wózkiem powinien być wyposażony w hamulce wymienione powyżej, z tym że jeśli skuteczność hamowania spełnia wymagania określone w lp. 2 tabeli załącznika nr 7 do rozporządzenia, o której mowa w § 16 ust. 2, hamulec działający na koło wózka nie jest wymagany.

Ogumienie

Opony są jedynym punktem kontaktu motocykla z nawierzchnią drogi. Zapewniają przyczepność, co jest kluczowe podczas manewru hamowania, przyspieszania i pokonywania zakrętów. Podczas kontroli konieczne należy sprawdzić, czy ogumienie posiada homologację do użytku po drogach publicznych. Zużyte lub uszkodzone opony mogą prowadzić do utraty kontroli nad motocyklem, zwiększając ryzyko wypadku. Producent opon motocyklowych umieszcza znaczniki TWI „Tread Wear Indicator”, co oznacza wskaźnik zużycia bieżnika. W trakcie przeprowadzania kontroli należy skontrolować stan zużycia bieżnika, a także zwrócić uwagę na wszelkiego rodzaju pęknięcia, przetarcia, uwypuklenia opony. Należy również pamiętać o prawidłowym ciśnieniu opon zalecanym przez producenta. Odpowiednie ciśnienie w oponach zapewnia optymalną powierzchnię kontaktu opony z nawierzchnią. Zbyt niskie lub zbyt wysokie ciśnienie może zmniejszyć przyczepność, co zwiększa ryzyko poślizgu i utraty kontroli nad motocyklem. Niewłaściwe ciśnienie powoduje nierównomierne zużycie bieżnika. Opony zbyt mocno napompowane zużywają się bardziej w środkowej części, natomiast te zbyt słabo napompowane na brzegach. W obu przypadkach opony tracą swoje właściwości i mogą wymagać wcześniejszej wymiany.



Fot. 12–13. Kontrola stanu technicznego ogumienia.

Poziom hałasu

Głośne motocykle są uciążliwe dla osób znajdujących się w pobliżu, zwłaszcza w miastach i na osiedlach mieszkalnych. Hałas może zakłócać spokój, a także negatywnie oddziaływać na zwierzęta. Ponadto zbyt głośny dźwięk wydobywający się z układu wydechowego może rozpraszać innych kierowców i zwiększać ryzyko wypadków. W przypadku wystąpienia uzasadnionego przypuszczenia co do emisji nadmiernego poziomu hałasu kontrolowanego po-

jazdu w miarę możliwości należy skorzystać z urządzeń do pomiaru głośności będących na wyposażeniu Policji. Należy również zwrócić uwagę na oznakowanie dopuszczające element do użytkowania na drogach publicznych.

Poziom hałasu zewnętrznego został następująco określony (w zał. nr 1 rozporządzenia) dla motocykla z silnikiem o pojemności skokowej:

- nieprzekraczającej 125 cm³ – 94 dB,
- większej niż 125 cm³ – 96 dB.



Fot. 14. Kontrola hałasu emitowanego przez pojazd oraz sygnału dźwiękowego.

Ekologia

Wycieki płynów eksploatacyjnych w motocyklu to problem, który może mieć poważne konsekwencje zarówno dla samego pojazdu, jak i dla bezpieczeństwa jazdy oraz środowiska. Wycieki płynów mogą zanieczyszczać glebę oraz wodę, wpływając negatywnie na nasze środowisko. Wyciekające płyny mogą tworzyć niebezpieczne, śliskie plamy na drodze, co stanowi zagrożenie nie tylko dla motocyklisty, ale także dla innych użytkowników drogi. Podczas kontroli drogowej należy sprawdzić pojazd pod kątem wycieków pochodzących z układów: hamulcowego, chłodzącego, smarowania silnika, zawieszenia pojazdu, zasilania.

Rama pojazdu i zawieszenie

Rama motocykla jest jego szkieletowym elementem, zapewniającym stabilność i integralność konstrukcji. Pęknięcie ramy może prowadzić do jej osłabienia, przez co może dojść do utraty kontroli nad motocyklem podczas jazdy. W skrajnych przypadkach pęknięta rama może całkowicie się złamać, co może być przyczyną poważnych wypadków, zagrażających życiu kierowcy i pasażerów. Należy pamiętać, że nawet niewielkie pęknięcie ramy wpływa na geometrię motocykla, co może powodować trudności w prowadzeniu pojazdu. Może to objawiać się problemami z utrzymaniem kierunku jazdy, nietypowym zachowaniem motocykla na zakrętach, a także większą podatnością na wibracje i drgania. Amortyzatory przednie są odpowiedzialne za tłumienie wstrząsów i drgań, które powstają podczas jazdy po nierównej nawierzchni. Wyciek oleju z amortyzatorów prowadzi do zmniejszenia ich skuteczności, co oznacza, że motocykl będzie mniej stabilny, a jazda stanie się mniej komfortowa. Amortyzatory przednie pomagają w utrzymaniu opon w stałym kontakcie z nawierzchnią drogi. Jeśli amortyzatory przestaną działać prawidłowo z powodu wycieku, opony mogą



Fot. 15–16. Kontrola wycieków płynów eksploatacyjnych.

stracić przyczepność, szczególnie na zakrętach lub podczas hamowania. To znacznie zwiększa ryzyko poślizgu, co może być przyczyną utraty kontroli nad motocyklem. Przednie amortyzatory odgrywają kluczową rolę w stabilizacji motocykla podczas hamowania, szczególnie nagłego. Wycieki z amortyzatorów mogą spowodować, że przód motocykla będzie się zanurzał („nurkował”) bardziej niż zwykle podczas hamowania, co może prowadzić do destabilizacji pojazdu. Może to również wpłynąć na efektywność hamowania, wydłużając jego drogę. Wycieki oleju z amortyzatorów mogą spowodować, że olej dostanie się na tarcze hamulcowe, klocki hamulcowe lub inne elementy układu hamulcowego. Olej na tarczach hamulcowych znacznie obniża skuteczność hamowania, co jest ekstremalnie niebezpieczne. Ponadto zanieczyszczenie innych elementów może prowadzić do ich uszkodzenia lub szybszego zużycia.

Identyfikacja pojazdu

Identyfikacja motocykla, czyli możliwość jednoznacznego rozpoznania konkretnego pojazdu na podstawie unikalnych cech, ma duże znaczenie zarówno z punktu widzenia właścicieli motocykli, jak i organów ścigania. Poniżej przedstawiono kluczowe informacje dotyczące tabliczki znamionowej motocykla (zał. nr 4 rozporządzenia).

Tabliczka znamionowa powinna być umieszczona przez producenta albo przez jego upoważnionego przedstawiciela. W przypadku braku tabliczki znamionowej mają zastosowanie odrębne przepisy o tabliczce zastępczej.

Tabliczka znamionowa powinna być trwale przymocowana w widocznym i łatwo dostępnym miejscu na części, która nie daje się łatwo usunąć lub wymienić. Powinna ona podać

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO MOTOCYKLA

wać w sposób czytelny i nieścieralny informacje w następującej kolejności:

- 1) nazwa producenta;
- 2) numer świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub numer świadectwa homologacji typu pojazdu;
- 3) numer identyfikacyjny pojazdu VIN, a w razie jego braku – rozpoznawczy numer podwozia/nadwozia pojazdu;
- 4) homologowany poziom hałasu zewnętrznego na postoju w dB (A) przy prędkości obrotowej wyrażonej w obr/min.

Wysokość znaków dla numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) nie powinna być mniejsza niż 4 mm, dla pozostałych informacji nie powinna być mniejsza niż 2 mm. W przypadku motocykli i motorowerów obowiązuje podanie danych wymienionych w pkt 1–4, przy czym dane określone w pkt 2 i 4 mogą być umieszczone poza tabliczką znamionową.

Tablica rejestracyjna

Wymagania dotyczące miejsca przewidzianego do umieszczenia tablic rejestracyjnych reguluje zał. nr 5 rozporządzenia. Miejsce przewidziane do umieszczenia tylnej tablicy rejestracyjnej powinno stanowić prostokątną powierzchnię o następujących minimalnych wymiarach: dla pojazdów kategorii L3e, L4e, L5e, L7e – szerokość 280 mm i wysokość 200 mm.

Tablica powinna być umieszczona pomiędzy dwiema równoległymi wzdłużnymi płaszczyznami pionowymi przechodzącymi przez zewnętrzne krawędzie pojazdu (bez uwzględniania lusterek wstecznych), z zastrzeżeniem, że miejsce przewidziane do umieszczenia tylnej tablicy rejestracyjnej pojazdu nie wystaje poza zewnętrzny obrys pojazdu. Tablica powinna być prostopadła do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu. Może być odchylona od pionu nie mniej niż o 15° i nie więcej niż o 30°.

Wysokość położenia tablicy nad ziemią, dla jej krawędzi:

- dolnej nie może być mniejsza niż 0,20 m,
- górnej nie może przekraczać 1,50 m.

W zakresie wymagań dotyczących widoczności geometrycznej tablica powinna być widoczna z przestrzeni zawartej wewnątrz następujących czterech płaszczyzn:

- dwóch płaszczyzn pionowych stycznych do bocznych krawędzi tablicy i tworzących kąty 30° na zewnątrz ze środkową wzdłużną płaszczyzną pojazdu, równoległą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącą przez środek tablicy,
- płaszczyzny stycznej do górnej krawędzi tablicy i odchylonej o kąt 15° do góry od poziomu,
- płaszczyzny poziomej przechodzącej przez dolną krawędź tablicy.

Właściciel pojazdu umieszcza na pojeździe tablice rejestracyjne z przodu i z tyłu w miejscach konstrukcyjnie do tego przeznaczonych, z wyjątkiem przyczep, ciągników rolniczych, motocykli i motorowerów, **na których tablice umieszcza się tylko z tyłu.**

Zakończenie

Prowadzenie regularnych kontroli stanu technicznego motocykli jest nie tylko obowiązkiem, ale także jednym z kluczowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach, o czym należy pamiętać w codziennej służbie.



Fot. 17–18. Kontrola elementów identyfikacji pojazdu.

Zdj. K. Dewerenda.

Bibliografia:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 2141, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wymagań dla tablic rejestracyjnych oraz wzorów innych dokumentów związanych z rejestracją pojazdów (Dz. U. poz. 1847, 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.).

Summary

A motorcycle technical inspection under road conditions

The article concerns the performance of a motorcycle technical inspection under road conditions. It indicates the mandatory equipment of a motorcycle, irregularities in the vehicle technical condition and the associated consequences.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn

TACHOGRAFY

inteligentne drugiej generacji

sierż. szt. Ernest Idec

Zakład Ruchu Drogowego CSP

st. asp. Beata Spinek

Zakład Ruchu Drogowego CSP

Tachografy inteligentne drugiej generacji stały się obowiązkowym wyposażeniem w nowo rejestrowanych samochodach ciężarowych od 21 sierpnia 2023 r. Dotyczy to przede wszystkim pojazdów rejestrowanych na terenie Unii Europejskiej, ale również w Wielkiej Brytanii, Norwegii i Szwajcarii. Aktualnie użytkowane przez przewoźników tachografy analogowe i cyfrowe będą musiały zostać wymienione na tachografy inteligentne II generacji do końca 2024 r.

Tachograf inteligentny II generacji, co to za urządzenie?

Tachograf inteligentny to urządzenie, którego głównym zadaniem jest rejestrowanie czasu pracy kierowcy, a także danych dotyczących parametrów jazdy pojazdu ciężarowego. Tachografy te korzystają z technologii systemów wydzielonej komunikacji krótkiego zasięgu (DSRC), dzięki której możliwe jest zdalne odczytywanie danych przez organy kontrolne bez konieczności zatrzymywania pojazdu. Urządzenie wykrywa także wszelkie próby ingerencji w zapisie informacji. Powyższe urządzenie spełnia także założenia tzw. pakietu mobilności, którego celem jest ujednoczenie obowiązków dla wszystkich przewoźników dokonujących transportu na terenie Unii Europejskiej oraz zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na drogach, właśnie poprzez dokładniejszą kontrolę czasu pracy kierowców i prędkości pojazdu¹.

Ważną zmianą, jaką wprowadzają tachografy inteligentne, jest przede wszystkim zwiększenie przepływu danych za pomocą anten DSRC (Dedicated Short – Range Communication), które pozwalają na łączność bezprzewodową, odczytując informację z tachografów zainstalowanych w przejeżdżających pojazdach². Dzięki takiemu rozwiązaniu tachografy inteligentne II generacji rejestrują m.in. przekroczenie granicy i podpowiadają kierowcy oznaczenie kraju, w którym się aktualnie znajduje. Ponadto w opcjach tachografu przewoźnik może znaleźć oznaczenie operacji logistycznych typu załadunek, rozładunek oraz automatyczną rejestrację lokalizacji pojazdu i czasu pracy. Kolejną przydatną funkcją jest możliwość zintegrowania tachografu

z urządzeniami zewnętrznymi oraz systemami transportowymi za pomocą Bluetooth. Ważną kwestią jest także to, że urządzenia te zostały wyposażone w zwiększoną pamięć na dane ze względu m.in. na rozszerzenie okresu kontrolnego do 56 dni wstecz, podczas gdy do tej pory było 28 dni³.

Nowe funkcje tachografów inteligentnych

- Automatyczna rejestracja przekroczeń granic w UE na podstawie lokalizacji GNSS, bez konieczności zatrzymywania się.
- Rejestracja miejsc załadunku i rozładunku (wybierane z menu tachografu).
- Uwierzytelnienie sygnału lokalizacji GNSS (OSNMA).
- Ilość informacji odczytywanych zdalnie przez inspektorów zwiększona o bieżące naruszenia czasu jazdy.
- Zwiększona pamięć na dane.
- Obowiązkowy interfejs Bluetooth dla zewnętrznych aplikacji⁴.

Jak rozpoznać tachograf II generacji (G2V2) w pojeździe?

Aby sprawdzić, czy urządzenie zamontowane w pojeździe to tachograf II generacji, należy poszukać kilku charakterystycznych cech i funkcji, które są unikatowe dla tych urządzeń.

Poniżej kilka wskazówek.

1. Sprawdzenie oznaczeń i modelu:

- tabliczka znamionowa – na tachografie znajduje się tabliczka znamionowa lub etykieta z modelem i numerem seryjnym urządzenia; modele II generacji często mają oznaczenia takie jak „Smart Tachograf” lub „SE5000Smart 2”;

TACHOGRAFY INTELIGENTNE



Fot. 1. Tachograf inteligentny drugiej generacji SE5000 Smart 2.



Fot. 2. Zespół pojazdów.

Zdj. 1–2. E. Idec.

- instrukcja obsługi – należy sprawdzić, czy zawiera informacje o specyficznych funkcjach charakterystycznych dla tachografów drugiej generacji.
2. **Funkcje charakterystyczne dla tachografów G2V2:**
 - **GNSS (Global Navigation Satellite System)** – tachografy te wykorzystują systemy nawigacji satelitarnej do śledzenia aktywności pojazdu; można to sprawdzić w menu lub instrukcji obsługi;
 - **automatyczne rejestrowanie przekraczania granic** – automatycznie rejestrują i informują o przekroczeniu granic;
 - **interfejs ITS Bluetooth** – wspomniane tachografy posiadają interfejsy do systemów zarządzania flotą (ITS).
 3. **Zdalna kontrola DSRC** – funkcja, która pozwala organom kontrolnym na zdalne odczytywanie danych z tachografu, jednak możliwość sprawdzenia obecności tej funkcji może wymagać od kontrolującego specjalistycznej wiedzy lub wyposażenia.
 4. **Informacje od producenta lub serwisu** – mając wątpliwości, można skontaktować się z autoryzowanym serwisem tachografów lub ich producentem, aby zwerfikować, czy jest to tachograf II generacji.

Harmonogram wymiany tachografów na inteligentne II generacji

Wspomniany pakiet mobilności jest wprowadzany etapowo, a dokonanie wymiany jest obowiązkowe między sierpniem 2023 r. a czerwcem 2026 r.

- **PIERWSZY ETAP – do 31 grudnia 2024 r.** – obowiązkowa wymiana tachografów analogowych i cyfrowych wyprodukowanych przed 6 września 2019 r.; są to tzw. tachografy I generacji G1 w pojazdach, które wykonują przewozy międzynarodowe po terytorium UE.
- **DRUGI ETAP – do 19 sierpnia 2025 r.** – obowiązkowa wymiana tachografów inteligentnych I generacji wyprodukowanych od 6 września 2019 r. do 21 sierpnia 2023 r. i aktualnie na tachografy inteligentne w pojazdach wykonujących transport międzynarodowy po terytorium UE.
- **TRZECI ETAP – do 1 czerwca 2026 r.** – to termin obowiązkowego montażu tachografów drugiej generacji w pojazdach o dopuszczalnej masie całkowitej od 2,5 t wykonujących przewozy międzynarodowe po terytorium UE⁵.

Podsumowując obowiązek wymiany tachografów, należy stwierdzić, że dotyczy on pojazdów wykorzystywanych w transporcie międzynarodowym na terenie UE. Powyższa wymiana **nie dotyczy** przewozów krajowych. W tego typu przewozach nadal będzie można stosować starsze rodzaje tachografów.

W tachograf inteligentny II generacji G2V2 musi być wyposażony:

- każdy pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t albo przystosowany do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą i po raz pierwszy zarejestrowany po 21 sierpnia 2023 r.;
- pojazd wykorzystywany w transporcie międzynarodowym, wyposażony w tachograf analogowy I generacji, zarejestrowany przed 21 sierpnia 2023 r.⁶

Wykonywanie przewozów pojazdami, które nie spełniają ww. wymogów, grozi nałożeniem dotkliwych kar przez służby kontrolujące.

¹ M. Szmandra, *Pakiet mobilności – wszystko co musisz wiedzieć w 2024*, <https://tachospeed.pl/blog/pakiet-mobilnosci-wszystko-co-musisz-wiedziec/?srsltid=AfmBOoqS5XkyT6msXBABvfKPha3uWTaHot-pl-RqB50RuQDVIKXVEwof> [dostęp: 30.09.2024 r.].

² Serwis Rzeczypospolitej Polskiej, *Kontrole z użyciem anteny DSRC*, <https://www.gov.pl/web/witd-szczecin/kontrole-z-uzyciem-anteny-dsrc> [dostęp: 30.09.2024 r.].

³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz. U. UE L Nr 139, str. 1), załącznik 1C.

⁴ Ministerstwo Infrastruktury, *Inteligentny Tachograf*, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/inteligentny-tachograf> [dostęp: 30.09.2024 r.].

⁵ TACHO KONTROL, *Wymiana tachografów – pakiet mobilności*, <https://www.tacho-kontrol.pl/wymiana-tachografow-pakiet-mobilnosci> [dostęp: 30.09.2024 r.].

⁶ Tachoinfo, *Inteligentne tachografy. Po co ta zmiana? Od kiedy obowiązkowa? Co przyniosą nowe rozwiązania?*, <https://tachoinfo.pl/blog/inteligentne-tachografy-po-co-ta-zmiana-od-kiedy-obowiazkova-co-przyniosa-nowe-rozwiazania/> [dostęp: 30.09.2024 r.].

Summary

Second-generation smart tachographs

The aim of the article is to discuss the second generation of smart tachographs, which have become mandatory equipment in newly registered trucks from August 21, 2023. This applies primarily to vehicles registered in the European Union, but also in the United Kingdom, Norway, and Switzerland. The analogue and digital tachographs currently used by carriers will have to be replaced with second-generation smart tachographs by the end of 2024.

Źródło: Joanna Łaszczyn

PROFILAKTYKA A BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM



Fot. 1. Spotkanie profilaktyczne dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

asp. Katarzyna Stępień

Zakład Ruchu Drogowego CSP

mł. asp. Cezary Grabowski

Zakład Ruchu Drogowego CSP

Termin profilaktyka pochodzi od greckiego słowa *prophylaktikós* („zapobiegawczy”) i oznacza zapobieganie, prewencję, zespół działań i środków stosowanych w zapobieganiu występowaniu zjawisk niepożądanych i negatywnych w przyrodzie, w tym w życiu ludzkim, jednostkowym bądź społecznym¹.

„Lepiej zapobiegać niż leczyć” to znana od starożytności prawda mówiąca o tym, że profilaktyka pozwala nam najlepiej chronić życie i zdrowie. A jak to się ma do bezpieczeństwa w ruchu drogowym? Wszystkie zasady zostały spisane w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251). Teoretycznie wszystko jest jasne, ale jak sprawić, by wszyscy uczestnicy ruchu drogowego zapoznali się z tymi zasadami, a przede wszystkim – by ich przestrzegali? Zaczniemy od tego, kim jest uczestnik ruchu drogowego i pieszy. Zgodnie z art. 2 pkt 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uczestnik ruchu oznacza pieszego, osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, kierującego, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze.

Pieszy natomiast to osoba znajdująca się poza pojazdem na drodze i niewykonująca na niej robót lub czynności prze-

widzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, hulajnogę elektryczną, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruch, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także dziecko w wieku do 10 lat kierujące rowerem pod opieką osoby dorosłej (art. 2 pkt 18 ustawy – Prawo o ruchu drogowym).

Jeżeli chodzi o kierujących, sprawa wydaje się być prosta, Przystępując do egzaminu na prawo jazdy, muszą zapoznać się z ustawą – Prawo o ruchu drogowym w teorii i praktyce, co jest potem weryfikowane na egzaminie. A co z osobami, które nie są kierującymi? Opierają się na wzorcach powielanych w domu, mediach i na wiedzy zdobytej w szkole, gdzie nauczyciele, realizując podstawę programową, zapraszają policjantów do przeprowadzenia pogadarek czy prelekcji o bezpieczeństwie w ruchu drogowym. Jako policjanci Zakładu Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie

PROFILAKTYKA W RUCHU DROGOWYM

jesteśmy często zapraszani na takie spotkania. Spotkania profilaktyczne zaczynają się już od przedszkoli, gdzie wizyta policjantów jest prawdziwym wydarzeniem, a dzieci aktywnie i z ogromnym zaangażowaniem uczestniczą w zajęciach i chłoną wiedzę. Oprócz ćwiczeń, jak prawidłowo przejść na drugą stronę jezdni – w jakim miejscu najbezpieczniej, przy jakim kolorze światła emitowanym przez sygnalizator; którą stroną pobocza chodzimy, gdy nie ma chodnika; często dowiadujemy się od dzieci, jakie wykroczenia popełniają ich rodzice i opiekunowie („Mój tata jechał na czerwonym świetle”, „Moja siostra nie jeździ w pasach” itp.) oraz kogo dorośli obarczają winą za te wykroczenia – oczywiście policjantów – bo „nie mają co robić, tylko mandaty wypisują porządnym obywatelom, zamiast bandytów ścigać”.

Zawsze prosimy dzieci, aby przypominały rodzicom o obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa i prawidłowym przewożeniu dzieci, z dostosowaniem urządzenia przytrzymującego dla dzieci do wzrostu i wagi, a przede wszystkim o zwróceniu uwagi, że urządzenie to ma być w prawidłowy sposób przymocowane do fotela pojazdu i dziecko ma być w tym urządzeniu przypięte pasami, a nie po prostu w nim siedzieć. Tłumaczymy dzieciom, że bardzo ważne jest, aby przestrzegać przepisów ruchu drogowego, a dla dorosłych, którzy tych przepisów nie przestrzegają, przewidziane są mandaty karne. A co zrobić, aby dorośli nie płacili mandatów? Muszą po prostu przestrzegać przepisów ruchu drogowego, wtedy nie będą tłumaczyć dzieciom, że np.: „nie jedziemy dziś na pizzę, do kina czy na lody, bo musiałem zapłacić mandat karny”. Przecież wszyscy wiemy, że to nie jest kara, tylko przestroga, aby nie doszło do zdarzenia drogowego i tragedii. Dziecko, które upomina dorosłych rodziców, np. „Zapnij pasy, bo dostaniesz mandat”, działa cuda. W szkołach podstawowych przygotowujemy dzieci do egzaminu na kartę rowerową oraz przeprowadzamy ten



Fot. 2. Materiały profilaktyczne dla dzieci.

egzamin. Mogą przystąpić do niego uczniowie czwartych klas – niestety nie ma stuprocentowej frekwencji uczestnictwa w tym egzaminie. Część rodziców uważa, że jest to niepotrzebne i po co dzieci dodatkowo stresować. Trzeba też zaznaczyć, że zdarzają się takie przypadki, w których dzieci są bardzo dobrze przygotowane teoretycznie, lecz po prostu nie umieją jeździć rowerem – szkoła nie ma tego w programie, a rodzice i opiekunowie nie mają na to czasu.

Przypomnijmy, że dziecko w wieku do 7 lat może korzystać z drogi tylko pod opieką osoby, która osiągnęła wiek co najmniej 10 lat. Nie dotyczy to strefy zamieszkania (art. 43 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym).

Wymagany minimalny wiek do kierowania rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu oso-



Fot. 3. Spotkanie profilaktyczne dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym.



Fot. 4. Piknik z okazji Dnia Dziecka.



Fot. 5. Egzamin na kartę rowerową.



Fot. 6. Piknik charytatywny. Zdj. 1–6. K. Stępień.

bistego wynosi 10 lat (art. 8 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Dz. U. z 2024 r. poz. 1210).

Natomiast dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnień do kierowania: rowerem, wózkiem rowerowym, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego – jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T – w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat (art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami).

A co w przypadku jeśli dziecko ukończyło 10 lat i nie przystąpiło do egzaminu na kartę rowerową albo jej nie zdało i porusza się rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego? Na opiekunach prawnych ciąży odpowiedzialność karna.

Zgodnie z art. 96 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r. poz. 2119) [dopuszczenie do prowadzenia pojazdu wbrew przepisom prawa] właściciel,

posiadacz, użytkownik lub prowadzący pojazd, który na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu dopuszcza do prowadzenia pojazdu osobę niemającą wymaganych uprawnień, podlega karze grzywny w drodze mandatu karnego w wysokości 300 zł.

Ponadto, zgodnie z ustawą z dnia 9 czerwca 2022 r. o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich (Dz. U. z 2024 r. poz. 978, z późn. zm.), Policja może wystąpić z wnioskiem do sądu rodzinnego o sprawdzenie sytuacji rodziny sprawującej opiekę nad osobą nieletnią, która popełniła czyn karalny wyczerpujący znamiona wykroczenia.

Warto przytoczyć również art. 160 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2024 r. poz. 17, z późn. zm.), zgodnie z którym:

„§ 1. Kto naraża człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.

§ 2. Jeżeli na sprawcy ciąży obowiązek opieki nad osobą narażoną na niebezpieczeństwo, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5”.

Młodzieży, która ukończyła 17 lat, do uzyskania pełnoletniości dotyczy także art. 94 § 1a Kodeksu wykroczeń [Prowadzenie pojazdu bez uprawnienia]:

„Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd inny niż mechaniczny, nie mając do tego uprawnienia, podlega karze nagany albo karze grzywny do 1500 złotych”.

Realizując zadania dotyczące profilaktyki i bezpieczeństwa w ruchu drogowym, chcemy, zaczynając od najmłodszych, kształtować prawidłowe zachowania dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Następnie nawyki te utrwalane są przez nas, by zapobiegać niebezpiecznym zachowaniom, m.in. przez ukazywanie skutków tych zachowań oraz możliwości ich uniknięcia. Bardzo ważne przy tym jest, aby prowadząc działania profilaktyczne, kształtować pozytywny wizerunek Policji oraz zwiększać zaufanie do formacji, tak by dzieci się nas nie bały i by wiedziały, że policjanci nie są po to, aby wypisywać mandaty dorosłym, tylko po to, aby pomagać im w każdej sytuacji, w której się znajdują.

¹ Encyklopedia PWN, *Profilaktyka*, <https://encyklopedia.pwn.pl/szukaj/profilaktyka.html> [dostęp: 22.10.2024 r.].

Summary

Prevention and road safety

The authors of this article, police officers of the Road Traffic Department of the Police Training Centre in Legionowo, share their experience in road safety education, focusing on efforts aimed at preschool children and primary school students. They highlight the importance of teaching safe habits from an early age and stress how crucial it is to build trust in the police among young people, while also promoting positive image of the police force.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn

Finał XXXIV Ogólnopolskiego Konkursu „POLICJANT RUCHU DROGOWEGO”

asp. Katarzyna Brzostek

Zakład Ruchu Drogowego CSP

asp. Łukasz Trzeciak

Zakład Ruchu Drogowego CSP

W dniach 10–14 czerwca 2024 r., po raz drugi po przerwie spowodowanej pandemią, odbył się Finał Ogólnopolskiego Konkursu „Policjant Ruchu Drogowego”. Finaliści tegorocznej edycji spotkali się w Poznaniu, a organizatorami zawodów pod honorowym patronatem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Wojewody Wielkopolskiego oraz Marszałka Województwa Wielkopolskiego były Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, Komenda Wojewódzka Policji w Poznaniu oraz Centrum Szkolenia Policji w Legionowie.

Cel konkursu od lat pozostaje niezmienny i jest nim doskonalenie oraz sprawdzenie wiedzy, umiejętności oraz sprawności policjantów ruchu drogowego, a także kształtowanie pozytywnego wizerunku Policji. Przedsięwzięcie pozwala wyróżnić najlepszych funkcjonariuszy, którzy codziennie dbają o bezpieczeństwo na polskich drogach. O tytuł Policjanta Ruchu Drogowego ubiegało się 34 zawodników, wyłonionych w eliminacjach wojewódzkich, oraz dwóch przedstawicieli Żandarmerii Wojskowej, zaproszonych na zasadzie honorowego uczestnictwa.

Na trwający pięć dni Finał XXXIV Ogólnopolskiego Konkursu „Policjant Ruchu Drogowego” składało się sześć konkurencji:

- **K-1** – test ze znajomości przepisów, w szczególności ustaw: prawo o ruchu drogowym, o kierujących pojazdami, o transporcie drogowym, Kodeks karny, Kodeks postępowania karnego, Kodeks wykroczeń, Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, a także przepisów służbowych;
- **K-2** – strzelanie z broni służbowej krótkiej z dobiegiem;
- **K-3** – kierowanie ruchem drogowym na skrzyżowaniu;
- **K-4** – jazda sprawnościowa motocyklem służbowym po wyznaczonym torze;
- **K-5** – jazda sprawnościowa samochodem służbowym po wyznaczonym torze oraz przebiegnięcie wyznaczonego odcinka;

- **K-6** – test wiedzy (K-6A) oraz sprawdzian praktycznych umiejętności z udzielania pomocy poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych (K-6B).

Pierwszego dnia odbyła się ceremonia uroczystego otwarcia, w trakcie której głos zabrali m.in.: Zastępca Dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji insp. Krzysztof Dymura, Naczelnik Wydziału Nadzoru i Profilaktyki Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji mł. insp. Agnieszka Sałkowska oraz I Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Poznaniu insp. Sławomir Piekut. Następnie rozlosowano numery startowe uczestników, a także powołano zespoły sędziowskie.

Konkurencja K-3 – kierowanie ruchem drogowym

Pierwszego dnia rywalizacji uczestnicy przystąpili do udziału w dwóch konkurencjach. Inauguracyjną było kierowanie ruchem drogowym na skrzyżowaniu ulic Bułgarskiej i Marcelesińskiej w Poznaniu (K-3) (fot. 1–2). Jak co roku, o miejscu rozgrywania tej kategorii uczestnicy dowiedzieli się podczas odprawy technicznej. Każdy z nich kierował ruchem na skrzyżowaniu w czasie do 5 minut. Sędziowie, oceniając działania zawodników, uwzględniali zgodność podawanych sygnałów z rozporządzeniem Ministra Spraw

Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym, prawidłowe wejście i zejście ze skrzyżowania, reagowanie na wykroczenia popełniane przez kierujących i pieszych oraz wygląd zewnętrzny zawodnika i jego umundurowanie. Szczególny nacisk kładziono na taktykę regulacji ruchu, w ramach której konieczne jest m.in. uwzględnienie priorytetu komunikacji publicznej.

Najwyższą notę w tej konkurencji uzyskał asp. Artur Jaguszewski z KSP, za nim uplasowali się sierż. szt. Konrad Hornich z KWP w Łodzi oraz *ex aequo* podkom. Mikołaj Przybylski i sierż. szt. Aleks Ziętek, reprezentujący KWP w Poznaniu (tabela 1).

Tabela 1. Najlepsi zawodnicy w konkurencji K-3.

Miejsce	Nr startowy	Zawodnik	Jednostka	K-3 Liczba punktów
1.	11	asp. Artur JAGUSZEWSKI	KSP	36,0
2.	35	sierż. szt. Konrad HORNICH	KWP Łódź	32,0
3.	15	podkom. Mikołaj PRZYBYLSKI	KWP Poznań	30,0
3.	18	sierż. szt. Aleks ZIĘTEK	KWP Poznań	30,0
*	29	st. sierż. Marcin SZULCZYK	ŻW	32,0
*	34	st. chor. Grzegorz MARFIAK	ŻW	26,0



Fot. 1. Konkurencja K-3.



Fot. 2. Jeden z zawodników w trakcie kierowania ruchem drogowym.

Konkurencja K-4 – jazda sprawnościowa motocyklem służbowym

Drugą konkurencją rozgrywaną tego dnia była jazda sprawnościowa motocyklem służbowym (K-4), polegająca na przejechaniu wyznaczonego toru w jak najkrótszym czasie (fot. 3–4). Wymagający doskonałego panowania nad maszyną tor tradycyjnie został wytyczony przez sędziów z Zakładu Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie. Aby ukończyć go z jak najlepszym wynikiem, funkcjonariusze nie mogli sobie pozwolić na popełnienie żadnego błędu, który skutkowało doliczeniem tzw. sekund karnych, a te można było otrzymać m.in. za ominięcie przeszkody, przemieszczenie pachotka czy niewłaściwe zatrzymanie motocykla w wyznaczonym miejscu.

W tej konkurencji najlepsi byli mł. asp. Kamil Cader reprezentujący KWP w Krakowie, st. asp. Artur Jaguszewski reprezentujący KSP oraz sierż. szt. Konrad Hornich reprezentujący KWP w Łodzi (tabela nr 2).



Fot. 3. Konkurencja K-4 – jazda sprawnościowa motocyklem służbowym.

„POLICJANT RUCHU DROGOWEGO”

Tabela 2. Najlepsi zawodnicy w konkurencji K-4.

Miejsce	Nr startowy	Zawodnik	Jednostka	Czas łączny	K-4 Liczba punktów
1.	20	mł. asp. Kamil CADER	KWP Kraków	02:22,379	36,0
2.	11	st. asp. Artur JAGUSZEWSKI	KSP	02:30,363	35,0
3.	35	sierż. szt. Konrad HORNICH	KWP Łódź	02:34,851	34,0
*	34	st. chor. Grzegorz MARFIAK	ŻW	03:03,629	22,0
*	29	sierż. Marcin SZULCZYK	ŻW	03:35,888	18,0



Fot. 4. Jeden z funkcjonariuszy w trakcie pokonywania trasy.

Konkurencja K-5 – jazda sprawnościowa samochodem służbowym

Trzeciego dnia zmagania zawodnicy udali się na Tor Poznań, należący do Automobilklubu Wielkopolskiego, gdzie musieli zmierzyć się z dwoma konkurencjami. Jako pierwsza odbyła się jazda sprawnościowa samochodem służbowym po wytyczonym torze, połączona z biegiem na wyznaczonym odcinku (fot. 5–6). Konkurencja polegała na jednokrotnym przejechaniu trasy oraz przebiegnięciu około 200 m, co pozwalało na wykazanie się prawidłową techniką kierowania samochodem oraz



Fot. 5. Ustawianie zawodników na pozycjach startowych.

Tabela 3. Najlepsi zawodnicy w konkurencji K-5.

Miejsce	Nr startowy	Zawodnik	Jednostka	Czas łączny	K-5 Liczba punktów
1.	35	sierż. szt. Konrad HORNICH	KWP Łódź	02:00,341	36,0
2.	26	mł. asp. Paweł BARAN	KWP Lublin	02:02,715	35,0
3.	11	st. asp. Artur JAGUSZEWSKI	KSP	02:02,841	34,0
*	29	sierż. Marcin SZULCZYK	ŻW	02:09,699	26,0
*	34	st. chor. Grzegorz MARFIAK	ŻW	02:14,248	21,0

wymagało dobrego przygotowania kondycyjnego funkcjonariuszy. Ponadto, tak jak w przypadku jazdy sprawnościowej motocyklem służbowym, zawodnicy mogli otrzymać „sekundy karne” za popełnione błędy, np. niezamknięcie drzwi samochodu, przemieszczenie pachołka, niewyłączenie silnika lub falstart. Ta konkurencja została zdominowana przez sierż. szt. Konrada Hornicha reprezentującego KWP w Łodzi, mł. asp. Pawła Barana z garnizonu lubelskiego oraz st. asp. Artura Jaguszewskiego z KSP (tabela nr 3).

Konkurencja K-6 – pierwsza pomoc

Drugą konkurencją tego dnia, składającą się z dwóch części, był test wiedzy (K-6A) oraz sprawdzian praktycznych umiejętności z zakresu udzielania pomocy poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych (K-6B). Zawodnicy najpierw przystępowali do teoretycznego testu ze znajomości zasad udzielania pomocy poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych, a następnie do sprawdzianu praktycznych umiejętności, gdzie ocenie punktowej podlegały czynności ratownicze podejmowane na miejscu zdarzenia w stosunku do osoby poszkodowanej nieprzytomnej z brakiem prawidłowego oddechu (fot. 7–8). Zadanie zawodnika polegało na wykonaniu algorytmu przy nagłym zatrzymaniu krążenia, który wymaga zachowania bezpieczeństwa własnego, oceny stanu przytomności poszkodowanego, udrożnienia dróg oddechowych oraz rozpoczęcia resuscytacji krążeniowo-oddechowej u osoby dorosłej w czasie 2 minut. Czynności wykonywano na manekinie osoby dorosłej z ustawieniami zgodnymi z Wytycznymi Europejskiej Rady Resuscytacji z 2021 roku. W tabeli nr 4 zaprezentowano funkcjonariuszy, którzy uplasowali się na podium.



Fot. 6. Jeden z zawodników podczas przejazdu wyznaczonego toru.

Tabela 4. Najlepsi zawodnicy w konkurencji K-6.

Miejsce	Nr startowy	Zawodnik	Jednostka	K-6 Liczba punktów
1.	4	sierż. szt. Mateusz PŁONKA	KWP Kraków	34,0
1.	1	asp. Michał KOTYNIA	KWP Łódź	34,0
1.	14	mł. asp. Jakub KOLEK	KWP Rzeszów	34,0
2.	19	mł. asp. Tomasz ABRAM	KWP Rzeszów	32,0
2.	8	mł. asp. Dawid KORCIBA	KWP Kielce	32,0
3.	35	sierż. szt. Konrad HORNICH	KWP Łódź	31,0
3.	20	mł. asp. Kamil CADER	KWP Kraków	31,0
3.	7	mł. asp. Piotr KONOPKO	KWP Lublin	31,0
3.	32	mł. asp. Kamil PRASAŁ	KWP Kielce	31,0
*	29	st. sierż. Marcin SZULCZYK	ŻW	34,0
*	34	st. chor. Grzegorz MARFIAK	ŻW	22,0



Fot. 7. Zawodnik podczas sprawdzianu praktycznych umiejętności z udzielania pomocy poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych.



Fot. 8. Jeden z funkcjonariuszy Policji podczas prowadzenia resuscytacji krążeniowo-oddechowej na manekinie osoby dorosłej.

„POLICJANT RUCHU DROGOWEGO”

Konkurencja K-2 – strzelanie z broni służbowej krótkiej, z dobiegiem

W przedostatni dzień funkcjonariusze walczący o miano najlepszego „Policjanta Ruchu Drogowego” w Polsce spotkali się na krytej strzelnicy w Komendzie Powiatowej Policji w Gnieźnie, gdzie zmierzli się z konkurencją strzelania z broni służbowej krótkiej, z dobiegiem (K-2). Wymagała ona nie tylko celnego oka, ale także opanowania, perfekcji i znajomości regulaminu. Zawodnicy, po sygnale gwizdka startowego, musieli pokonać dystans 100 metrów, udając się na linię ognia, tam dobyć broń z kabury, wydając okrzyk „Policja”, i oddać 10 strzałów do tarczy. Następnie zawodnicy byli zobligowani zejść do postawy klęczącej, za przesłoną wymienić magazynek, wydać okrzyk „Policja” i oddać kolejne 10 strzałów do tarczy z postawy klęczącej (fot. 9–11). O kolejności miejsc zawodników decydował uzyskany czas wykonania konkurencji, liczba przestrzelin w polu punktowym tarczy oraz brak „sekund karnych”, które mogły zostać dodane np. za strzelanie niezgodnie z regulaminem lub niecelny strzał. W tabeli nr 5 ujęto trzech najlepszych zawodników konkurencji K-2.

Tabela 5. Najlepsi zawodnicy w konkurencji K-2.

Miejsce	Nr startowy	Zawodnik	Jednostka	Czas łączny	K-2 Liczba punktów
1.	31	sierż. szt. Mateusz DWOJAK	KWP Katowice	00:59,970	36,0
2.	36	sierż. szt. Kamil SERWATKO	KWP Białystok	01:00,510	35,0
3.	17	mł. asp. Mateusz RADECKI	KWP Wrocław	01:07,050	34,0
*	34	st. chor. Grzegorz MARFIAK	ŻW	01:22,150	21,0
*	29	st. sierż. Marcin SZULCZYK	ŻW	01:57,970	7,0



Fot. 10. Mł. asp. Agata Sławińska podczas konkurencji K-2.



Fot. 9. Liczenie przestrzelin w polu punktowym.



Fot. 11. Jeden z zawodników podczas podpisywania tarczy strzeleckiej.

Konkurencja K-1 – test ze znajomości wybranych przepisów

Zgodnie z tradycją, ostatniego dnia zmagania o tytuł „Policjanta Ruchu Drogowego” odbył się test ze znajomości wybranych przepisów (K-1) (fot.12–13). Zawodnicy musieli w czasie 45 minut odpowiedzieć na 36 pytań, które – pomimo formy testu jednokrotnego wyboru – stanowiły wymagającą, złożoną kompilację szeroko ujętej problematyki ruchu drogowego oraz przepisów służbowych i zagadnień proceduralnych. Za każdą poprawną odpowiedź przyznawano 1 punkt.

Więńcząc rywalizację konkurencja K-1 pozwoliła wyłonić najlepszych zawodników, wyszczególnionych w tabeli nr 6.



Fot. 12. Funkcjonariusze podczas rozwiązywania testu wiedzy (konkurencja K-1).

Tabela 6. Najlepsi zawodnicy w konkurencji K-1.

Miejsce	Nr startowy	Zawodnik	Jednostka	K-1 Liczba punktów
1.	11	st. asp. Artur JAGUSZEWSKI	KSP	30,0
2.	35	sierż. szt. Konrad HORNICH	KWP Łódź	25,0
3.	19	mł. asp. Tomasz ABRAM	KWP Rzeszów	24,0
3.	32	mł. asp. Kamil PRASAŁ	KWP Kielce	24,0
*	34	st. chor. Grzegorz MARFIAK	ŻW	17,0
*	29	st. sierż. Marcin SZULCZYK	ŻW	13,0



Fot. 13. Uczestnicy w trakcie konkurencji K-1.

Wyniki końcowe

Po czterech dniach rywalizacji w Finale XXXIV Ogólnopolskiego Konkursu „Policjant Ruchu Drogowego”, w którym wzięło udział 34 policjantów z 17 garnizonów oraz dwóch przedstawicieli Żandarmerii Wojskowej, stało się jasne, kto jest zwycięzcą (fot. 14–17). Uroczystość zakończenia konkursu odbyła się na Placu Wolności w Poznaniu przy udziale Zastępcy Komendanta Głównego Policji nadinsp. Romana Kustera, Komendanta Wojewódzkiego Policji w Poznaniu insp. Tomasza Olczyka, który podziękował wszystkim zawodnikom za udział w konkursie oraz wyraził uznanie dla ich wiedzy i umiejętności, Wicewojewody Wielkopolskiej Pani Karoliny Fabiś-Szulc, Naczelnika Wydziału Analiz Strategicznych i Porządku Publicznego Departamentu Porządku Publicznego MSWiA Adama Jędryszczaka, Wicemarszałka Województwa Wielkopolskiego Wojciecha Jan-kowiaka, I Zastępcy Prezydenta Poznania Pana Jędrzeja Solarskiego, a także innych przedstawicieli samorządów województwa wielkopolskiego. Byli obecni również szefowie zaprzyjaźnionych służb mundurowych – Żandarmerii Wojskowej, Państwowej Straży Pożarnej, Inspektoratu Transportu Drogowego, a także jednostek organizacyjnych Policji z całego kraju. Biuro Ruchu Drogowego KGP reprezentowali jego Dyrektor insp. Robert Koźlak oraz jego zastępca insp. Krzysztof Dymura. W uroczystości uczestniczyli również przedstawiciele NSZZP województwa wielkopolskiego, a także podmiotów pozapolicyjnych – Polskiego Związku Motorowego w Poznaniu, Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego, Zarządu Sobiesław Zasada Centrum¹.

Sędzia Główny Konkursu mł. insp. Agnieszka Sałkowska, Naczelnik Wydziału Nadzoru i Profilaktyki Biura Ruchu Drogowego KGP, odczytała listę zwycięzców. Najlepsi policjanci w poszczególnych konkurencjach otrzymali puchary Komendanta Głównego Policji. Pamiątkowe trofea otrzymali także żołnierze Żandarmerii Wojskowej, którzy brali udział w rywalizacji. Uehonorowana została również jedyna policjantka biorąca udział w konkursie oraz najstarszy policjant – uczestnik konkursu².

Laureaci konkursu w klasyfikacji indywidualnej zostali odznaczeni przez Komendanta Głównego Policji odpowiednio złotą, srebrną i brązową odznaką „Zwycięzca konkursu wiedzy i sprawności zawodowej”. Ponadto otrzymali nagrody pieniężne ufundowane przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Komendanta Głównego Policji, a także nagrody rzeczowe ufundowane przez Partnerów konkursu³.

Trzech finalistów z najwyższymi wynikami będzie mogło przystąpić do kursu oficerskiego w Akademii Policji w Szczytnie.

W klasyfikacji drużynowej najlepsi okazali się:

Miejsce I – Komenda Wojewódzka Policji w Łodzi

Miejsce II – Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie

Miejsce III – Komenda Wojewódzka Policji w Poznaniu

W klasyfikacji indywidualnej, na najważniejszym podium dla policjantów ruchu drogowego, stanęli:

Miejsce I – sierż. szt. Konrad Hornich z KWP w Łodzi

Miejsce II – mł. asp. Tomasz Abram z KWP w Rzeszowie

Miejsce III – st. asp. Artur Jaguszewski z Komendy Stołecznej Policji

Klasyfikację indywidualną zawierającą ostateczne wyniki konkursu przedstawia tabela nr 7.

Klasyfikację drużynową zawierającą ostateczne wyniki konkursu przedstawiono w tabeli nr 8.

¹ Policja.pl, BRD KGP, XXXIV Final Ogólnopolskiego Konkursu „Policjant Ruchu Drogowego” – uroczyste zakończenie, <https://www.policja.pl/pol/aktualnosci/246555,XXXIV-Final-Ogólnopolskiego-Konkursu-Policjant-Ruchu-Drogowego-uroczyste-zakonczeni.html> [dostęp: 21.10.2024 r.].

² Tamże.

³ Tamże.



Fot. 14. Uehonorowanie jedynej policjantki biorącej udział w konkursie – mł. asp. Agaty Sławińskiej.

„POLICJANT RUCHU DROGOWEGO”

Tabela 7. Ostateczne wyniki Finału XXXIV Ogólnopolskiego Konkursu „Policjant Ruchu Drogowego” w klasyfikacji indywidualnej.

Miejsce	Nr startowy	Zawodnik	Jednostka	Suma punktów
1.	35	sierż. szt. Konrad HORNICH	KWP Łódź	186
2.	19	mł. asp. Tomasz ABRAM	KWP Rzeszów	169
3.	11	st. asp. Artur JAGUSZEWSKI	KSP	162
4.	15	podkom. Mikołaj PRZYBYLSKI	KWP Poznań	159
5.	26	mł. asp. Paweł BARAN	KWP Lublin	157
6.	21	sierż. szt. Adrian INGLOT	KWP Gorzów Wlkp.	156
7.	18	sierż. szt. Aleks ZIĘTEK	KWP Poznań	155
8.	1	asp. Michał KOTYNIA	KWP Łódź	154
9.	14	mł. asp. Jakub KOLEK	KWP Rzeszów	145
10.	13	sierż. Piotr POPŁAWSKI	KWP zs. w Radomiu	144
11.	20	mł. asp. Kamil CADER	KWP Kraków	142
12.	36	sierż. szt. Kamil SERWATKO	KWP Białystok	138
13.	6	sierż. szt. Robert WOJCIECHOWSKI	KWP Gorzów Wlkp.	137
14.	9	sierż. szt. Michał SANDECKI	KSP	132
15.	12	sierż. szt. Arkadiusz ORŁOWSKI	KWP Białystok	126
16.	33	sierż. szt. Dawid OKSIUKOWSKI	KWP Wrocław	125
17.	28	sierż. szt. Michał KAŻMIERCZAK	KWP Szczecin	123
18.	4	sierż. szt. Mateusz PŁONKA	KWP Kraków	123
19.	17	mł. asp. Mateusz RADECKI	KWP Wrocław	123
20.	7	mł. asp. Piotr KONOPKO	KWP Lublin	123
21.	31	sierż. szt. Mateusz DWOJAK	KWP Katowice	115
22.	32	mł. asp. Kamil PRASAŁ	KWP Kielce	113
23.	16	asp. Arkadiusz GRABARZ	KWP Gdańsk	113
24.	5	asp. Grzegorz RUSZCZYK	KWP Olsztyn	111
25.	23	sierż. szt. Dawid ADAMSKI	KWP Szczecin	110
26.	27	asp. Waldemar KROPLEWSKI	KWP Olsztyn	105
27.	24	mł. asp. Wojciech STYPIŃSKI	KWP Opole	103
28.	3	sierż. szt. Michał KAMIŃSKI	KWP Opole	103
29.	22	mł. asp. Agata SŁAWIŃSKA	KWP zs. w Radomiu	101
30.	25	st. sierż. Daniel ROBAKOWSKI	KWP Bydgoszcz	96
31.	8	mł. asp. Dawid KORCIBA	KWP Kielce	92
32.	10	asp. szt. Kazimierz WĄTROBA	KWP Katowice	90
33.	30	st. sierż. Przemysław ZIELIŃSKI	KWP Bydgoszcz	89
34.	2	mł. asp. Maciej NIJAK	KWP Gdańsk	88
*	29	st. sierż. Marcin SZULCZYK	ŻW	130
*	34	st. chor. Grzegorz MARFIAK	ŻW	129

Tabela 8. Ostateczne wyniki Finału XXXIV Ogólnopolskiego Konkursu „Policjant Ruchu Drogowego” w klasyfikacji drużynowej.

Miejsce	Jednostka	Suma punktów
1.	KWP Łódź	340
2.	KWP Rzeszów	314
3.	KWP Poznań	314
4.	KSP	294
5.	KWP Gorzów Wlkp.	293
6.	KWP Lublin	280
7.	KWP Kraków	265
8.	KWP Białystok	264
9.	KWP Wrocław	248
10.	KWP zs. w Radomiu	245
11.	KWP Szczecin	233
12.	KWP Olsztyn	216
13.	KWP Opole	206
14.	KWP Katowice	205
15.	KWP Kielce	205
16.	KWP Gdańsk	201
17.	KWP Bydgoszcz	185
*	ŻW	259



Fot. 15. Ceremonia wręczenia nagród. Od lewej: sierż. szt. Konrad Hornich (1 miejsce), Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Łodzi insp. Andrzej Patrzatek, I Wicewojewoda Wielkopolska Karolina Fabiś-Szulc, mł. asp. Tomasz Abram (2 miejsce), Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie insp. Jacek Juwa, Zastępca Komendanta Głównego Policji nadinsp. Roman Kuster, st. asp. Artur Jaguszewski (3 miejsce), Dyrektor BRD KGP insp. Robert Koźlak.



Fot. 16. Wręczenie pucharu dla zwycięzcy konkursu – sierż. szt. Konradowi Hornichowi przez Zastępcę Komendanta Głównego Policji nadinsp. Romana Kustera.



Fot. 17. Wręczenie pamiątkowych pucharów żołnierzom Żandarmerii Wojskowej – st. sierż. Marcinowi Szulczykowi oraz st. chor. Grzegorzowi Marfiakowi.

Zdj. 1–17. Ł. Kędzióra.

Summary

Final of the XXXIV National Competition “Road Traffic Policeman”

The finals of the XXXIV National Competition “Road Traffic Policeman” held on June 10–14, 2024, selected the three best traffic policemen from among 34 police officers on daily duty on the road, two from each garrison, selected during the elimination at the provincial level, with the honorary participation of two representatives of the Military Police. The event was hosted by the Regional Police Headquarters in Poznań. The competition consisted of six competitions: a test of knowledge of the regulations, shooting with a short service weapon with a run, directing traffic at an intersection, driving a service motorcycle on a designated track, driving a service car on a designated track and running a designated section, a test of knowledge and a test of practical skills in providing assistance to victims of traffic accidents.

Tłumaczenie: Joanna Łaszczyn

FINAŁ XXI KYNOLÓGICZNYCH MISTRZOSTW POLICJI



Fot. 1. Nagrody dla zwycięzców Kynologicznych Mistrzostw Policji – statuetki psa.

nadkom. Emilia Kuligowska

Wydział Prezydialny CSP

20 września 2024 r. w Zakładzie Kynologii Policyjnej w Sułkowicach Centrum Szkolenia Policji w Legionowie odbyła się ceremonia zakończenia Finału XXI Kynologicznych Mistrzostw Policji. Po czterech dniach zmagani na podium stanęli najlepsi policjanci – przewodnicy psów służbowych w kraju, którzy przystąpili do rywalizacji w klasyfikacji indywidualnej i drużynowej. Honorowy patronat nad Mistrzostwami objęli Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji Tomasz Siemoniak oraz Komendant Główny Policji nadinspektor Marek Boroń. Patronat medialny nad wydarzeniem objął miesięcznik „Gazeta Policyjna”.

Od 17 do 20 września br. na terenie Zakładu Kynologii Policyjnej w Sułkowicach, podległego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, odbył się Finał XXI Kynologicznych Mistrzostw Policji. Nadzór nad organizacją i przebiegiem Finału Mistrzostw sprawował Komendant Centrum Szkolenia Policji w Legionowie insp. Ryszard Jakubowski. Najlepsi przewodnicy psów do wyszukiwania zapachów materiałów wybuchowych oraz przewodnicy psów do wyszukiwania zapachów narkotyków z całego kraju wyłonieni w eliminacjach na szczeblu wojewódzkim stanęli w cztero-

dniowych zmaganiach o indywidualne i drużynowe miejsca na podium. Na zwycięzców czekały atrakcyjne nagrody. W piątek odbyło się uroczyste zakończenie XXI Kynologicznych Mistrzostw Policji. W ceremonii udział wzięli zaproszeni goście: Dyrektor Biura Prewencji Komendy Głównej Policji insp. Robert Kumor, przedstawiciele służb mundurowych, władz samorządowych, wojska, więziennictwa, straży pożarnej, a także uczelni i instytucji współpracujących z Centrum Szkolenia Policji w Legionowie.

Centrum Szkolenia Policji w Legionowie jest jedyną szkołą policyjną, która kształci przewodników i zajmuje się szkoleniem psów służbowych.

Organizowane od wielu lat Mistrzostwa są doskonałą okazją do zaprezentowania przez funkcjonariuszy wysokiego poziomu zarówno wiedzy teoretycznej, jak i umiejętności praktycznych w pracy z psem służbowym.

Głównym celem zawodów jest doskonalenie kompetencji zawodowych policjantów-przewodników oraz sprawności użytkowej psów służbowych Policji, a także upowszechnianie wykorzystania psów służbowych w działaniach prewencyjnych oraz w walce z przestępczością.

W Mistrzostwach na zasadach honorowego uczestnictwa udział wzięli przedstawiciele Straży Granicznej, Żandarmerii Wojskowej oraz Służby Ochrony Państwa.

Finał Mistrzostw obejmował następującą konkurencję:

- test wiedzy;
- ogólne posłuszeństwo psa, w tym: marsz z psem przy nodze, bieg z psem przy nodze, zatrzymywanie psa w biegu, zatrzymywanie psa w marszu w pozycji „siad”, zatrzymywanie psa w marszu w pozycji „waruj”, pozostawianie psa, a także pokonanie ściany, tunelu, kładki oraz drabiny;
- pracę węchową psów służbowych do wyszukiwania zapachów materiałów wybuchowych/narkotyków, w tym: szukanie zapachu materiału wybuchowego/narkotyku w środkach komunikacji masowej lub transportu towarowego, w bagażach oraz pomieszczeniach;
- sprawdzian praktycznych umiejętności udzielania pomocy poszkodowanym.



Fot. 3. Pokonywanie kładki przez psa służbowego.

Fot. 2. Pies przy przeszkodzie terenowej – kładka.



Fot. 4. Przeszukanie pojazdu przez psa do wyszukiwania zapachów materiałów wybuchowych.



Fot. 5. Uczestnicy mistrzostw podczas pisania testu wiedzy.



Fot. 6. Konkurencja z udzielania pierwszej pomocy.

FINAŁ XXI KYNOLOGICZNYCH MISTRZOSTW POLICJI



Fot. 7. Losowanie kolejności startu w konkurencji przeszukiwanie pomieszczeń.



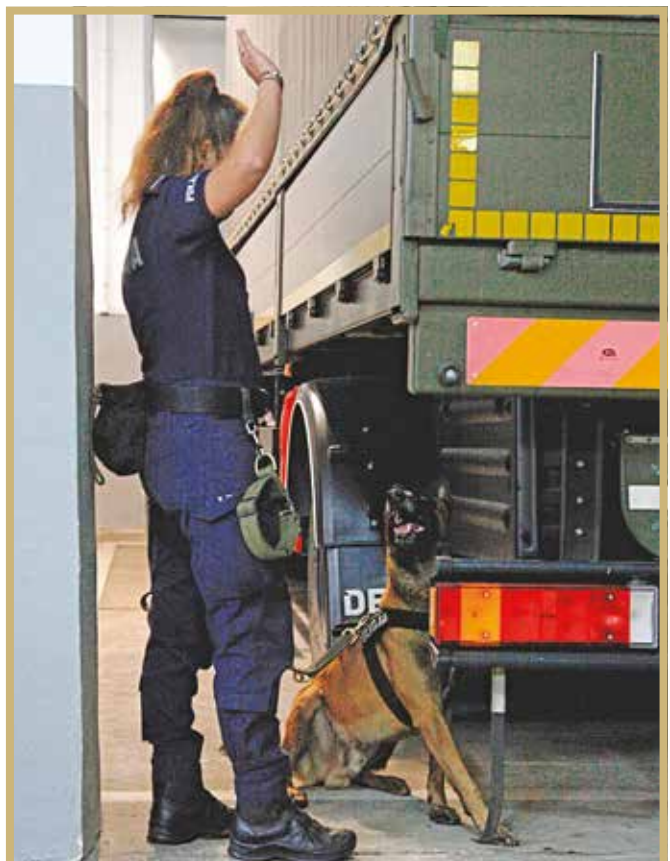
Fot. 10. Wskazanie miejsca ukrycia materiału wybuchowego.



Fot. 8. Przeszukanie pomieszczenia przez psa do wyszukiwania zapachów narkotyków.



Fot. 9. Posłuszeństwo ogólne psa – siad.



Fot. 11. Zaznaczenie miejsca ukrycia narkotyków.

LAUREACI FINAŁU XXI KYNOLÓGICZNYCH MISTRZOSTW POLICJI

Nagrodzeni w klasyfikacji drużynowej:

I miejsce zajęła drużyna z KWP w Poznaniu w składzie:

- st. asp. Krzysztof Tomaczak – kierownik drużyny,
- sierż. szt. Mateusz Skorzybót z psem Rukola,
- sierż. szt. Rafał Bródka z psem Muszla.



Fot. 12. Zdobywcy I miejsca w klasyfikacji drużynowej z Komendantem CSP insp. Ryszardem Jakubowskim.

II miejsce zajęła drużyna z KWP w Katowicach w składzie:

- asp. szt. Łukasz Brzeziński – kierownik drużyny,
- asp. Piotr Danielczyk z psem Rewis,
- asp. szt. Dariusz Krasoń z psem Naga.



Fot. 13. Zdobywcy II miejsca w klasyfikacji drużynowej z Komendantem CSP.

FINAŁ XXI KYNOLOGICZNYCH MISTRZOSTW POLICJI

III miejsce zajęła drużyna z KWP we Wrocławiu w składzie:

- nadkom. Marek Mycek – kierownik drużyny,
- asp. szt. Tomasz Bendyk z psem Oksza,
- asp. Kamil Kempa z psem Melisa.



Fot. 14. Zdobywcy III miejsca w klasyfikacji drużynowej z Komendantem CSP.

Nagrodzeni w klasyfikacji indywidualnej:**I miejsce w klasyfikacji indywidualnej finału Mistrzostw zajęł:**

asp. szt. Tomasz Bendyk z psem Oksza z KWP we Wrocławiu.



Fot. 15. Zdobywca I miejsca w klasyfikacji indywidualnej.



Fot. 16. Uhonorowanie zdobywcy I miejsca przez Dyrektora Biura Prewencji KGP insp. Roberta Kumora oraz Komendanta CSP insp. Ryszarda Jakubowskiego.

II miejsce w klasyfikacji indywidualnej finału Mistrzostw zajął:

asp. Piotr Danielczyk z psem Rewis z KWP Katowicach.



Fot. 17. Zdobywca II miejsca w klasyfikacji indywidualnej.

III miejsce w klasyfikacji indywidualnej finału Mistrzostw zajął:

asp. szt. Paweł Pikała z psem Seler z KWP zs. w Radomiu.



Fot. 18. Zdobywca III miejsca w klasyfikacji indywidualnej.



Fot. 19. Wystawa dotycząca historii konkursu Kynologicznych Mistrzostw Policji.
Zdjęcia: I. Pajdała-Kusińska.

Wyróżnienia

Wyróżnienie dla przewodnika, który zdobył największą liczbę punktów wśród przewodników psów do wyszukiwania zapachów materiałów wybuchowych, otrzymał asp. szt. Tomasz Bendyk z psem Oksza z KWP we Wrocławiu.

Wyróżnienie dla przewodnika, który zdobył największą liczbę punktów wśród przewodników psów do wyszukiwania zapachów narkotyków, otrzymał sierż. szt. Rafał Bródka z psem Muszla z KWP w Poznaniu.

Summary

Final of the XXI Police Canine Championships

The article describes the Final of the XXI Police Canine Championships, which took place from September 17 to 20, 2024 at the Police Canine Department in Sułkowie, under the jurisdiction of the Police Training Centre in Legionowo. The main objective of the competition is to improve the professional competences of police dog handlers and the skills of police service dogs, as well as to promote the use of service dogs in preventive actions and in the fight against crime. The honorary patronage of the Championships was held by the Minister of the Internal Affairs and Administration and the Commander-in-Chief of the Police. Representatives of the Border Guard, Military Police and the State Protection Service took part in the championship as honorary participants. The best police handlers of explosives detection dogs and handlers of drugs detection dogs from across the country, selected in eliminations at the provincial level, participated in a four-day competition for individual and team awards. The article lists the winners in both classifications and the police officers who received distinctions: for the best police handler of explosives detection dogs and the best police handler of drugs detection dog.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn

SŁUŻBY SŁUCHACZY

SZKOLENIA ZAWODOWEGO PODSTAWOWEGO

z Centrum Szkolenia Policji w Legionowie

asp. szt. Iwona Gierczak

Zakład Służby Prewencyjnej CSP

mł. asp. Ewa KołECKA-Bańka

Zakład Służby Prewencyjnej CSP

Nieodzownym elementem szkolenia zawodowego podstawowego jest udział słuchaczy – zgodnie z programem szkolenia – w tzw. służbach wyjazdowych. Obowiązujący program, określony decyzją nr 276 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 sierpnia 2023 r. w sprawie programu szkolenia zawodowego podstawowego (Dz. Urz. KGP poz. 81, z późn. zm.), zakłada realizację pięciu ośmiogodzinnych służb w jednostce organizacyjnej Policji. Zgodnie z programem o sposobie, miejscu i czasie pełnienia służby decyduje kierownik jednostki szkoleniowej, uwzględniając wiedzę i umiejętności słuchaczy.

Przygotowanie słuchaczy CSP do pełnienia służb wyjazdowych w jednostkach terenowych Policji

Zanim słuchacze szkolenia zawodowego podstawowego z Centrum Szkolenia Policji w Legionowie rozpoczną swoje pierwsze służby patrolowe w jednostkach organizacyjnych Policji, muszą zdobyć dużą ilość wiedzy oraz zdać szereg testów i egzaminów z wielu przedmiotów, m.in. z zakresu prewencji, prawa, wyszkolenia strzeleckiego, techniki kryminalistycznej czy technik interwencji. Dopiero pozytywne zaliczenie tych wszystkich sprawdzianów, zarówno z wiedzy teoretycznej, jak i z umiejętności praktycznych, otwiera im drogę do ich pierwszych służb w terenie. Należy w tym miejscu dodać, że podstawowe znaczenie ma wiedza z zakresu prewencji, począwszy od zagadnień dotyczących legitymowania, kontroli osobistej, zatrzymania osoby, po użycie lub wykorzystanie środków przymusu bezpośredniego i broni palnej.

Na tym jednak nie koniec, gdyż przed pierwszą służbą wyjazdową słuchacze przez wiele godzin ćwiczą, w ramach zajęć z prewencji, przeprowadzanie interwencji na podstawie założeń przygotowanych przez kadrę Zakładu Służby Prewencyjnej. Dzięki nowoczesnym obiektom do przeprowadzania symulacji, w których skład wchodzi mieszkanie, pustostan, kantor, sklep nocny, apteka, bar czy też plac zabaw i skwer miejski, oraz środkiem komunikacji, takim jak tramwaj i autobus, słuchacze mają możliwość „przećwiczyć” interwencje w warunkach bardzo zbliżonych do

tych, jakie spotkają, gdy opuszczą mury Centrum Szkolenia Policji w Legionowie. Przygotowując policjantów do jak najlepszego wykonywania obowiązków, w ramach jednostki modułowej dotyczącej pełnienia służby patrolowej zapoznaje się ich również z podstawami prawnymi pełnienia służby patrolowej, podstawowymi pojęciami, takimi jak: służba patrolowa, organizacja służby patrolowej, rejon zagrożenia, trasa patrolowa, posterunek, siły wzmocnienia, system koncentryczny czy ceduła patrolowa, a także z zasadami, które obowiązują policjantów podczas pełnienia służby patrolowej. Przedstawiane są im również formy nadzoru nad pełnieniem służby patrolowej i sposoby postępowania



Fot. 1. Wyjazd słuchaczy kursu zawodowego podstawowego do jednostki terenowej, na której terenie będzie pełniona służba.



Fot. 2. Instruktaż słuchaczy kursu zawodowego podstawowego do służby wyjazdowej przeprowadzony przez wykładowców ZSP.



Fot. 3. Sprawdzenie wyposażenia słuchaczy kursu zawodowego podstawowego.

policjanta w przypadku czynności nadzorczo-kontrolnych. Nie można pominąć kwestii związanych z zasadami umundurowania i wyposażenia do służby, zadaniami służby patrolowej, zadaniami oraz celami wynikającymi z funkcjonowania Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa (KMZB), odprawą do służby patrolowej, omówieniem sposobu dokumentowania przebiegu służby, taktyką realizacji zadań czy czynnościami policjanta po zakończeniu służby patrolowej. Droga, jaką muszą pokonać młodzi adepci, nim pierwszy raz wyjadą na służbę patrolową do zewnętrznej jednostki organizacyjnej Policji, jest długa i wymaga od nich dużego wysiłku oraz zaangażowania, jednakże cały ten trud owocuje podczas ich dalszej służby.

Jednostki organizacyjne Policji, w których słuchacze CSP pełnią służbę

Słuchacze z Centrum Szkolenia Policji w Legionowie w trakcie szkolenia realizują, pod opieką wykładowców z Zakładu Służby Prewencyjnej, wyjazdowe służby patrolowe na terenie Warszawy – w Komendzie Rejonowej Policji (KRP) Warszawa II, KRP Warszawa III, KRP Warszawa IV, KRP Warszawa V, KRP Warszawa VI, KRP Warszawa VII, Komisariacie Policji Metra Warszawskiego, a także na terenie Komendy Powiatowej Policji (KPP) w Wołominie, KPP w Wyszakowie, KPP w Legionowie, KPP w Nowym Dworze Mazowieckim, KPP w Pułtusku oraz KPP w Płońsku. Warto zaznaczyć, że od 2023 r. zostały wznowione służby pełnione na terenie Komisariatu Policji Metra Warszawskiego, a jest to jedyny taki komisariat Policji na terenie kraju, co stanowi niewątpliwą atrakcję dla naszych słuchaczy. Pod opieką doświadczonych funkcjonariuszy przystępują oni do swoich pierwszych, niezapomnianych służb, patrolując i podejmując interwencje w ciągach komunikacyjnych metra, dbając o bezpieczeństwo mieszkańców Warszawy. Jako ostatnia do grona tych współpracujących jednostek organizacyjnych dołączyła KRP Warszawa VII, dzięki wcześniejszej współpracy CSP z obecnym Zastępcą Komendanta Rejonowego Policji mł. insp. Maciejem Cepilem (poprzednio Komendant Komisariatu Policji Warszawa Ursus w KRP Warszawa III).

Dzięki współpracy z terenowymi jednostkami organizacyjnymi słuchacze z Centrum Szkolenia Policji w Legionowie

zaznajamiają się ze specyfiką służby w różnych warunkach i na odmiennych obszarach. Pełnią służbę nie tylko w wydziałach patrolowo-interwencyjnych, ale również wspólnie w dzielnicowych czy funkcjonariuszami ruchu drogowego. Służby te dają im szansę zastosowania i sprawdzenia zdobytej wiedzy podczas realizacji interwencji, zrozumienia specyfiki służby oraz możliwość „odnalezienia się” w niej. Pod opieką doświadczonych policjantów mogą uczestniczyć w swoich pierwszych interwencjach i innych czynnościach służbowych, obserwując działania funkcjonariuszy o większym stażu i czerpiąc z ich doświadczenia. Stykają się po raz pierwszy ze światem, w którym będą funkcjonować po zakończeniu szkolenia. Mogą sobie wówczas uzmysłowić, że policyjna codzienność niesie wiele niespodziewanych sytuacji. Bo każdy nasz dzień, każda nasza służba, każda nasza interwencja są inne niż poprzednie.

Jak wygląda taka służba?

Na początku, przed opuszczeniem terenu Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, słuchacze pobierają notatniki służbowe, broń palną oraz środki przymusu bezpośredniego z magazynu uzbrojenia pododdziału i stawiają się na instruktazu do służby przeprowadzanym przez wykładowcę z Zakładu Służby Prewencyjnej. W trakcie instruktazu weryfikowana jest ich wiedza oraz przypominane są zasady bezpieczeństwa i wzajemnej asekuracji. Po instruktazu słuchacze wraz z wykładowcą wyjeżdżają do wskazanych jednostek Policji. Tam jest przeprowadzana właściwa odprawa do służby, podczas której zapoznają się ze specyfiką danej jednostki pod kątem terenu, popełnianych tam przestępstw czy wykroczeń. Przydzieleni do doświadczonych funkcjonariuszy, podejmują swoje pierwsze czynności służbowe. W trakcie tych służb młodzi adepci uzmysławiają sobie zakres interwencji, z jakimi spotykają się w trakcie pełnienia służby, począwszy od tych związanych z naruszaniem zasad współżycia społecznego, wykroczeniami, skończywszy na przestępstwach. Przemierzając się w umundurowaniu, dostrzegają, że ich wygląd, postawa oraz zachowanie mają ogromny wpływ na kształtowanie wizerunku Policji, że to z nimi pierwszymi obywatel dokonujący zgłoszenia ma kontakt na miejscu interwencji i że oczekuje rzetelnej, kon-

SŁUŻBY SŁUCHACZY SZP



Fot. 4. Przyjazd słuchaczy kursu zawodowego podstawowego do jednostki terenowej, na której terenie będzie pełniona służba.

Zdj. I. Gierczak, E. KołECKA-Bańka.

kretniej pomocy, wskazania właściwego rozwiązania. To właśnie z racji zróżnicowania miejsc pełnienia służb nasi słuchacze doświadczają pełnego spektrum interwencji, którego nie zawsze będą mogli doświadczyć w jednostkach, gdzie będą docelowo pełnić swoje obowiązki. Współpraca Centrum Szkolenia Policji w Legionowie z jednostkami w terenie przybliży naszym słuchaczom do tych aspektów służby, z którymi będą się mierzyć na co dzień. Pozwala im wykorzystać zdobytą w trakcie szkolenia wiedzę w rzeczywistych sytuacjach, pokazuje obowiązki, które będą na nich ciążyły i które będą realizowali w toku służby. Przygotowuje ich do pełnienia służby w Policji w sposób właściwy i zgodny z przepisami prawa.

„Pamięć to pamiętnik, który wszyscy nosimy przy sobie” – Oscar Wilde

Pierwszy kontakt z dyżurnym, pierwsza interwencja, pierwsze legitymowanie to przeżycie, którego nikt z nas policjantów nie zapomina.

Dla słuchaczy bardzo ważne są wrażenia, których doznali tego dnia na służbie, a każda czynność, jaką wykonali, na długo zapada w ich pamięć i sprawia, że młodzi adepci mają poczucie spełnienia i satysfakcji, że to, czego się nauczyli do tej pory na zajęciach, ma zastosowanie w ich codziennej służbie i jest ważne dla właściwej realizacji przydzielonych im zadań.

Warto również podkreślić ogromne znaczenie wsparcia przy planowaniu i realizacji służb patrolowych udzielanego ze strony współpracujących z Centrum Szkolenia Policji w Legionowie jednostek organizacyjnych z garnizonu stołecznego i radomskiego. W 2024 r. miesięcznie realizowanych jest od 20 do 30 służb w terenie. Bez zaangażowania kierownictwa, funkcjonariuszy odpowiedzialnych za koordynację i nadzór nad służbą oraz policjantów, którzy pełnią służbę ze słuchaczami, nie byłoby możliwości realizacji programu szkolenia na najwyższym poziomie, a także właściwego przygotowania słuchaczy do ciężkiej i wymagającej służby, jaką jest służba w Policji. A tego zaangażowania na co dzień, pomimo wielu poważnych problemów, z jakimi borykają się te jednostki, nie brakuje.

Tabela 1. Podsumowanie wyników służb słuchaczy CSP za I półrocze 2024 r. Źródło: opracowanie własne.

PODSUMOWANIE SŁUŻB SŁUCHACZY CSP W TERENIE za okres pierwszego półrocza 2024 r.			
Interwencje ogółem	1693	Domowe	104
		Publiczne	1589
Kontrole drogowe		635	
Legitymowanie		2308	
Zastosowane środki prawne		Pouczenia	500
		Mandaty karne	349
		Wnioski o ukaranie	10
Osoby zatrzymane		57	
Konwoje / doprowadzenia		65	
Kontrola osobista / sprawdzenie bagażu		201	
Zastosowanie ŚPB ogółem		70	
Kontrole miejsc zagrożonych		985	
Zabezpieczanie miejsc zdarzenia		37	
Wywiady / ustalenia		452	
Inne czynności (np. profilaktyka społeczna, kontrola „Niebieskich Kart”, spotkania środowiskowe, doręczanie wezwań, kontrola trzeźwości itd.)		369	
Sporządzana dokumentacja		409	

Summary

Field practice of trainees of basic vocational training of the Police Training Centre in Legionowo

An indispensable element of basic vocational training is the participation of students – in accordance with the training program – in so-called “away services.” Before students of basic vocational training from the Police Training Centre in Legionowo begin their first patrol duty in police organizational units, they must acquire a large amount of knowledge and pass a series of tests and exams in many subjects, including prevention, law, shooting training, forensic techniques or intervention techniques. But it doesn't stop there, as before their first tour of duty, they practice for many hours as part of their prevention classes, carrying out interventions based on assumptions prepared by the staff of the Prevention Service Unit. As can be seen, the road that the young adepts must overcome before they go on patrol duty for the first time to an external police organizational unit is long and requires a lot of effort and commitment from them, however, all this effort bears fruit during their further service. Thanks to the cooperation with the designated organizational units in the field, students from the Police Training Centre in Legionowo become acquainted with the specifics of service under different conditions and in different areas. When they come into contact for the first time with the world that awaits them after completing their training, they may realize that police everyday life brings many unexpected situations. Because each of our days, each of our services, each of our interventions is different from the previous ones.

Tłumaczenie: Iwona Gierczak

N O W Y W Z Ó R



Fot. 1. T. Midro.

ZESTAWU

PRZECIWUDERZENIOWEGO

OPP-4/K

Budowa, zasady użytkowania i konserwacji

podinsp. Tomasz Midro

Wydział Dowodzenia CSP

Zestaw przeciwuderzeniowy OPP-4/K przeznaczony jest dla funkcjonariuszy oddziałów prewencji Policji. Stanowi ochronę w obrębie osłanianych powierzchni, ograniczając skutki uderzeń pałką, kijem itp.

W skład zestawu przeciwuderzeniowego wchodzi:

- kamizelka przeciwuderzeniowa z kołnierzem ochronnym – model OPP-4/K,
- ochraniacze barków i ramion – model OPP-4/O,
- ochraniacze przedramion,
- ochraniacze ud,
- ochraniacze nóg,
- rękawice przeciwuderzeniowe – model 02,
- kask ochronny.

Kamizelka – model OPP-4/K

Kamizelka składa się z następujących elementów podstawowych:

- części przedniej kamizelki,
- części tylnej kamizelki,
- części przedniej kołnierza,
- części tylnej kołnierza,
- osłony podbrzusza,
- patek bocznych,
- małego emblematu z napisem „POLICJA”,
- dużego emblematu z napisem „POLICJA”.

Wyżej wymienione elementy mają wielowarstwową budowę.



Fot. 2–3. Kamizelka – widok z przodu: strona wierzchnia i strona spódna.

Kamizelka przeciwuderzeniowa model OPP-4/K jest wyposażeniem chroniącym zasadnicze organy wewnętrzne użytkownika przed uderzeniami niebezpiecznymi przedmiotami, typu kij, pałka, kamień itp., oraz przed krótkotrwałym działaniem płomienia.

ZESTAW PRZECIWUDERZENIOWY OPP-4/K



Fot. 4–5. Kamizelka – widok z tyłu: strona wierzchnia i strona spodnia.

Kamizelka chroni w zakresie:

- przodu tułowia – od ramion do linii pasa,
- tyłu tułowia – od ramion do linii nerek,
- szyi z przodu i z tyłu,
- podbrzusza.

Kamizelka wyposażona jest w:

- system szybkiego wypięcia,
- uchwyt ewakuacyjny.

Kamizelka jest kompatybilna z ochraniaczami barków i ramion OPP-4/O, a także z płytami balistycznymi M008/HPE GROM-1 lub z równoważnymi płytami balistycznymi o zbliżonym kształcie i wymiarach.

Ochraniacze barków i ramion – model OPP-4/O

Ochraniacze barków i ramion OPP-4/O są wyposażeniem chroniącym górną część ręki użytkownika przed uderzeniami niebezpiecznymi przedmiotami, typu: kij, pałka, kamień itp., oraz przed krótkotrwałym działaniem płomienia. Ochraniacze barków i ramion składają się z osłony barku oraz osłony ramienia połączonych trwale za pomocą odcinka taśmy technicznej.

Ochraniacz okrywa około 50% obwodu chronionych nim części ciała. Ochraniacz wykonany jest w jednym rozmiarze (uniwersalnym) i jest przeznaczony do ochrony lewej lub prawej kończyny (ochraniacz lewy jest lustrzanym odbiciem ochraniacza prawego).

Ochraniacz chroni:

- staw barkowy,
- obszar od stawu barkowego do stawu łokciowego.



Fot. 6. Ochraniacze barków i ramion.

Ochraniacze przedramion



Fot. 7. Ochraniacze przedramion.

Ochraniacze przedramion stanowią ochronę przeciwuderzeniową przedramion – od nadgarstka do łokcia włącznie. Są kompatybilne z ochraniaczami barków i ramion.

Ochraniacze przedramion mają budowę wielowarstwową. Od strony ciała użytkownika występują kolejno następujące warstwy:

- część osłaniająca przedramię,
- część osłaniająca łokieć.

Konstrukcja ochraniacza pozwala na wykonywanie czynności służbowych, nie ogranicza ruchów ręki oraz umożliwia szybkie i łatwe zakładanie i zdejmowanie. Lewy ochraniacz przedramienia jest lustrzanym odbiciem ochraniacza prawego. Na wierzchniej stronie ochraniacza, od strony wewnętrznej przedramienia umieszczony jest pionowy odblaskowy napis „POLICJA” w kolorze srebrnym.

Ochraniacze ud

Ochraniacze ud stanowią ochronę przeciwuderzeniową ud. Od strony ciała użytkownika występują kolejno 3 elementy zbudowane z następujących warstw:

- 1) I element – tkanina z włókien trudnopalnych w kolorze czarnym, polietylenowy spieniony materiał o zamkniętych komórkach, tkanina z włókien trudnopalnych w kolorze czarnym;
- 2) II element – o budowie analogicznej do budowy elementu I, naszyty na element I pod powierzchnią kształtka półelastycznej w celu zwiększenia amortyzacji uderzenia;
- 3) III element – profilowana kształtka półelastyczna, np. z tworzywa ABS w kolorze czarnym.



Fot. 8. Ochraniacze ud.

Konstrukcja ochraniacza pozwala na wykonywanie czynności służbowych, nie ogranicza ruchów nogi oraz umożliwia szybkie i łatwe zakładanie i zdejmowanie. Regulację obwodu ochraniacza i dopasowania go do uda użytkownika zapewnia pasek z gumy i taśmy technicznej. Pasek zakończony jest odcinkami taśmy samoszczepnej. Lewy ochraniacz uda jest lustrzanym odbiciem ochraniacza prawego. Na wierzchniej stronie ochraniacza, od strony zewnętrznej nogi, umieszczony jest pionowy odblaskowy napis „POLICJA” w kolorze srebrnym.

Ochraniacze nóg

Ochraniacze nóg przeznaczone są do noszenia łącznie z butami mającymi obcasy. Stanowią ochronę przeciwuderzeniową kolana, goleni i śródstopia wraz z kostkami zewnętrzną i wewnętrzną włącznie. Wyrób jest kompatybilny z ochraniaczami ud. Ochraniacz nogi ma budowę wielowarstwową. Od strony ciała użytkownika występują kolejno następujące warstwy:

- części osłaniające kolano,
- części osłaniające goleń,
- części osłaniające śródstopie.

Zastosowany układ zapięć zapewnia stabilizację ochraniacza na nodze. Lewy ochraniacz nogi jest lustrzanym odbiciem ochraniacza prawego. Na wierzchniej stronie ochraniacza, od strony zewnętrznej goleni, umieszczony jest pionowy odblaskowy napis „POLICJA” w kolorze srebrnym.



Fot. 9. Ochraniacze nóg.

Rękawice przeciwuderzeniowe – model 02

Rękawice przeciwuderzeniowe opracowano specjalnie do potrzeb i wymagań funkcjonariuszy Policji prowadzących działania interwencyjne, bardzo narażonych na niebezpieczeństwo utraty zdrowia, a nawet życia, pracujących całonocowo w różnych okolicznościach i warunkach pogodowych oraz klimatycznych. Zastosowane technologie umożliwiły osiągnięcie najwyższych poziomów zręczności oraz ochrony przed przecięciem czy podczas palenia. Specjalne, hydrofobowe wykończenie skóry pozwala na zachowanie dobrego chwytu na mokrych przedmiotach i zabezpiecza rękawice przed szybkim nasiąkaniem. Rękawice są symetryczne, wykonane z hydrofobowej, trudnopalnej anilinowej skóry koziej, grubości 0,8–0,9 mm, w kolorze czarnym.



Fot. 10. Rękawice przeciwuderzeniowe.

Na górze rękawicy, pod warstwą skóry umiejscowiono twardy ochraniacz nakłyckiowy, formowany w anatomicznie dopasowanym kształcie, podklejony pianką absorbującą energię uderzenia. Wewnątrz rękawicy, od strony dłoniowej, znajduje się dzianinowa, antybakteryjna i wysokiej klasy antyprzecięciowa podszewka zapobiegająca przecięciu wnętrza dłoni przy ataku ostrymi przedmiotami. Budowa rękawicy ma za zadanie chronić użytkownika przed urazami w najbardziej możliwy sposób przy jednoczesnym, możliwie jak największym zakresie ruchliwości i zręczności wymaganym przy obsłudze radia, telefonu, kajdanek, broni itd.

Kask ochronny

Kask składa się z czerepu, wkładu amortyzującego, wymiennego wkładu higienicznego, uprząży mocującej, osłony twarzy, osłony karku. Konstrukcja kasku zapewnia możliwość instalacji zestawów łącznościowych stosowanych w oddziałach prewencji Policji (CEOTRONICS). Kask wyposażony jest w zaczepy/gniazda umożliwiające mocowanie maski przeciwgazowej, umieszczone na zewnętrznej stronie czerepu. Osłona twarzy jest wykonana z wysoko wytrzymałego, przezroczystego, odpornego na zarysowania tworzywa, niepowodującego zniekształceń widoczności. Osłona karku zapewnia ochronę karku policjanta przed urazami powstałymi na skutek uderzenia niebezpiecznym narzędziem, np. kijem, pałką drewnianą, kamieniem.



Fot. 11. Kask ochronny z osłoną twarzy.
Fot. 2–11. M. Drearski.

ZESTAW PRZECIWUDERZENIOWY OPP-4/K

Zasady użytkowania i konserwacji

Zakładanie należy rozpocząć od ochraniaczy nóg, w tym celu należy wykonać następujące czynności:

- sprawdzić, na którą nogę jest przeznaczony ochraniacz; przy prawidłowym założeniu ochraniaczy umieszczone na nich napisy „POLICJA” powinny znajdować się na zewnętrznej stronie nóg;
- odpiąć wszystkie zapięcia;
- przyłożyć ochraniacz do nogi, tak aby osłona śródstopia dotykała do powierzchni buta;
- zapiąć klamerkę zatraskową z boku kolana i dopasować długość paska gumowego do obwodu za pomocą regulatora;
- opasać goleń paskami i połączyć taśmy samoszczepne na kształtce półelastycznej;
- pasek mocujący osłony kostek przełożyć przez ramkę, opasać nogę z przodu na wysokości kostki i po dopasowaniu do obwodu spiąć taśmy samoszczepne na kostce zewnętrznej;
- linkę mocującą śródstopie przełożyć pod spodem buta (z obcasem) i zaczepić o hak umiejscowiony po zewnętrznej stronie.

Wymienione czynności powtórzyć w tej samej kolejności przy zakładaniu drugiego ochraniacza nóg.

W następnej kolejności należy założyć ochraniacze ud. W tym celu należy wykonać następujące czynności:

- sprawdzić, na które udo przeznaczony jest ochraniacz; przy prawidłowym założeniu ochraniaczy umieszczone na nich napisy „POLICJA” powinny znajdować się na zewnętrznej stronie ud;
- odpiąć taśmy samoszczepne paska mocującego udo;
- przyłożyć ochraniacz do uda i opasać go paskiem mocującym, dostosowując długość paska do obwodu uda;
- spiąć taśmy samoszczepne na kształtce półelastycznej;
- odpiąć klamerki pasków przyszytych do górnej części ochraniacza; wewnętrzne części pasków przełożyć pod pasem głównym i połączyć z częściami zewnętrznymi, zapinając klamerki; dostosować długość pasków indywidualnie do wzrostu za pomocą regulatorów.

Wymienione czynności powtórzyć w tej samej kolejności przy zakładaniu drugiego ochraniacza uda.

W następnej kolejności należy założyć kamizelkę. W tym celu należy wykonać następujące czynności:

- w kamizelce przeciwuderzeniowej odpiąć patki z taśmą samoszczepną służące do połączenia części przedniej z tylną oraz do regulacji obwodu;
- przełożyć kamizelkę przez głowę;
- dopasować obwód kamizelki do obwodu ciała poprzez odpowiednie zapięcie patek z taśmą samoszczepną.

W następnej kolejności należy założyć ochraniacze przedramion oraz barków i ramion. W tym celu należy wykonać następujące czynności:

- sprawdzić, na którą rękę przeznaczony jest ochraniacz; przy prawidłowym założeniu ochraniaczy umieszczone na nich napisy „POLICJA” powinny znajdować się po wewnętrznej stronie ręki;
- paski mocujące przedramię i łokieć w ochraniaczu przedramienia przełożyć luźno przez ramki, opasać nimi rękę, rozpoczynając od wewnętrznej strony, i spiąć taśmy samoszczepne na kształtce z tworzywa, dopasowując ich długość indywidualnie do obwodu ręki.

Wymienione czynności powtórzyć w tej samej kolejności przy zakładaniu drugiego ochraniacza przedramienia. Analogicznie postępujemy przy ochraniaczach barków i ramion.

Na końcu należy założyć rękawice. W tym celu należy wykonać następujące czynności:

- poluzować pasek zaopatrzony w odcinki taśmy samoszczepnej usytuowany na wysokości nadgarstka;
- wsunąć dłoń w rękawicę;
- dopasować długość paska do obwodu nadgarstka.

Zdejmowanie poszczególnych elementów zestawu przeciwuderzeniowego należy wykonać w odwrotnej kolejności niż zakładanie.

Konserwacja i przechowywanie elementów zestawu OPP-4/K

W przypadku zabrudzenia kamizelki przeciwuderzeniowej, ochraniaczy barków i ramion, ochraniaczy przedramion, ud i nóg należy je szamponować z użyciem miękkiej szczotki lub gąbki pianą o małej zawartości wilgoci w temperaturze 20–40°C. Usuwanie piany może odbywać się sposobem mechanicznym lub ręcznym.

Rękawice przeciwuderzeniowe, wykonane ze skóry naturalnej, należy odświeżać środkami przeznaczonymi do konserwacji skóry. Przybrudzone rękawice należy delikatnie przetrzeć ściereczką (najlepiej z flaneli) zamoczoną w wodzie z rozpuszczonym mydłem lub płatkami mydlanymi, nie dopuszczając do ich przemoczenia. Nie dopuszcza się innych metod konserwacji. Suszyć w temperaturze pokojowej. Po wysuszeniu nałożyć na ręce i uformować.

Zestaw przeciwuderzeniowy powinien być przechowywany w pomieszczeniach suchych, przewiewnych, nienasłonecznionych, w warunkach zabezpieczających go przed zamoczeniem, zabrudzeniem oraz uszkodzeniami mechanicznymi i chemicznymi.

Zestaw przeciwuderzeniowy może być przewożony dowolnymi środkami transportu w warunkach zabezpieczających go przed zamoczeniem, zabrudzeniem, uszkodzeniami mechanicznymi i chemicznymi.

Summary***The new model of the police anti-riot armour kit, OPP-4/K. Construction, operating principles, and maintenance***

The article aims to familiarize the reader with the currently used anti-riot armour kit, OPP-4/K, which is designed for riot police officers. It serves as body protection in the covered areas, reducing the impact of blows from batons, sticks, and similar objects. The article describes the main components of the kit, as well as the methods of its use and maintenance. It is supplemented by photographs of the individual kit components.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn

POSTĘPOWANIE DYSCYPLINARNE W POLICJI

INFORMACJE PODSTAWOWE

podkom. Karion Smolarek

Zakład Służby Kryminalnej CSP

W niniejszym artykule opisano podstawowe informacje dotyczące postępowania dyscyplinarnego w Policji. Na początku przedstawiono podstawowe zasady i pojęcia dotyczące postępowania dyscyplinarnego oraz przyczyny wszczęcia takiego postępowania, a także możliwe sposoby postępowania przełożonego po uzyskaniu informacji o możliwości zaistnienia przewinienia dyscyplinarnego oraz wskazano, kiedy następuje formalne wszczęcie i zakończenie postępowania dyscyplinarnego. Celem tego artykułu nie jest wskazanie sposobów działania policjanta, który popełnił delikt dyscyplinarny, lub ułatwienie mu uniknięcia konsekwencji służbowych, lecz przedstawienie podstawowych pojęć i trybów postępowania w ramach czynności związanych z ujawnieniem i ewentualnym ukaraniem funkcjonariusza, który dopuścił się takiego przewinienia.

PODSTAWOWE ZASADY I POJĘCIA

Podstawą do wszczęcia postępowania dyscyplinarnego jest stwierdzenie zaistnienia przewinienia dyscyplinarnego. Dlatego należy w pierwszej kolejności wyjaśnić, że **przewinienie dyscyplinarne** może polegać na **naruszeniu dyscypliny służbowej** lub **nieprzestrzeganiu zasad etyki zawodowej**. Stwierdzenie zaistnienia któregoś z tych dwóch rodzajów deliktu dyscyplinarnego jest podstawą do dalszego działania przełożonego.

Naruszenie dyscypliny służbowej, zgodnie z treścią art. 132 ust. 2 ustawy o Policji¹, to **czyn policjanta** polegający na **zawinionym przekroczeniu uprawnień lub niewykonaniu obowiązków** wynikających z przepisów pra-

wa lub rozkazów i poleceń wydanych przez przełożonych uprawnionych na podstawie tych przepisów. Jak wynika z treści tego artykułu, odpowiedzialności dyscyplinarnej może podlegać jedynie policjant, a nie inna osoba zatrudniona w Policji. Ponadto musi on podlegać orzecznictwu dyscyplinarnemu², co oznacza, że przejście policjanta w stan spoczynku skutkuje umorzeniem postępowania dyscyplinarnego. Kwestia **winy**, która musi być przypisana policjantowi, została rozstrzygnięta w art. 132a ustawy o Policji. Jak wynika z treści tego przepisu, **przewinienie dyscyplinarne jest zawinione** wtedy, gdy policjant:

- 1) **ma zamiar jego popełnienia**, to jest chce je popełnić albo przewidując możliwość jego popełnienia, na to się godzi;

POSTĘPOWANIE DYSCYPLINARNE W POLICJI

2) nie mając zamiaru jego popełnienia, **popelnia je jednak na skutek niezachowania ostrożności** wymaganej w danych okolicznościach, mimo że możliwość taką przewidywał albo mógł i powinien przewidzieć.

Należy zauważyć, że w punkcie pierwszym wskazane jest **zachowanie umyślne** zarówno w zamiarze bezpośrednim – „chce je popełnić”, jak i zamiarze ewentualnym – „przewidując możliwość jego popełnienia, na to się godzi”, natomiast w punkcie drugim mamy do czynienia z **zachowaniem nieumyślnym**, które w głównej mierze polega na „niezachowaniu ostrożności wymaganej w danych okolicznościach” z zastrzeżeniem możliwości przewidzenia wystąpienia skutku tego zachowania.

W omawianym postępowaniu dyscyplinarnym karalne są także wszystkie **formy zjawiskowe** jego popełnienia. Za przewinienie dyscyplinarne odpowiada ten, kto je popełnił, ale także ci, którzy popełniają je wspólnie i w porozumieniu (współsprawstwo) oraz osoby kierujące jego popełnieniem (sprawstwo kierownicze) lub polecające jego popełnienie (sprawstwo polecające), o czym mówi art. 132b ust. 1 ustawy o Policji. Ponadto policjant odpowiada dyscyplinarnie także wówczas, gdy chcąc, aby inny policjant popełnił przewinienie dyscyplinarne, nakłania go do tego (podżeganie – art. 132b ust. 2) oraz w przypadku, gdy chcąc, aby inny policjant popełnił przewinienie dyscyplinarne lub godząc się na to, swoim zachowaniem ułatwia jego popełnienie (pomocnictwo – art. 132b ust. 3).

Jeżeli zaś chodzi o **formy stadialne**, to jedynie **dokonanie jest karalne**, wynika to z treści wskazanego wyżej art. 132 ust. 1, gdzie mowa jest o odpowiedzialności za popełnienie przewinienia dyscyplinarnego, można więc, stosując wykładnię językową, stwierdzić, że usiłowanie lub przygotowanie nie jest sankcjonowane.

Ustawa o Policji przewiduje także, w zakresie przepisów dotyczących postępowania dyscyplinarnego, odpowiednik **czynu ciągłego** opisanego w art. 12 Kodeksu karnego³, a mianowicie dwa lub więcej zachowań podjętych w krótkich odstępach czasu w celu wykonania tego samego zamiaru lub z wykorzystaniem takiej samej sposobności uważa się za jedno przewinienie dyscyplinarne⁴. Jak z tego wynika, kilkukrotne „podobne” zachowanie, będące przewinieniem dyscyplinarnym, stanowi jeden czyn, ważne jest przy tym, że należy udowodnić, iż policjant z góry powziął zamiar realizacji takiego przewinienia lub wykorzystywał tę samą sposobność.

Należy także wskazać, że miejsce popełnienia wykroczenia nie ma znaczenia dla możliwości ścigania przewinienia dyscyplinarnego, ponieważ policjant odpowiada dyscyplinarnie także **za popełnienie przewinienia dyscyplinarnego za granicą**⁵. Dotyczy to głównie naruszenia zasad etyki zawodowej, jednak funkcjonariusze pełniący służbę poza granicami kraju również mogą podlegać odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny służbowej.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że generalnie przewinienie dyscyplinarne musi mieć związek ze służbą, dotyczy to z pewnością wyżej wskazanego naruszenia dyscypliny służbowej. Jednakże policjant może **dopu-**

ścić się przewinienia dyscyplinarnego polegającego na naruszeniu zasad etyki zawodowej także **w czasie wolnym od służby** i nie wykonując czynności służbowych, wystarczy, że będzie miał świadomość, a przynajmniej możliwość przewidzenia, że jego postępowanie nie jest postrzegane wyłącznie jako zachowanie osoby fizycznej, a jako zachowanie reprezentanta grupy zawodowej, np. przy wyrażaniu poglądów w imieniu innych policjantów, przy powoływaniu się na wpływy lub posiadane w związku z wykonywanym zawodem uprawnienia, a także w przypadku pozasłużbowego oficjalnego występowania jako policjant, chociażby w takich sytuacjach jak wystąpienie w mundurze podczas publicznej uroczystości lub powrót w umundurowaniu z miejsca pełnienia służby do miejsca zamieszkania. Przeciwnie, jeśli zachowanie policjanta w miejscu pełnienia służby jest wyłącznie emanacją sfery życia prywatnego, to nie można uznać, że narusza on etykę zawodową, wobec czego nie podlega odpowiedzialności dyscyplinarnej⁶. Wówczas jednak może się okazać, iż naruszył on dyscyplinę służbową.

Kolejną kwestią związaną z omawianą formą odpowiedzialności jest sytuacja naruszenia zasad prawa i jednocześnie **popelnienie przewinienia dyscyplinarnego**. Jak wynika z art. 132 ust. 4 ustawy o Policji, czyn stanowiący przewinienie dyscyplinarne, wypełniający jednocześnie znamiona przestępstwa lub wykroczenia albo przestępstwa skarbowego lub wykroczenia skarbowego, podlega odpowiedzialności dyscyplinarnej **niezależnie od odpowiedzialności karnej**. Oznacza to, że postępowanie dyscyplinarne oraz postępowanie dotyczące któregoś z ww. deliktów **prowadzone są równolegle**, niezależnie od siebie i przełożony dyscyplinarny nie jest związany rozstrzygnięciem sądu ani też innymi jego ustaleniami, choć w praktyce z pewnością ustalenia faktyczne dokonane przez inny organ mogą być wykorzystane w przy ustalaniu winy i odpowiedzialności policjanta.

PRZYCZYNY

Należy także wskazać, co może być podstawą do wszczęcia postępowania dyscyplinarnego. Podstawą taką jest stwierdzenie zaistnienia przewinienia dyscyplinarnego. Art. 132 ust. 1 ustawy o Policji określa, że **przewinienie dyscyplinarne** może polegać na **naruszeniu dyscypliny służbowej** lub **nieprzestrzeganiu zasad etyki zawodowej**. Dlatego też konieczne jest wyjaśnienie, czym jest naruszenie dyscypliny służbowej. Wyżej wymieniony artykuł w ust. 2 mówi, że **naruszenie dyscypliny służbowej** stanowi czyn policjanta polegający na **zawinionym przekroczeniu uprawnień lub niewykonaniu obowiązków** wynikających z przepisów prawa lub rozkazów i poleceń wydanych przez przełożonych uprawnionych na podstawie tych przepisów. Jest to bardzo szerokie sformułowanie, dlatego ustawodawca doprecyzował ten opis.

Naruszeniem dyscypliny służbowej jest w szczególności:

1) niedopełnienie obowiązków policjanta wynikających ze złożonego ślubowania, a także przepisów prawa;

- 2) odmowa wykonania lub niewykonanie rozkazu lub polecenia, z zastrzeżeniem przypadku określonego w art. 58 ust. 2;
- 3) zaniechanie czynności służbowej albo wykonanie jej w sposób nieprawidłowy;
- 4) niedopełnienie obowiązków służbowych albo przekroczenie uprawnień określonych w przepisach prawa;
- 5) wprowadzenie w błąd przełożonego lub innego policjanta, jeżeli spowodowało to lub mogło spowodować szkodę służbie, policjantowi lub innej osobie;
- 6) nadużycie zajmowanego stanowiska dla osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej;
- 7) postępowanie przełożonego w sposób przyczyniający się do rozluźnienia dyscypliny służbowej w podległej jednostce organizacyjnej lub komórce organizacyjnej Policji;
- 8) porzucenie służby;
- 9) samowolne oddalenie się z rejonu zakwaterowania lub nieusprawiedliwione opuszczenie miejsca pełnienia służby lub niestawienie się w tym miejscu;
- 10) stawienie się do służby w stanie nietrzeźwości albo po użyciu alkoholu lub po użyciu podobnie działającego środka, pełnienie jej w takim stanie, a także spożywanie alkoholu lub używanie podobnie działającego środka w czasie służby;
- 11) umyślne naruszenie dóbr osobistych innego policjanta;
- 12) utrata służbowej broni palnej, amunicji lub legitymacji służbowej;
- 13) utrata przedmiotu stanowiącego wyposażenie służbowe, którego wykorzystanie przez osoby nieuprawnione wyrządziło szkodę innej osobie lub stworzyło zagrożenie dla porządku publicznego lub bezpieczeństwa powszechnego;
- 14) ujawnienie informacji pozostającej w związku z wykonywaniem czynności służbowych, jeżeli spowodowało to lub mogło spowodować szkodę służbie⁷.

Trzeba pamiętać, że **nie jest to katalog zamknięty**, o czym świadczy sformułowanie „w szczególności”. Dlatego też inne zawinione zachowania, niewymienione powyżej, które polegają na przekroczeniu lub niedopełnieniu obowiązków wynikających z przepisów prawa także mogą być zakwalifikowane jako naruszenie dyscypliny służbowej. Ponadto poza bezpośrednim **naruszeniem prawa**, o czym była już mowa, niespełnieniem obowiązku jest także **niewykonanie rozkazów i poleceń** wydanych przez przełożonych, którzy są uprawnieni do ich wydania.

Nieprzestrzeganie zasad etyki zawodowej przez policjanta również może stanowić przewinienie dyscyplinarne. Zasady te zostały opisane w załączniku do zarządzenia nr 805 Komendanta Głównego Policji z dnia 31 grudnia 2003 r. w sprawie „Zasad etyki zawodowej policjanta”, które zostało wydane na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji. Jak stwierdza § 1 tego zarządzenia, powstało ono ze względu na konieczność wzmocnienia oraz uzupełnienia obowiązków i praw policjanta wynikających z demokratycznie stanowionego prawa⁸.

Zasady etyki zawodowej policjanta⁹

§ 1

1. Zasady etyki zawodowej policjanta wynikają z ogólnych wartości i norm moralnych uwzględniających specyfikę zawodu policjanta.
2. Obowiązkiem policjanta jest przestrzeganie zasad etyki zawodowej.

§ 2

W sytuacjach nieuregulowanych przepisami prawa lub nieujętych w niniejszych zasadach etyki zawodowej policjant powinien kierować się zasadami współżycia społecznego i postępować tak, aby jego działania mogły być przykładem praworządności i prowadziły do pogłębiania społecznego zaufania do Policji.

§ 3

Policjant powinien wykonywać czynności służbowe według najlepszej woli i wiedzy, z należytą uczciwością, rzetelnością, wykazując się odpowiedzialnością, odwagą i ofiarnością.

§ 4

Policjant we wszystkich swoich działaniach ma obowiązek poszanowania godności ludzkiej oraz przestrzegania i ochrony praw człowieka, w szczególności wyrażający się w:

- 1) respektowaniu prawa każdego człowieka do życia;
- 2) zakazie inicjowania, stosowania i tolerowania tortur bądź niehumanitarnego lub poniżającego traktowania albo karan.

§ 5

Policjant, podejmując decyzję o użyciu broni palnej lub zastosowaniu środków przymusu bezpośredniego, powinien zachować szczególną rozwagę i stale mieć na uwadze charakter tych środków.

§ 6

Postępowanie policjanta w kontaktach z ludźmi powinna cechować życzliwość oraz bezstronność wykluczająca uprzedzenia rasowe, narodowościowe, wyznaniowe, polityczne, światopoglądowe lub wynikające z innych przyczyn.

§ 7

Policjant powinien przestrzegać zasad poprawnego zachowania, kultury osobistej i dbać o schludny wygląd.

§ 8

Wykonując zadania służbowe, policjant powinien dostosowywać swoje zachowanie do sytuacji i cech osób uczestniczących w zdarzeniu, w szczególności wieku, płci, narodowości i wyznania, a także uwzględniać uzasadnione potrzeby tych osób.

§ 9

W trakcie wykonywania czynności służbowych policjant powinien zachować szczególną wrażliwość i takt w stosunku do ofiar przestępstwa lub innego zdarzenia, udzielać im

POSTĘPOWANIE DYSCYPLINARNE W POLICJI

możliwie wszechstronnej pomocy, a także dbać o zachowanie dyskrekcji.

§ 10

Zawiadamiając osobę o zamachu na jej dobra lub przekazując najbliższej rodzinie wiadomość dotyczącą osoby bliskiej, która stała się ofiarą przestępstwa lub innego zdarzenia, policjant powinien zachować takt.

§ 11

Policjant jako funkcjonariusz publiczny powinien wystrzeżać się korupcji w każdej postaci oraz zwalczać wszelkie jej przejawy.

§ 12

Policjant nie może wykorzystywać swojego zawodu do celów prywatnych, a w szczególności nie może wykorzystywać informacji uzyskanych w związku z wykonywaniem obowiązków służbowych ani uzyskiwać informacji do tych celów przy użyciu służbowych metod.

§ 13

Policjant powinien zachować dyskrekcję w odniesieniu do informacji mogących zaszkodzić społecznie pojętemu dobru służby lub dobremu imieniu osób uczestniczących w czynnościach podejmowanych przez policjanta.

§ 14

Stosunek policjanta do innych policjantów powinien być oparty na przestrzeganiu zasad poprawnego zachowania, poszanowania godności, a także tolerancji w zakresie nie naruszającym porządku prawnego.

§ 15

Policjant powinien w miarę, możliwości udzielać pomocy innym policjantom w realizacji zadań służbowych oraz wspierać w rozwiązywaniu ich problemów osobistych.

§ 16

Przełożony powinien dawać podwładnym przykład nienaganego zachowania, w szczególności nie powinien nadużywać stanowiska, funkcji, stopnia policyjnego w celu poniżenia podległego policjanta.

§ 17

Przełożony powinien zapewnić podległym policjantom właściwe warunki wykonywania zadań i rozwoju zawodowego oraz dbać o atmosferę pracy i dobre stosunki międzyludzkie.

§ 18

Kierując działaniami podległych policjantów, przełożony powinien wydawać jasne i zrozumiałe polecenia oraz inspirować i motywować ich do działania.

§ 19

Przełożony, oceniając podległych policjantów, jest zobowiązany kierować się jasno określonymi i znanymi im kryteriami oraz sprawiedliwością i obiektywizmem.

§ 20

Przełożony powinien wysłuchać podwładnego w sprawach zawodowych i osobistych oraz udzielić mu wsparcia bądź pomocy, z zachowaniem dyskrekcji.

§ 21

Policjant powinien rzetelnie wykonywać polecenia przełożonego oraz odnosić się do niego z szacunkiem.

§ 22

Policjant powinien stale doskonalić i uzupełniać swoją wiedzę oraz umiejętności zawodowe, a także dbać o sprawność fizyczną.

§ 23

Policjant powinien dbać o społeczny wizerunek Policji jako formacji, w której służy i podejmować działania służące budowaniu zaufania do niej.

§ 24

Policjant nie powinien akceptować, tolerować ani lekceważyć zachowań policjantów naruszających prawo lub zasady etyki zawodowej.

Wskazanie zasad etyki zawodowej policjanta oraz ww. sposobów naruszenia dyscypliny służbowej konieczne było, aby zrozumieć, w jaki sposób możliwe jest zaistnienie przewinienia dyscyplinarnego, którego stwierdzenie jest niezbędne dla prowadzenia postępowania dyscyplinarnego w Policji.

POSTĘPOWANIE PRZEŁOŻONEGO

Postępowanie dyscyplinarne w Policji prowadzone jest wówczas, gdy decyzję taką podejmie przełożony dyscyplinarny. Dlatego niezbędne jest ustalenie, kto jest takim przełożonym. Zasadniczo **przełożonym dyscyplinarnym** policjanta jest **komendant jednostki**, w której pełni on służbę, może nim być także policjant, któremu powierzono pełnienie obowiązków na takim stanowisku służbowym. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że przełożonym dyscyplinarnym policjanta delegowanego do czasowego pełnienia służby lub policjanta, któremu powierzono pełnienie obowiązków służbowych albo którego skierowano na szkolenie zawodowe, doskonalenie zawodowe centralne lub studia w Akademii Policji w Szczytnie, jest przełożony dyscyplinarny w miejscu pełnienia służby, odbywania szkolenia, doskonalenia lub studiów¹⁰. Ponadto takim przełożonym w przypadku policjanta delegowanego do pełnienia służby poza granicami państwa jest dowódca kontyngentu policyjnego, w którym policjant pełni służbę¹¹. W obu tych nietypowych sytuacjach przełożeni nie są uprawnieni do stosowania całego katalogu kar dyscyplinarnych, mogą oni jedynie orzec kary upomnienia lub nagany. Zasadniczo przełożony dyscyplinarny jest dysponentem sprawy, jednak wyższy przełożony dyscyplinarny lub Komendant Główny Policji mogą wszcząć lub przejąć do prowadzenia postępowanie dyscyplinarne przed wyda-

niem orzeczenia, jeżeli w jego ocenie jest to konieczne z uwagi na charakter sprawy¹². Wyższy przełożony dyscyplinarny w zakresie postępowań dyscyplinarnych to zasadniczo organ odwoławczy i jest nim komendant hierarchicznie wyższy od komendanta podejmującego decyzję w pierwszej instancji, jednak jak z powyższego wynika, może on w każdym momencie zająć się danym przewinieniem dyscyplinarnym.

Przełożony dyscyplinarny nie prowadzi sam omawianego postępowania, wyznacza do tego **rzecznika dyscyplinarnego**, którym może być policjant w służbie stałej, w stopniu¹³:

- 1) co najmniej młodszego aspiranta, jeżeli postępowanie ma dotyczyć policjanta posiadającego stopień w korpusie szeregowych, podoficerów lub aspirantów;
- 2) co najmniej podkomisarza, jeżeli postępowanie ma dotyczyć policjanta posiadającego stopień podkomisarza, komisarza lub nadkomisarza albo policjanta ze stopniem, o którym mowa w pkt 1;
- 3) co najmniej podinspektora, jeżeli postępowanie ma dotyczyć policjanta posiadającego stopień podinspektora lub wyższy albo policjanta ze stopniem, o którym mowa w pkt 2.

Kadencja rzecznika trwa 4 lata. Forma powołania jest rozkazem, od którego wyznaczony rzecznik nie ma prawa się odwołać. Samo wyznaczenie rzecznika nie upoważnia go do prowadzenia każdego postępowania przeciwko każdemu policjantowi. Spełnione muszą zostać następujące warunki: **przełożony dyscyplinarny musi wyznaczyć konkretnego rzecznika** do prowadzenia konkretnego postępowania dyscyplinarnego i rzecznik **musi posiadać określony stopień służbowy**, a więc rzecznikiem dyscyplinarnym może być policjant w stopniu co najmniej młodszego aspiranta, ale dopiero uzyskanie stopnia co najmniej podinspektora pozwala na prowadzenie postępowania bądź czynności wyjaśniających wobec policjantów we wszystkich korpusach¹⁴. Odwołanie rzecznika dyscyplinarnego następuje w drodze rozkazu przełożonego dyscyplinarnego, w przypadku przeniesienia do innej jednostki przestaje on pełnić swoją funkcję i nie zostaje automatycznie rzecznikiem w nowym miejscu pełnienia służby.

Gdy przełożony dyscyplinarny uzyska informację dotyczącą zaistnienia przewinienia dyscyplinarnego, którego sprawcą jest podległy mu policjant, ma kilka możliwości działania w takiej sprawie. Może zdecydować, iż należy rozpocząć **czynności wyjaśniające**, może także **nie wszczynać postępowania dyscyplinarnego, a wszczęte umorzyć**, gdy zaistnieją określone w ustawie okoliczności. Inną formą działania jest **przeprowadzenie rozmowy dyscyplinującej** lub **wydanie orzeczenia bez wszczynania postępowania**, ostatecznie przełożony może wszcząć pełne **postępowanie dyscyplinarne**. O tym, jak zareagować na podejrzenie popełnienia przez policjanta przewinienia dyscyplinarnego, decyduje przełożony dyscyplinarny.

Czynności wyjaśniające przeprowadzane są przed wszczęciem postępowania dyscyplinarnego, gdy zachodzą wątpliwości co do popełnienia przewinienia dyscyplinarnego, jego kwalifikacji prawnej albo tożsamości sprawcy. Rozpoczęcie czynności wyjaśniających następuje w drodze

postanowienia, które wydaje zlecający czynności przełożony dyscyplinarny. Postanowienie, oprócz elementów formalnych, wskazuje okoliczności stanowiące przedmiot czynności wyjaśniających oraz rzecznika dyscyplinarnego, który ma je przeprowadzić. Czynności te **należy ukończyć w terminie 30 dni**. W szczególnych przypadkach ze względu na charakter sprawy czynności wyjaśniające za zgodą przełożonego właściwego w sprawach dyscyplinarnych mogą być kontynuowane w terminie nie dłuższym niż 60 dni od dnia wydania postanowienia¹⁵. Generalnie prowadzący czynności wyjaśniające zajmuje się ustaleniem okoliczności wskazanych w postanowieniu rozpoczynającym te czynności, jednak jeżeli w ich toku zostały ujawnione inne okoliczności wskazujące na możliwość popełnienia przewinienia dyscyplinarnego, rzecznik dyscyplinarny za zgodą przełożonego dyscyplinarnego może poszerzyć zakres okoliczności stanowiących przedmiot czynności wyjaśniających¹⁶. Bardzo ważną kwestią jest to, w jaki sposób są one prowadzone, jak należy dokumentować ustalone fakty. W toku czynności wyjaśniających **nie przeprowadza się dowodu z opinii biegłego ani czynności wymagających spisania protokołu**¹⁷. Oznacza to, że wszelkie ustalenia faktyczne powinny być utrwalane w formie notatki urzędowej. Przypomina to konstrukcję czynności sprawdzających, które występują w postępowaniu przygotowawczym i określone są w art. 307 kpk¹⁸. **Na zakończenie** z czynności wyjaśniających rzecznik dyscyplinarny **sporządza sprawozdanie**, w którym w szczególności przedstawia wnioski dotyczące wszczęcia postępowania dyscyplinarnego, odstąpienia od wszczęcia postępowania dyscyplinarnego albo odstąpienia od wszczęcia postępowania dyscyplinarnego i przeprowadzenia rozmowy dyscyplinującej ze sprawcą przewinienia dyscyplinarnego¹⁹. Trzeba zaznaczyć, że przełożony dyscyplinarny nie jest związany wnioskiem zawartym w sprawozdaniu i samodzielnie podejmuje decyzję o dalszym postępowaniu w zakresie ocenianego przewinienia dyscyplinarnego.

Jak wskazano wcześniej, przełożony dyscyplinarny ma różne możliwości działania w przypadku stwierdzenia zaistnienia przewinienia dyscyplinarnego, m.in. **może nie wszczynać postępowania dyscyplinarnego, a wszczęte umorzyć**. Postąpić tak może wówczas, gdy czyn sprawcy jednocześnie **wypełnia znamiona wykroczenia** lub stanowi **przypadek mniejszej wagi** oraz gdy **sprawca został ukarany grzywną**. Mówimy tutaj o sytuacji, w której nie ma wątpliwości co do faktu popełnienia przez policjanta deliktu dyscyplinarnego, jednak występuje jedna z ww. przesłanek. Ten sposób zakończenia sprawy określony jest w art. 132 ust. 4b ustawy o Policji i nie należy go mylić z odstąpieniem od wszczęcia na podstawie art. 135 tej ustawy, to jest sytuacji, w której niedopuszczalne jest prowadzenie postępowania dyscyplinarnego.

Rozmowa dyscyplinująca to kolejny sposób działania w przypadku stwierdzenia przewinienia dyscyplinarnego. Może być zastosowana jedynie, gdy mamy do czynienia z **przypadkiem mniejszej wagi**. Rozmowa ta **jest dokumentowana w formie notatki** załączanej do akt osobowych na okres 5 miesięcy. Rozmowę dyscyplinującą można przeprowadzić w terminie do 30 dni od dnia powzięcia

POSTĘPOWANIE DYSCYPLINARNE W POLICJI

przez przełożonego dyscyplinarnego wiadomości o popełnieniu przewinienia dyscyplinarnego. Rozmowa ta polega na wytknięciu policjantowi niewłaściwego postępowania oraz uprzedzeniu go o możliwości zastosowania innych środków dyscyplinujących, a także wszczęcia postępowania i wymierzenia kary dyscyplinarnej w przypadku ponownego popełnienia czynu, za który policjant ponosi odpowiedzialność dyscyplinarną²⁰. Jest ona przeprowadzana zazwyczaj przez przełożonego dyscyplinarnego, chociaż przepisy tego nie regulują, w obecności osoby kierującej komórką do spraw kadr. W uzasadnionym przypadku przełożony dyscyplinarny może na piśmie upoważnić do przeprowadzenia w jego imieniu rozmowy dyscyplinującej policjanta w stopniu nie niższym od stopnia posiadanego przez policjanta, z którym rozmowa dyscyplinująca ma być prowadzona, lub zajmującego co najmniej równorzędne z tym policjantem stanowisko służbowe²¹. Policjant, z którym przeprowadzono omawianą rozmowę dyscyplinującą, może złożyć od niej sprzeciw, co skutkuje wszczęciem postępowania dyscyplinarnego.

Przełożony dyscyplinarny może wydać **orzeczenie bez wszczynania postępowania dyscyplinarnego**, jeżeli okoliczności popełnionego czynu i wina policjanta nie budzą wątpliwości oraz nie zachodzi potrzeba wymierzenia kary dyscyplinarnej surowszej niż nagana²². Jest to kolejny sposób, w jaki może postąpić przełożony przy stwierdzeniu zaistnienia przewinienia dyscyplinarnego, jednak muszą być spełnione określone warunki. Po pierwsze, **okoliczności czynu i wina sprawy nie mogą budzić wątpliwości**, po drugie, kara, jaka zostanie wymierzona sprawcy, to jedynie **kara nagany**. Jednak nie są to jedyne wymogi dotyczące takiego sposobu rozstrzygnięcia sprawy, konieczne jest także **wysłuchanie policjanta**, złożenie przez niego **pisemnych wyjaśnień** oraz wyrażona na piśmie **zgoda na ukaranie** go bez prowadzenia postępowania dyscyplinarnego. Tutaj także należy zauważyć, że konstrukcji prawnej poddania się karze dyscyplinarnej bez prowadzenia postępowania dyscyplinarnego nie można mylić z określonym w art. 135fa ust. 3 ustawy o Policji dobrowolnym poddaniem się karze dyscyplinarnej w trakcie wszczętego już postępowania.

Postępowanie dyscyplinarne jest procedurą mocno sformalizowaną i rozbudowaną, dlatego w tym artykule przedstawiono jedynie najważniejsze jego elementy. Należy pamiętać, że poza ustawą o Policji postępowanie to uregulowane jest także w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 28 września 2021 r. w sprawie obiegu dokumentów związanych z postępowaniem dyscyplinarnym w stosunku do policjantów (Dz. U. poz. 1778), które zawiera wszelkie wzory dokumentów, jakie mogą być stosowane w trakcie jego prowadzenia.

WSZCZĘCIE I ZAKOŃCZENIE POSTĘPOWANIA DYSCYPLINARNEGO

Omawiając postępowanie dyscyplinarne, należy zacząć od tego, że **wszczyła je przełożony dyscyplinarny**, jeżeli zachodzi **uzasadnione przypuszczenie popełnie-**

nia przez policjanta **przewinienia dyscyplinarnego**. Działa on:

- 1) z własnej inicjatywy,
- 2) na wniosek bezpośredniego przełożonego policjanta,
- 3) na polecenie wyższego przełożonego,
- 4) na żądanie sądu lub prokuratora,
- 5) wskutek złożenia sprzeciwu po przeprowadzeniu rozmowy dyscyplinującej²³.

Ponadto fakultatywnie może wszcząć postępowanie dyscyplinarne na wniosek innego zainteresowanego organu, instytucji lub pokrzywdzonego.

Wszczęcie postępowania dyscyplinarnego następuje **w drodze postanowienia**, którego odpis niezwłocznie doręcza się obwinionemu²⁴, a także pokrzywdzonemu, jeżeli pojawia się w takiej sprawie, co jest sytuacją niewystępującą zbyt często. **Obwiniony to policjant**, którego dotyczy postępowanie.

Kolejną ważną kwestią, na którą trzeba zwrócić uwagę, są terminy, w jakich może nastąpić wszczęcie. Postępowania dyscyplinarnego **nie wszczyta się po upływie 90 dni** od dnia powzięcia przez przełożonego dyscyplinarnego wiadomości o popełnieniu przewinienia dyscyplinarnego²⁵.

Karalność takiego czynu **ustaje z upływem 2 lat** od dnia jego popełnienia. Jeżeli przewinieniem dyscyplinarnym jest czyn zawierający jednocześnie znamiona przestępstwa lub wykroczenia albo przestępstwa skarbowego lub wykroczenia skarbowego, upływ tego terminu **nie może nastąpić wcześniej niż terminów przedawnienia karalności** tych przestępstw lub wykroczeń²⁶. Samo ustalenie terminu wszczęcia i przedawnienia może być trudne, w szczególności gdy mamy do czynienia w czynem, którego skutki występują już po zakończeniu działania sprawy. Do tego dochodzi jeszcze kwestia zawieszenia postępowania, które wstrzymuje bieg terminu przedawnienia karalności.

W ramach postępowania dyscyplinarnego **czynności wykonuje rzecznik dyscyplinarny** wskazany w postanowieniu o wszczęciu takiego postępowania. Jest on zobowiązany do tego, by badać oraz uwzględniać okoliczności przemawiające zarówno na korzyść, jak i na niekorzyść obwinionego²⁷. W trakcie swoich działań zbiera on materiał dowodowy i podejmuje czynności niezbędne do wyjaśnienia sprawy. W szczególności przesłuchuje świadków, obwinionego i pokrzywdzonego, przeprowadza oględziny, konfrontacje, okazania oraz dokonuje odtworzenia przebiegu stanowiących przedmiot rozpoznania zdarzeń lub ich fragmentów. Z czynności tych **sporządza protokoły**, może także zlecić przeprowadzenie odpowiednich badań²⁸. W sytuacji gdy nie jest wymagane sporządzenie protokołu, może ograniczyć się do **sporządzenia notatki urzędowej**.

W toku postępowania rzecznik dyscyplinarny może **wydawać postanowienia**, na które przysługuje zażalenie do przełożonego dyscyplinarnego. Czynności dowodowe w postępowaniu dyscyplinarnym kończy się w terminie miesiąca od dnia wszczęcia tego postępowania. Wyższy przełożony dyscyplinarny, w drodze postanowienia, może przedłużyć termin prowadzenia czynności dowodowych na czas oznaczony do 3 miesięcy²⁹. W szczegól-

nych sytuacjach może ten termin zostać przedłużony ponad trzymiesięczny okres w drodze decyzji Komendanta Głównego Policji.

Należy pamiętać, co jest **celem postępowania dyscyplinarnego**, czyli po pierwsze, ustalenie, czy czyn, którego popełnienie zarzucono obwinionemu, został popełniony i czy obwiniony jest jego sprawcą, po drugie, wyjaśnienie przyczyn i okoliczności popełnienia tego czynu oraz zebranie i utrwalenie dowodów w sprawie³⁰. Po zrealizowaniu powyższych celów rzecznik dyscyplinarny zapoznaje obwinionego z aktami postępowania, następnie wydaje postanowienie o zakończeniu czynności dowodowych i w terminie 7 dni **sporządza sprawozdanie**, w którym przedstawia wnioski dotyczące uniewinnienia, odstąpienia od ukarania lub wymierzenia kary albo umorzenia postępowania³¹.

Po zakończeniu wykonywania czynności przez rzecznika dyscyplinarnego i przekazaniu sprawozdania **przełożony dyscyplinarny** podejmuje decyzję w danej sprawie, przy czym nie jest on związany wnioskami zawartymi w sprawozdaniu. Zgodnie z art. 135j ustawy o Policji przełożony dyscyplinarny może podjąć jedną z czterech decyzji, **wyda je on orzeczenie o**:

- 1) uniewinnieniu, jeżeli przeprowadzone postępowanie nie potwierdziło zarzutów stawianych obwinionemu, albo
- 2) uznaniu winnym popełnienia czynu, za który obwiniony ponosi odpowiedzialność dyscyplinarną, i o wymierzeniu kary dyscyplinarnej, albo
- 3) uznaniu winnym popełnienia czynu, za który obwiniony ponosi odpowiedzialność dyscyplinarną, i o odstąpieniu od wymierzenia kary dyscyplinarnej, albo
- 4) umorzeniu postępowania.

Orzeczenie to może zakończyć postępowanie dyscyplinarne, jednak trzeba mieć na uwadze, że postępowanie to jest dwuinstancyjne. Od orzeczenia wydanego w pierwszej instancji obwinionemu przysługuje odwołanie w terminie 7 dni od dnia doręczenia orzeczenia³².

ZAKOŃCZENIE

Niniejszy artykuł nie ma na celu przedstawienia wszystkich aspektów postępowania dyscyplinarnego w Policji, lecz jedynie, zgodnie z tytułem, przekazuje informacje podstawowe w tym zakresie. Nie poruszono w nim m.in. rodzaju możliwych do zastosowania kar, praw i obowiązków obwinionego, funkcjonowania obrońcy, zażaleń czy też działania w drugiej instancji oraz bardzo wielu innych elementów i czynności formalnych postępowania dyscyplinarnego. Możliwe jednak, że w przyszłości zostanie on rozszerzony i interesujące czytelników tematy zostaną szczegółowo przedstawione.

W opracowaniu przybliżono podstawowe pojęcia i zasady przedmiotowego postępowania. Zapoznanie się z tematyką postępowania dyscyplinarnego ułatwi bowiem czytelnikowi zrozumienie funkcjonowania całej instytucji, jaką jest polska Policja.

¹ Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2024 r. poz. 145, z późn. zm.).

² Tamże, art. 135ja ust. 1 pkt 5.

³ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2024 r. poz. 17, z późn. zm.).

⁴ Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, art. 132c.

⁵ Tamże, art. 132b ust. 5.

⁶ D. Baj, D. Bober, *Odpowiedzialność dyscyplinarna policjanta*, Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, Legionowo, 2013, s. 6.

⁷ Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, art. 132 ust. 3.

⁸ Zarządzenie nr 805 Komendanta Głównego Policji z dnia 31 grudnia 2003 r. w sprawie „Zasad etyki zawodowej policjanta” (Dz. Urz. KGP z 2024 r. Nr 1, poz. 3), § 1.

⁹ Tamże, załącznik.

¹⁰ Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, art. 133 ust. 2.

¹¹ Tamże, art. 133 ust. 3.

¹² Tamże, art. 134i ust. 2.

¹³ Tamże, art. 135a ust. 3.

¹⁴ S. Zynek, J. Juszczyk, A. Kaliściak, A. Roszak, *Postępowanie dyscyplinarne w Policji*, Katowice 2022, s. 27.

¹⁵ Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, art. 134i ust. 4.

¹⁶ Tamże, art. 134i ust. 4c.

¹⁷ Tamże, art. 134i ust. 4d.

¹⁸ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 37, z późn. zm.).

¹⁹ Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, art. 134i ust. 4e.

²⁰ Tamże, art. 132 ust. 4ba.

²¹ Tamże, art. 132 ust. 4e.

²² Tamże, art. 135fa ust. 1.

²³ Tamże, art. 134i ust. 1 pkt 1.

²⁴ Tamże, art. 134i ust. 1a.

²⁵ Tamże, art. 135 ust. 3.

²⁶ Tamże, art. 135 ust. 4 i 5.

²⁷ Tamże, art. 135g ust. 1.

²⁸ Tamże, art. 135e ust. 1.

²⁹ Tamże, art. 135h ust. 1.

³⁰ Tamże, art. 134i ust. 5a.

³¹ Tamże, art. 135i ust. 7.

³² Tamże, art. 135k ust. 1.

Summary

Disciplinary proceedings in the Police. Basic information

The article presents basic information on disciplinary proceedings in the Police. It primarily concerns the basic principles and concepts of the proceedings in question. The article also describes the reasons for conducting them and the possible ways in which the superior has been informed of the possibility of a disciplinary offence, with particular emphasis on the formal initiation and conclusion of disciplinary proceedings. The aim is to familiarize a person who has never been interested in such a subject with the basic issues related to the subject. Familiarity with the topic of disciplinary proceedings will help the reader understand the functioning of the entire institution, which is the Polish Police.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn

SZABLA PARADNA WZ. 76/90

Zarys historyczny i budowa oraz chwyt szablą podczas uroczystości policyjnych

asp. Wojciech Pudło

Wydział Dowodzenia CSP



W artykule przedstawiono zarys historyczny prac nad opracowaniem nowego wzoru szabli wz. 76/90. Wymieniono zespół ekspertów biorących udział w pracach, który doprowadził do wprowadzenia do użytku nowego wzoru szabli. Omówiono główne elementy budowy szabli poprzez opisanie i charakterystykę każdego elementu wchodzącego w skład szabli, rękojeści, pochwy do szabli, temblaka oraz rapcie/żabki. W artykule przedstawiono również wykaz podstawowych chwytów szablą używanych przez dowódcę uroczystości i asystę honorową podczas uroczystości służbowych, patriotycznych i religijnych. Omówiono sposób wykonania chwytu szabli w wybranych elementach ceremoniału policyjnego.

Najnowszy wzór szabli paradnej o kilkunastoletniej już historii poprzedzała szabla wz. 1971, niekontynuująca tradycji form polskiej broni siecznej. W 1975 r. z ideą opracowania nowego wzoru szabli wystąpił ówczesny wicedyrektor Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie Aleksander Czerwiński. Minister Obrony Narodowej powołał komisję, w skład której weszli: przewodniczący – generał brygady profesor Lesław Dudek; członkowie: magister Aleksander Czerwiński, profesor doktor Andrzej Nadolski (Uniwersytet Łódzki), pułkownik Stanisław Szeremeta (MON), doktor inżynier Wojciech Zabłocki (bronioznawca), pułkownik Andrzej Zbyszewski (MON), profesor doktor Zdzisław Żygulski jr (Muzeum Narodowe w Krakowie – prezes Stowarzyszenia Miłośników Dawnej Broni i Barwy).

Muzeum Wojska Polskiego udostępniło komisji wybór zabytkowych polskich szabel i naukową dokumentację jako materiał porównawczy do prowadzonych studiów. W efekcie przeprowadzonych prac, wykorzystując formę XVII-wiecznych polskich szabel husarskich i przedwojenną szablę wz. 1934, opracowano wzór nowej polskiej szabli. Prototyp wykonała grupa miłośników i znawców dawnej broni (dr inż. Wojciech Zabłocki, inż. Jerzy Pawliszak, mgr Wojciech Kuźma, Tadeusz Neyman, mgr Zygmunt Nieciecki, prof. Władysław Tubielewicz, Kazimierz Werpachowski i Ryszard Kuś) przy udziale pracowników pracowni konserwatorskiej Muzeum Wojska Polskiego. Prototypy znalazły się w zbiorach tego muzeum. Użyto

tu celowo liczby mnogiej, gdyż opracowano projekt szabli dla wojsk lądowych i projekt szabli (konstrukcyjnie pałasza ze względu na prostą głownię) dla marynarki wojennej. Projekty i prototypy zostały ocenione pozytywnie i przyjęte jako szable wz. 1976¹.

Prototyp szabli w wersji ogólnowojskowej po raz pierwszy został użyty 1 września 1979 r. na Westerplatte, w czterdziestą rocznicę wybuchu II wojny światowej, podczas ceremoniału promocyjnego oficerów – absolwentów Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Pancernych im. Stefana Czarnieckiego w Poznaniu. Szablą promował ówczesny Minister Obrony Narodowej, generał armii Wojciech Jaruzelski. Seryjnej produkcji szabel podjęła się łódzka „Wifama”. Pierwsza wyprodukowana seryjnie szabla z numerem 1 podarowana została marszałkowi Polski Michałowi Roli-Żymierskiemu z okazji dziewięćdziesiątej rocznicy jego urodzin. Obecnie jest przechowywana w zbiorach Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie².

Obecnie nie funkcjonują przepisy regulujące tematykę wprowadzenia do użytku służbowego szabli wz. 76/90 w Policji. Zwyczaj używania takich szabel został zapożyczony z Wojska Polskiego i stanowi dobrą praktykę w ceremoniale policyjnym. Na podstawie przepisów zawartych w ceremoniale policyjnym³ opisujących chwyt szablą i znajdujących się tam fotografii ukazujących sposób wykonywania tych chwytów można stwierdzić, że jest to właśnie szabla wz. 76/90.

BUDOWA

Szabla honorowa składa się z głowni oraz rękojeści. Ponadto w skład ukończenia szabli honorowej wchodzi: szabla, pochwa, temblak i pokrowiec.

Głownia szabli honorowej: stalowa kuta, taliowana, chromowana, krzywa z obosiecznym piórem i decentrycznym sztychem. Wzdłuż obu płazów głowni wyszlifowane po dwie równoległe równej długości, wklęsłe bruzdy, biegnące od nasady do obosiecznego pióra, a na grzbiecie, przy rękojeści – krótka bruzdeczka. Na zewnętrznym płazie głowni, wzdłuż środkowej bruzdy, w kierunku od sztychu do rękojeści, wypukły napis „HONOR I OJCZYŻNA”, umieszczony na wklęsło wytrawionym, matowym kartuszu. Na tym samym kartuszu, po napisie, wytrawiony wypukły wizerunek obowiązującego orła, ustalony dla godła Rzeczypospolitej Polskiej, zwrócony szponami do rękojeści⁴.

Pochwa:

- z blachy stalowej, miedziowanej i niklowanej,
- posiada szyjkę z kołnierzem mocowanym na wcisk i 2 ryfki z ruchomymi kółkami,
- zakończona jest ostrogą o obrysie prostokątnym,
- wewnątrz pochwy umieszczone drewniane wodzidła utrzymywane kołnierzem szyjki⁵.

Rękojeść:

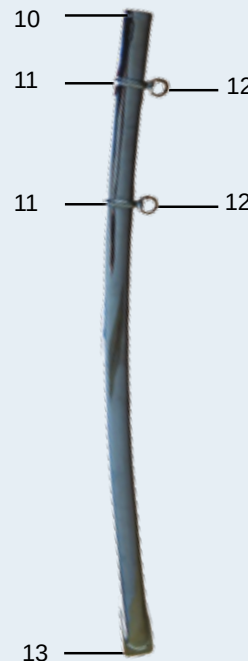
- zamknięta z jelcem z mosiądzu pasywowanego,
- jelec z wąsami o prosto ściętych końcach,
- przednie ramię jelca załamane u dołu pod kątem lekko rozwartym,
- kabłąk zwężający się w kierunku głowicy, zewnętrzne krawędzie kabłąka wyoblone,
- głowica lekko pochylona ku przodowi, z kapturem w kształcie migdała, przechodzącym w warkocz sięga-

jący do tylnego ramienia jelca, przykręcony do uchwyty rękojeści mosiężnym wkrętem,

- tylne ramię jelca zakończone wachlarzowatym rozszerzeniem,
- uchwyt (trzon) rękojeści drewniany, obciągnięty czarną, chromową skórą, z naciętymi 12 rowkami wypełnionymi potrójnym opłotem, splecionym z 6 drucików z mosiądzu pasywowanego,
- na szabli honorowej mosiężne elementy rękojeści mogą być pozłoczone elektrolitycznie⁶.

Pochwa metalowa

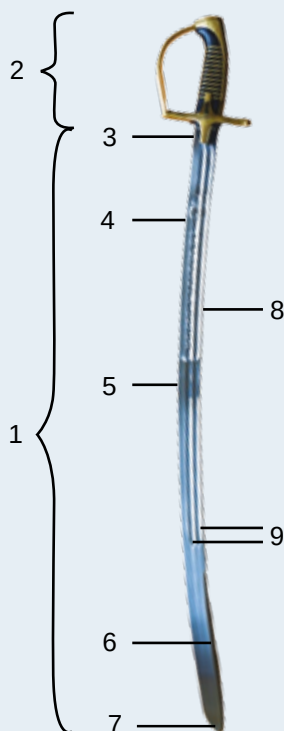
10. Kołnierz szyjki
11. Ryfka
12. Ruchome kółko ryfki
13. Ostroga



Fot. 2. Pochwa do szabli.

Szabla

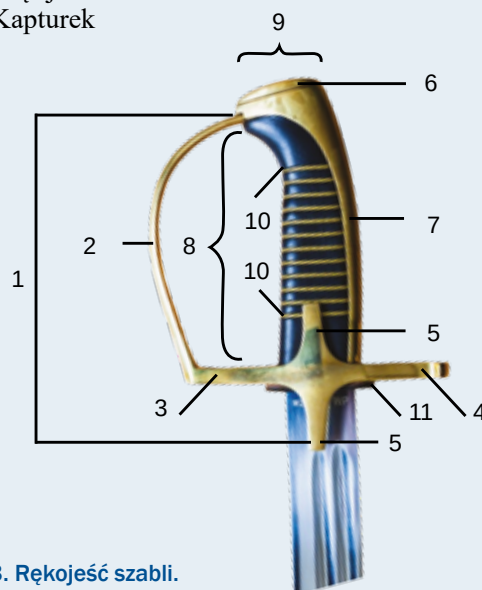
1. Głownia
2. Rękojeść
3. Nasada głowni
4. Zastawa
5. Brzuziec
6. Pióro
7. Sztych
8. Grzbiet
9. Bruzdy



Fot. 1. Szabla wz. 76/90.

Rękojeść

1. Jelec
2. Kabłąk jelca
3. Przednie ramię jelca
4. Tylne ramię jelca
5. Wąs jelca
6. Kapturek
7. Warkocz kapturek
8. Uchwyt rękojeści
9. Głowica rękojeści
10. Opłot rękojeści
11. Podkładka skórzana



Fot. 3. Rękojeść szabli.

SZABLA PARADNA

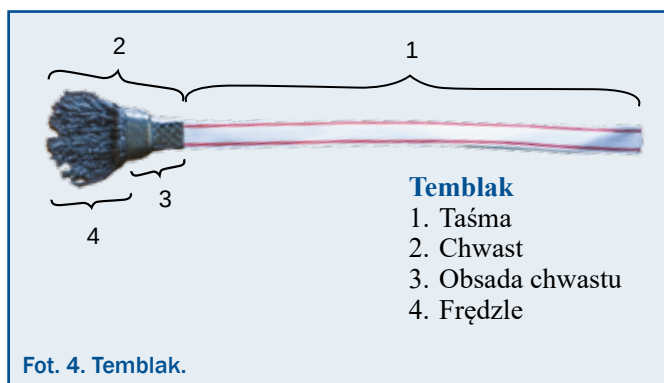
Temblak wzór 76/90 składa się z taśmy i chwastu:

a) taśma:

- barwy srebrzystej,
 - podwójnie złożona,
 - przeplatana posrebrzaną nicią metalową lub srebrną, z dwoma karmazynowymi prążkami wzdłuż obu jej brzegów,
- b) chwast:
- otwarty,
 - metalowo-drewniany,
 - zakończony frędzlami z 52 kawałków łańcuszka, splecionego czworokątnie, wykonanego ze srebra lub metalu oksydowanego na stare srebro⁷.

Żabka / rapcie do szabli wzór 76/90:

- wykonane ze skóry naturalnej w kolorze czarnym,
- w zestawie metalowe sprzączki i karabinki w kolorze srebrnym ułatwiające zapinanie⁸.



Fot. 4. Temblak.



Fot. 5. Żabka / rapcie.

CHWYTY SZABLĄ PODCZAS UROCZYSTOŚCI POLICYJNYCH⁹

Chwyty szablą wykonuje się w postawie zasadniczej. Pochwę z szablą policjant przypina do pasa głównego przy lewym boku, przy czym brzusiec szabli jest skierowany do przodu. Ostroga pochwy powinna znajdować się na wysokości kostki nogi (fot. 6).

W postawie zasadniczej z szablą u nogi policjant obejmuje całą dłońią prawej ręki rękojeść szabli kciukiem od strony uda. Szabla jest opuszczona w dół w położeniu prostopadłym do linii frontu, brzusiec skierowany w prawo. Prawa ręka jest naturalnie opuszczona. Jelec szabli znajduje się przy szwie spodni, a koniec głowni jest oddalony od ziemi około 20 cm. Lewa ręka przytrzymuje pochwę kciukiem od przodu, pozostałymi palcami zwartymi od tyłu, oprócz wskazującego, który jest wyprostowany i ułożony wzdłuż pochwy. W ten sam sposób policjant w postawie zasadniczej trzyma pochwę



Fot. 6–8.

z szablą (fot. 7). W postawie swobodnej policjant trzyma wydobytą szablę w sposób pokazany na fotografii (fot. 8).

W postawie z szablą na ramieniu policjant trzyma szablę prawą ręką, przy czym palce: wskazujący i środkowy wyprostowane obejmują rękojeść od przodu, kciuk – od tyłu z lewej strony, a pozostałe są złączone i wyprostowane. Ręka trzymająca szablę jest wyprostowana, a kciuk przy szwie spodni. Grzbiet głowni jest oparty o szew wszycia rękawa. Położenie lewej ręki jest takie, jak w postawie zasadniczej z szablą u nogi (fot. 9 i 10). W postawie z szablą na ramieniu w marszu, policjant na komendę: „BACZNOŚĆ!” utrzymuje prawą rękę nieruchomo z kciukiem przy szwie spodni. Grzbiet głowni oparty jest o szew wszycia rękawa. Na komendę: „SPOCZNIJ!” prawa ręka porusza się w takt marszu. Trzymanie pochwy w czasie marszu, zarówno z szablą na ramieniu, jak i z szablą w pochwie, jest identyczne z jej trzymaniem w postawie zasadniczej. W czasie dłuższego marszu z szablą na ramieniu, można ją opierać kapturkiem i kabłąkiem jelca na zgiętej dłoni (z kciukiem wewnątrz kabłąka). Chwyty szablą „NA RAMIĘ” z postawy u nogi oraz chwyt „DO NOGI” z postawy „NA RAMIĘ” wykonuje się jednym ruchem najkrótszą drogą.



Fot. 9–10.

Salutowanie szablą w miejscu policjant wykonuje z postawy „NA RAMIĘ” lub „DO NOGI” szybkim ruchem szablą z ramienia przed środek twarzy tak wysoko, by jelec znalazł się na poziomie brody, przy czym głównie szablą trzyma pionowo, brzuścem w lewo, oddaloną od twarzy na szerokość dłoni. W czasie wykonywania ruchu szablą chwyta rękojeść całą dłonią. Utrzymuje szablę przed twarzą przez sekundę, po czym szybkim ruchem opuszcza szablę najkrótszą drogą do postawy zasadniczej z szablą u nogi.

Powracając do postawy „NA RAMIĘ” po salutowaniu, policjant najkrótszą drogą podnosi szablę przed środek twarzy, tak jak podczas salutowania, utrzymuje szablę przed twarzą przez sekundę, po czym opuszcza szablę najkrótszą drogą do postawy „NA RAMIĘ”.

Salutowanie szablą w marszu odbywa się tak jak salutowanie w miejscu, ale jest wykonywane w takt marszu i rozpoczyna się na 10 kroków przed przełożonym. Policjant rozpoczyna salutowanie, stawiając lewą nogę i wykonuje je w tempie trzech kolejnych kroków. Opuszczając szablę do postawy zasadniczej z szablą u nogi, policjant zwraca jednocześnie głowę w kierunku przełożonego. Do postawy „NA RAMIĘ” powraca w odległości jednego kroku za przełożonym, w odwrotnej kolejności niż podczas salutowania.

Salutowanie szablą w marszu wykonują tylko policjanci występujący przed frontem szyku i wydający komendy. Stojący z szablami w szyku oddają honory jednocześnie z pododdziałem przez prezentowanie i zwrot głowy. Policjanci marszerujący w szyku oddają honory tylko przez zwrot głowy. Chwył „PREZENTUJ” szablą w miejscu policjant wykonuje z postawy „NA RAMIĘ” szybkim ruchem szablą z ramienia przed środek twarzy tak wysoko, by jelec znalazł się na poziomie brody, przy czym głównie szablą trzyma pionowo, brzuścem w lewo, oddaloną od twarzy na szerokość dłoni (fot. 11 i 12).

Po zapowiedzi komendy „Szable – SCHRONIĆ!” dowódca poczty oraz asystujący odchylają pochwy szabli do tyłu pod kątem 45 stopni, a następnie wkładają szablę do pochwy do 4/5 jej długości. Po komendzie „SCHRONIĆ!” dowódca poczty oraz asystujący energicznym ruchem dobijają szablę do brzegów pochwy (fot 13).



Fot. 11–12.



Fot. 13–14. Zdj. 1–14. R. Karyś.

Na zapowiedź komendy „Szable – W DŁOŃ!” dowódca poczty i asystujący przekręcają pochwy z szablami do tyłu i chwytając za rękojeść szabli, wyciągają ją na 1/5 długości. Na komendę „W DŁOŃ!” energicznym ruchem wyciągają szablę do nogi (fot 14).

¹ W. Kwaśniewicz, *Dzieje szabli w Polsce*, Warszawa 1999, s. 217–218.

² Tamże.

³ Zarządzenie nr 122 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2012 r. w sprawie ceremoniału policyjnego (Dz. Urz. KGP poz. 27, z późn. zm.).

⁴ Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 października 2022 r. w sprawie wyróżniania żołnierzy oraz pododdziałów, oddziałów i instytucji wojskowych (Dz. U. poz. 2439), zał. nr 15.

⁵ Tamże.

⁶ Tamże.

⁷ Tamże.

⁸ Oddział Zabezpieczenia WP, *Opis i wzór szabli honorowej Wojska Polskiego*, zał. nr 2a do SIWZ, https://archiwum-ozjw3964.wp.mil.pl/plik/file/Przetargi/2018/Sprawa_13.2018/Zal_2a_-_Opis_szabli_honorowej_i_palasza_honorowego.pdf [dostęp: 15.05.2024 r.].

⁹ Opracowano na podstawie: zarządzenia nr 122 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2012 r. w sprawie ceremoniału policyjnego (Dz. Urz. KGP poz. 27, z późn. zm.), rozdział V. Wybrane elementy musztry policyjnej asysty honorowej, część 4. Chwyty szablą; zarządzenia nr 7 Komendanta Głównego Policji z dnia 1 marca 2013 r. w sprawie regulaminu musztry w Policji (Dz. Urz. KGP poz. 18, z późn. zm.), rozdział III. Postępowanie z flagą państwową, część Podnoszenie flagi państwowej, pkt 165–166.

Summary

Parade sabre model 76/90. History, construction, and sabre grips during police ceremonies

The article presents a historical outline of the work on the development of the 1976 sabre model and the historical context considered by the team of experts involved in the process of introducing this sabre model into use. The main elements of the sabre construction are presented and described, considering the characteristics of each element, including the hilt, the scabbard, the sling and the carrying straps. In addition, the article presents a list of basic sabre grips used by the commanding officer during police ceremonies and by the honour guard during official, patriotic and religious ceremonies. It also describes the method of performing the sabre grip in selected elements of the police ceremonial.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn



Szkolenie i doskonalenie zawodowe w Policji jako formy edukacji

nadkom. Sylwester Siembrzuch
Zakład Wyszkożenia Strzeleckiego
Szkoly Policji w Słupsku

Jaki poziom perfekcji należy osiągnąć w danej dziedzinie, aby móc swoją wiedzę, doświadczenie, umiejętności przekazywać innym – nauczać, szkolić, doskonalić umiejętności?

W artykule poruszono problematykę szeroko rozumianej edukacji. Odniesiono się do kształcenia i doskonalenia zawodowego policjantów, ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki szkolenia i doskonalenia umiejętności instruktorów strzelań policyjnych.

Pojęcie **edukacja**, która stanowi ogół oddziaływań międzygeneracyjnych służących formowaniu całokształtu zdolności życiowych człowieka (m.in. poznawczych, estetycznych, moralnych), czyniących z niego istotę dojrzałą, świadomie realizującą się, „zadomowioną” w danej kulturze, zdolną do konstruktywnej krytyki i refleksyjnej afirmacji¹, jest określeniem nadrzędnym. Termin ten obejmuje także nauczanie, które jest planową pracą nauczyciela z uczniami, umożliwiającą im zdobywanie wiadomości, umiejętności, nawyków oraz rozwijanie osobowości².

Edukacja zawiera w sobie również **wychowanie**, które jest oddziaływaniem na czyjąś osobowość, formowaniem jej, zmienianiem i kształtowaniem. Wychowanie jest wyzwaniem w drugiej osobie bądź grupie osób pożądanego stanów, jak rozwój, samorealizacja czy wzrost samoświadomości³.

Edukacji nie należy ograniczać do transmisji wiadomości – jest ona dialogiem, w którym obie strony (wychowawca

– nauczyciel i wychowanek – uczeń), korzystając z dorobku kulturowego danego społeczeństwa, nie tylko przekazują informacje, lecz również ujawniają i urzeczywistniają wobec siebie wartości estetyczne i realistyczne. Tak ujęta edukacja jest zgodna ze starożytnym rozumieniem pojęcia pedagogia, która odnosi się do całości zabiegów związanych z formowaniem umysłowym i moralnym dziecka. Już starożytni Grecy zrozumieli, że dzielność i sprawność fizyczną należy uzupełniać głęboką moralnością i szlachetnością duchową⁴.

Tak więc należytem terminem będzie **kształcenie**, na które składa się ogół czynności i procesów umożliwiających ludziom poznanie przyrody, społeczeństwa i kultury, a zarazem uczestnictwo w ich przekształcaniu, jak i również możliwie wszechstronny rozwój sprawności fizycznych i umysłowych, zainteresowań i zdolności, a także wyrobienie odpowiednich postaw i przekonań⁵.

Rozpatrując definicję „**kształcenia**”, doszukamy się w niej wzmianki o wszechstronnym rozwoju sprawności fizycznych, sprawności te mogą być nabyte podczas **szkolenia**.

Szkolenie w pedagogice jest uczeniem prostych umiejętności i nawyków praktycznych, wymagających minimalnego przygotowania teoretycznego, np. uczenie kogoś prostych czynności rzemieślniczych, czynności obsługi urządzeń i prostych maszyn czy uczenie musztry w wojsku⁶.

Na potrzeby swojego artykułu do definicji W. Okonia dodam, że szkolenie policjantów podczas wyszkolenia strzeleckiego, które jest jednym z elementów szkolenia i doskonalenia zawodowego policjantów⁷, obejmuje między innymi obsługę broni, a zatem definicję szkolenia możemy uznać za uniwersalną.

Doskonalenie zawodowe jest „podwyższaniem kwalifikacji, procesem systematycznej oraz ciągłej aktywności zawodowej mającej na celu aktualizowanie, rozszerzanie oraz pogłębianie wiedzy i umiejętności związanych z wykonywaniem określonego zawodu”⁸.

Doskonalenie zawodowe najczęściej jest realizowane przez różnego rodzaju kursy, szkolenia zawodowe, studia podyplomowe, staże krajowe i zagraniczne, konferencje metodyczne, seminaria, warsztaty, a także poprzez samokształcenie.

Szkoleniu i doskonaleniu podlegają wszyscy policjanci. Między tymi formami występują niewielkie różnice. W trakcie szkolenia uczestnicy nabywają nową wiedzę i umiejętności, uczą się podstaw. W trakcie doskonalenia ich nabyta wiedza jest ugruntowana, doskonałą nabyte wcześniej umiejętności. Można pokusić się o stwierdzenie, że szkolenie jest zorientowane na teraz, a doskonalenie na przyszłość.

Szkolenia i doskonalenia zawodowe policjantów realizowane są w oparciu między innymi o: rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie szkoleń zawodowych i doskonalenia zawodowego w Policji (Dz. U. z 2023 r. poz. 2506). Rozporządzenie określa formy, tryb, organizację, sposób odbywania i dokumentowania szkolenia zawodowego, sposób oceniania policjanta w trakcie szkolenia i podczas egzaminów końcowych, sposób powoływania komisji egzaminacyjnej, a także formy, organizację, sposób odbywania i dokumentowania doskonalenia zawodowego oraz sposób oceniania policjanta w trakcie trwania doskonalenia zawodowego, sposób sprawowania nadzoru nad realizacją szkoleń i doskonalenia zawodowego, wzory świadectw ukończenia szkolenia i doskonalenia zawodowego oraz zdania egzaminu końcowego.

Zgodnie z przywołanym rozporządzeniem, w Policji odbywają się szkolenia zawodowe podstawowe, podoficerskie, aspiranckie, oficerskie.

Doskonalenie zawodowe dzieli się na doskonalenie zawodowe centralne i doskonalenie zawodowe lokalne oraz doskonalenie zawodowe zewnętrzne.

Doskonalenie zawodowe centralne jest prowadzone w formie kursów specjalistycznych oraz w formie „innych przedsięwzięć”.

Inne przedsięwzięcie prowadzi się na podstawie programu doskonalenia zawodowego centralnego, który określa nazwę innego przedsięwzięcia oraz jego cel, a także sposób, warun-



Fot. 1. Zajęcia programowe na kursie instruktorów strzelających policyjnych.

ki i czas jego realizacji, liczbę uczestników, założenia, które są niezbędne do właściwego organizowania i prowadzenia tego przedsięwzięcia.

Doskonalenie zawodowe lokalne jest realizowane na podstawie planu. Prowadzi się je w siedzibie jednostki organizacyjnej Policji lub poza jej siedzibą. W ramach doskonalenia zawodowego lokalnego zajęcia prowadzone są w celu utrzymania lub – gdy jest to niezbędne – podnoszenia sprawności fizycznej oraz umiejętności posługiwania się bronią palną przez policjantów. Zajęcia doskonalenia zawodowego lokalnego obejmują również instruktaż albo zajęcia prowadzone w zakresie niezbędnym do prawidłowego wykonywania zadań i czynności służbowych.

Doskonalenie zawodowe zewnętrzne prowadzi się po zidentyfikowaniu potrzeb, których zaspokojenie nie jest możliwe w ramach doskonalenia zawodowego centralnego lub doskonalenia zawodowego lokalnego. Uczestnictwo policjanta w doskonaleniu zawodowym zewnętrznym potwierdza dokument wydany przez organizatora.

W. Okoń **cele kształcenia** definiuje jako oczekiwane i pożądane zmiany, jakie pod wpływem nauczania i uczenia się kształtują się w osobowości ucznia. Ich źródłem są cele edukacji. Według K. Denka cele te obejmują: umiejętność rozumienia świata, działania w nim, kierowania sobą i kształtowania własnej tożsamości, przygotowanie do prawidłowego rozpoznawania wartości i zgodnego z nimi postępowania oraz samorealizacja według wybranego przez ucznia systemu wartości.

Wyróżnia się kilka kategorii celów kształcenia. Cele ogólne odnoszą się do zmian rozwojowych ucznia w sferze poznawczej, tj. w nabywaniu wiedzy z gotowych źródeł i poszukiwaniu jej poprzez rozwiązywanie zagadnień, w sferze emocjonalnej poprzez przeżywanie i wytwarzanie wartości oraz w sferze praktycznej poprzez poznawanie i wytwarzanie dzieł techniki.

Obok celów ogólnych wyróżnia się cele szczegółowe i cele operacyjne, które w sposób bardziej szczegółowy, właściwy dla poszczególnych przedmiotów, rozwijają ogólne cele kształcenia⁹. Dyscyplina wiedzy zajmująca się stanowieniem celów, określaniem ich genezy, rodzajów i hierarchii nazywa się teleologią (gr. *télos* – cel)¹⁰.

W pedagogice współczesnej istnieje wiele teorii uszczegółowienia celów kształcenia i ujmowania ich w schemacie klasy-



Fot. 2. Strzelanie ze strzelby gładkolufowej kal. 12.



Fot. 3. Strzelanie do tarcz TS 25.
Zdj. 1–3. Archiwum Szkoły Policji w Słupsku.

fikacyjnym. Cele kształcenia nawiązują do różnych przesłańek dydaktycznych, a także antropologicznych, społecznych i politycznych. Sposób realizacji celów kształcenia w głównej mierze wpływa na ocenę efektywności kształcenia w szkołach i uczelniach oraz na losy edukacyjne i życiowe uczestników tego procesu.

Mówiąc o kształceniu, należy również wspomnieć o jego formach. **Formy** kształcenia dotyczą organizacyjnej strony procesu kształcenia, określają warunki jego przebiegu i rodzaje aktywności uczniów. Formy wiążą się ściśle z założonymi przez nauczyciela celami kształcenia oraz kryteriami doboru uczniów. W zależności od liczby uczestników procesu kształcenia wyróżnia się formy:

- 1) indywidualne (uczenie się jednostkowe, np. programowe, intermedialne, w pracowni, klasie szkolnej, laboratorium),
- 2) partnerskie (np. przez wykonywanie zadań edukacyjnych w parach),
- 3) grupowe (w małych, 3–6-osobowych zespołach),
- 4) zbiorowe.

Ze względu na miejsce realizacji procesu kształcenia wyróżnia się formy:

- 1) klasowo-lekcyjne,
- 2) warsztatowe,
- 3) ogólnoszkolne (np. projekty edukacyjne),
- 4) pozaszkolne (np. praca domowa, wycieczka czy zajęcia teatralne)¹¹.

Rozpatrując edukację, nauczanie, wychowanie czy też kształcenie, musimy zdać sobie sprawę, że wszystko to zawiera się w systemie oświaty, czyli wzajemnie powiązanych elementów. Celem systemu oświaty są świadomie założone skutki, które społeczeństwo pragnie osiągnąć przez funkcjonowanie systemu oświaty, zależą one zatem od charakteru każdego społeczeństwa i jego systemu oświaty. Różne mogą być wartości naczelną uznawane przez społeczeństwo. W społeczeństwach antagonistycznych inne wartości uznaje klasa rządząca, inne uciskana, co znajduje swój wyraz w rozbieżności celów oświaty i wychowania; oficjalnie są one ukierunkowane na dobro warstwy rządzącej lub totalitarnego państwa. W społeczeństwie demokratycznym wartość naczelną stanowi dobro człowieka, jego szczęście i wszechstronny rozwój, stąd i cele systemu oświaty są ukierunkowane na te wartości. Obejmują one uzyskanie przez każdą jednostkę możliwie wysokiego

poziomu kwalifikacji ogólnych, osiągnięcie optymalnych kwalifikacji zawodowych, zapewnienie każdemu możliwości aktywnego uczestnictwa w demokracji oraz twórczego udziału w życiu kulturalnym¹².

Rozpatrując edukację w jej szerokim znaczeniu, należy pamiętać o szkoleniu, które jest zdobywaniem umiejętności i wiedzy w jakiejś dziedzinie. Szkolenia z reguły organizowane są w postaci kursu, serii wykładów itp.¹³.

Gdy mówimy o **celach szkolenia**, chodzi nam o określenie tego, czego mają nauczyć się uczestnicy. Cele szkolenia powinny zostać opracowane z maksymalną szczegółowością, być mierzalne, realistyczne, najistotniejsze dla rozwiązywanego problemu oraz osadzone w czasie (należy uwzględnić czas konieczny do osiągnięcia wystarczającego poziomu wiedzy czy umiejętności). Wyznaczając cele szkoleń, tak jak w każdym planowaniu, formułujemy cel główny oraz bardzo precyzyjnie formułujemy cele szczegółowe.

Mając dokładną znajomość celów stawianych przed szkoleniem, staramy się zdobyć informacje na temat uczestników, dostępnych zasobów szkoleniowych i na podstawie tych danych podejmujemy decyzję na temat lokalizacji szkolenia¹⁴. W Policji prowadzonych jest wiele kursów o różnym charakterze, wyszkolenie strzeleckie jest elementem każdego szkolenia zawodowego – podstawowego, podoficerskiego, aspiranckiego i oficerskiego, a także licznych kursów specjalistycznych prowadzonych w ramach doskonalenia zawodowego.

Dobrym przykładem ciągłości doskonalenia zawodowego w Policji jest doskonalenie zawodowe instruktorów strzelań policyjnych. Na kurs dla instruktorów strzelań kieruje się policjantów, którzy są przewidywani do pełnienia funkcji instruktora strzelań policyjnych i wcześniej zaliczyli postępowanie kwalifikacyjne z wynikiem pozytywnym. Aby zostać instruktorem strzelań policyjnych, należy ukończyć kurs specjalistyczny, a następnie aktualizować wiedzę i umiejętności na kursach doskonalących.

Kurs specjalistyczny dla instruktorów strzelań policyjnych obejmuje 22 dni szkoleniowe, w tym 165 jednostek lekcyjnych. Jego celem jest przygotowanie policjantów do pełnienia funkcji instruktorów strzelań policyjnych w jednostkach organizacyjnych Policji i realizacji wynikających z niej obowiązków i zadań, polegających na systematycznym doskonaleniu policjantów poszczególnych jednostek w bez-

piecznym, prawidłowym użytkowaniu i skutecznym strzelaniu z broni palnej oraz na podwyższaniu poziomu wiedzy i doskonaleniu umiejętności zawodowych w zakresie broni palnej.

Integralną częścią kursu jest zdobycie umiejętności z zakresu udzielania pierwszej pomocy.

Po ukończeniu kursu policjant jest przygotowany do planowania, organizowania i przeprowadzania:

- 1) indywidualnych treningów z policjantami w strzelaniu z broni palnej krótkiej, przydzielonej do celów służbowych;
- 2) programowych szkoleń strzeleckich i okresowych sprawdzianów strzeleckich z zakresu strzelania z broni palnej krótkiej przydzielonej do celów służbowych, realizowanych na podstawie wytycznych kierownika komórki organizacyjnej Komendy Głównej Policji właściwej w sprawach szkolenia;
- 3) programowych szkoleń strzeleckich i sprawdzianów strzeleckich dla policjantów użytkujących inne rodzaje broni palnej, na podstawie wytycznych kierownika komórki organizacyjnej Komendy Głównej Policji właściwej w sprawach szkolenia;
- 4) zajęć teoretycznych i praktycznych z zakresu obsługi i użycia innych rodzajów broni dla policjantów poszczególnych służb, nieposiadających przedmiotowe go przeszkolenia;
- 5) okresowych i doraźnych szkoleń dla wszystkich policjantów w zakresie:
 - a) przepisów regulujących użycie i wykorzystanie broni palnej oraz sytuacyjnej procedury użycia broni palnej,
 - b) zasad użytkowania broni palnej przydzielonej do celów służbowych,
 - c) zasad bezpiecznego posługiwania się bronią palną oraz warunków bezpieczeństwa podczas szkoleń z wykorzystaniem broni palnej,
 - d) podstaw budowy i działania broni palnej przydzielonej do celów służbowych,
 - e) podstaw budowy, działania oraz zasad bezpiecznego posługiwania się i strzelania z nowych wzorów (modeli) broni palnej wprowadzanych na uzbrojenie Policji,
 - f) stosowanej amunicji, skutków działania pocisków na organizm ludzki i użytkowania osłon balistycznych,
 - g) przepisów regulujących posiadanie broni palnej przez podmioty prawne i osoby fizyczne,
 - h) zawodów strzeleckich.

Policjantów posiadających uprawnienia instruktora strzelań policyjnych, realizujących w jednostkach organizacyjnych Policji zajęcia z zakresu szkolenia strzeleckiego, przynajmniej raz na trzy lata kieruje się na kurs specjalistyczny w zakresie doskonalenia umiejętności instruktorów strzelań policyjnych. Celem kursu jest pogłębienie wiedzy i umiejętności nabytych przez instruktorów w zakresie strzelań policyjnych oraz posługiwania się bronią palną podczas zajęć szkolenia strzeleckiego realizowanych w jednostkach organizacyjnych Policji. Kurs należy realizować w grupach szkoleniowych, w których liczba uczestników nie przekracza 16 słuchaczy. Na realizację treści kształcenia zawartych w programie kursu przewiduje się 29 godzin lekcyjnych (4 dni szkoleniowe).

PODSUMOWANIE

Szkolenie jest jedną z najstarszych i najbardziej uniwersalnych form przekazywania wiedzy i umiejętności. Choć jest formą uniwersalną, ukierunkowane jest na zakres praktyczny. Szkolenie pozwala nabyć nową wiedzę, umiejętności, nawyki praktyczne, uczy podstaw. Wyższym poziomem jest doskonalenie umiejętności nabytych podczas szkolenia. W wielu przypadkach doskonalenie umiejętności podyktowane jest wymogami prawa, celem zdobycia lub zachowania określonych uprawnień. Takie rygorystyczne uwarunkowania dotyczą m.in. doskonalenia zawodowego dla instruktorów strzelań policyjnych.

¹ *Pedagogika – leksykon PWN*, pod red. B. Milerskiego i B. Śliwerskiego, Warszawa 2000, s. 54.

² Tamże, s. 130.

³ Tamże, s. 274.

⁴ Tamże, s. 54.

⁵ Tamże, s. 106.

⁶ W. Okoń, *Nowy słownik pedagogiczny*, Warszawa 2004, s. 397.

⁷ *Leksykon policyjny*, pod red. W. Pływaczewskiego i G. Kędzierskiej, Szczecin 2001, s. 314.

⁸ T.W. Nowacki, *Leksykon pedagogiki pracy*, Radom 2004, s. 50.

⁹ W. Okoń, *Nowy słownik pedagogiczny*, Warszawa 2004, s. 58.

¹⁰ R.M. Gagné, L.J. Briggs, W.W. Wagner, *Zasady projektowania dydaktycznego*, Warszawa 1992; K. Denek, *Wartości i cele edukacji szkolnej*, Warszawa 1994; B. Niemiecko, *Między oceną szkolną a dydaktyką. Bliżej dydaktyki*, Warszawa 1997; W. Okoń, *Wprowadzenie do dydaktyki ogólnej*, Warszawa 1998, w: „Pedagogika – leksykon PWN”, pod red. B. Milerskiego i B. Śliwerskiego, Warszawa 2000, s. 34.

¹¹ T. Lewowicki, *Indywidualizacja kształcenia. Dydaktyka różnicowa*, Warszawa 1977; W. Okoń, *Wprowadzenie do dydaktyki ogólnej*, Warszawa 1998, w: „Pedagogika – leksykon PWN”, pod red. B. Milerskiego i B. Śliwerskiego, Warszawa 2000, s. 68.

¹² W. Okoń, *Nowy słownik pedagogiczny*, s. 58.

¹³ *Współczesny słownik języka polskiego*, red. naukowy B. Dunaj, Warszawa 2007, s. 1776.

¹⁴ W. Michałek, *Rozpoznanie i analiza potrzeb szkoleniowych*, WikConsulting. Doradztwo. HR. Szkolenia, 1.01.2018, <https://wikconsulting.pl/rozpoznanie-i-analiza-potrzeb-szkoleniowych/> [dostęp: 28.08.2024 r.].

Summary

Basic professional training and in-service training in the police as a form of education

The author of the article tries to answer the question of what level of perfection should be achieved in a given field to be able to pass on one's knowledge, experience and skills to others – to teach, train, improve skills. He discusses the issues of broadly defined education. The author also refers to the basic professional training and in-service training of police officers, with particular emphasis on the specifics of training and improving the skills of police shooting instructors.

Tłumaczenie: Beata Peplowska

ZASADY PUBLIKOWANIA w „Kwartalniku Policyjnym”

Informacje dla autorów

1. Redakcja przyjmuje teksty dotąd niepublikowane o charakterze zawodowym lub naukowym, dotyczące zagadnień związanych z funkcjonowaniem Policji i z szeroko rozumianym bezpieczeństwem, a także z praktyką policyjną i współpracą formacji z innymi instytucjami ochrony porządku prawnego oraz z samorządem lokalnym.
2. Materiały do publikacji należy przysyłać pocztą elektroniczną na adres: kwartalnik@csp.edu.pl lub składać w sekretariacie Wydziału Wydawnictw i Poligrafii Centrum Szkolenia Policji w Legionowie (ul. Zegrzyńska 121, 05-119 Legionowo, tel. 47 725 58 81 lub 47 725 52 70).
3. Prace są kwalifikowane do druku przez zespół redakcyjny czasopisma. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiacji tekstów oraz zmiany tytułów i śródtytułów.
4. W celu zapobiegania wszelkim przejawom nierzetelności, w tym zjawisku *ghostwriting* i *guest authorship*, redakcja wymaga ujawnienia przez autorów wkładu w powstanie publikacji.
5. Materiały mogą być weryfikowane w systemie antyplagiatowym, zgodnie z procedurą obowiązującą w Centrum Szkolenia Policji w Legionowie.
6. Materiały są publikowane w „Kwartalniku Policyjnym” nieodpłatnie, po złożeniu przez autora pisemnego oświadczenia, zgodnie z otrzymanym od redakcji wzorem.
7. Nadesłanych materiałów do publikacji redakcja nie zwraca.
8. Wersją pierwotną (referencyjną) czasopisma jest wydanie papierowe. Ponadto poszczególne numery są również dostępne w wersji elektronicznej na stronie internetowej: www.kwartalnik.csp.edu.pl.
9. Wskazówki edytorskie dotyczące przygotowania materiału przez autorów:
 - format A4, czcionka Times New Roman, wielkość 12 punktów, interlinia 1,5 wiersza, marginesy – 2,5 cm;
 - na pierwszej stronie należy podać imię i nazwisko autora materiału, stopień (lub tytuł) naukowy (tytuł zawodowy), nazwę instytucji, w której autor jest zatrudniony, nr telefonu, adres e-mailowy;
 - do tekstu należy dołączyć streszczenie oraz tytuł pracy w języku angielskim;
 - materiał ilustracyjny powinien być dostarczony w oddzielnych plikach (rysunki lub fotografie w formacie jpg, rozdzielczość 300 dpi, minimalna wielkość 1,5 MB);
 - schematy i wykresy muszą być edytowalne, tak aby można było nanieść korektę;
 - przypisy należy umieścić na dole strony lub na końcu pracy; przypisy wstawia się automatycznie i oznacza się cyframi arabskimi;

- zgodnie z normami wydawniczymi przypis bibliograficzny powinien zawierać:

- imię i nazwisko autora, tytuł, wydawcę, miejsce i rok wydania, numer strony:
M. Olbrycht, J. Rutkowski, *Taktyka minersko-pirotechniczna w działaniach antyterrorystycznych*, Centrum Szkolenia Policji, Legionowo 2003, s. 35–36;
- jeżeli dzieło jest pracą zbiorową:
Nowy leksykon PWN, red. A. Dyczkowski, Warszawa 1998, s. 684;
- jeżeli jest to artykuł w pracy zbiorowej:
J. Szreniawski, *Prawo do dobrej administracji prawem podmiotowym obywatela*, w: *Dobra administracja. Teoria i praktyka*, red. J. Łukasiewicz, S. Wrzosek, Radom 2007, s. 256;
- jeżeli jest to artykuł w czasopiśmie:
B. Jankowska, *Odpowiedzialność karna osób prawnych*, „Państwo i Prawo” 1996, nr 7, s. 46;
- jeżeli jest to akt prawny (należy wskazać publikator):
Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2024 r. poz. 145);
- jeżeli jest to tekst opublikowany w Internecie:
J. Kowalski, *Edukacja online*, www.gazeta.pl/forum?forumedukacyjne5645 [dostęp: 12.03.2004 r.]

Zasady recenzowania artykułów

1. Artykuły o charakterze naukowym są recenzowane przez dwóch niezależnych recenzentów zewnętrznych, zgodnie z zasadami dotyczącymi tego rodzaju prac, w tym z *Dobrymi praktykami w procedurach recenzyjnych w nauce*, oprac. Zespół do Spraw Etyki w Nauce pod przewodnictwem prof. dr. hab. W. Marciszewskiego, Warszawa 2011.
2. Autorzy i recenzenci nie znają swoich tożsamości, w innych przypadkach recenzenci podpisują oświadczenie o niewystępowaniu konfliktu interesów między nimi a autorami, w tym m.in. bezpośrednich relacji osobistych, relacji podległości zawodowej, bezpośredniej współpracy.
3. Recenzja ma formę pisemną. Zawiera syntetyczną charakterystykę artykułu, część analityczną, ocenę ogólną i kończy się jednoznaczną konkluzją, tj. jest pozytywna, negatywna lub warunkowo pozytywna, jeśli recenzent wskazuje na konieczność wprowadzenia poprawek. Autorzy artykułów są zobowiązani do ustosunkowania się do uwag i uwzględnienia sugerowanych zmian.
4. Nazwiska recenzentów poszczególnych publikacji nie są ujawniane. Lista recenzentów współpracujących z czasopismem w każdym roku kalendarzowym jest publikowana w ostatnim numerze danego roku.

FUNDACJA POMOCY WDOWOM I SIEROTOM PO POLEGŁYCH POLICJANTACH



KRS 0000101309

Konto PKO BP VI O/Warszawa

nr 74 1020 1068 0000 1802 0059 9167

Dziękujemy za 1,5%

Warszawa, ul. Puławska 148/150

tel.: +48 47 72 121 20

e-mail: fpwisppp@policja.gov.pl

www.fundacjapolicja.pl