

GAZETA

NIECH PRAWO ZAWSZE PRAWO ZNACZY

WRZESIEŃ

09

2022

# POLICYJNA

www.gazeta.policja.pl

nr 9 (21), ISSN 2719-8324



95

LAT DROGÓWKI s. 4

# W ZŁOTÓWCE SIŁA



Podziel się złotówką z Fundacją Pomocy Wdowom i Sierotom po Poległych Policjantach.  
Zebrane fundusze od policjantów i pracowników Policji  
wspną podopiecznych fundacji.

## ABY PRZYŁĄCZYĆ SIĘ DO CAŁOROCZNEJ AKCJI, NALEŻY:

- wypełnić oświadczenie (dostępne na portalu wewnętrznym) – wpisując deklarowaną kwotę potrącaną z miesięcznego wynagrodzenia,
- przekazać oświadczenie do komórki płacowej (Biuro Finansów KGP/ Wydział Finansów KWP).

Dziękujemy za każdą wpłaconą kwotę.

## SPIS TREŚCI

### 85 LAT PRZEPISÓW RD W POLSCE

- 4 To już 85 lat
- 6 Policja drogowa
- 12 Siwki, fiaty i sokoły
- 16 Wspomnień czar
- 22 Flota i sprzęt specjalistyczny policji ruchu drogowego



Redaktor naczelny  
**insp. dr MARIUSZ CIARKA**

Okładka zdradza wszystko – w tym numerze świętujemy rocznicę powstania w naszym kraju policyjnej służby ruchu drogowego. Nie jest to numer specjalny, ale postanowiliśmy poświęcić większość stron policjantom w białych czapkach. I nie chodzi tu tylko o ich rocznicę – prawda jest taka, że to właśnie oni są prawdziwymi policjantami „pierwszego kontaktu”. Teoretycznie rola ta przypisana jest dzielnicowemu, ale myślę, że jakieś 80 proc. ludzi w naszym kraju swój pierwszy (i często jedyny) kontakt z Policją ma właśnie na drodze. Rodzi to dużą odpowiedzialność dla służby ruchu drogowego, bo pierwsze wrażenie można zrobić tylko raz i często ten kontakt buduje w umyśle kierującego wizerunek całej formacji na lata.

Kontrola ruchu drogowego i nadzór nad nim to wysoce specjalistyczna służba, choć niektórym mogłoby się wydawać, że chodzi tu głównie o nauczenie się kilku paragrafów dotyczących wykroczeń na drodze i odpowiadających im pozycji z taryfikatora mandatów. Samo sporządzenie dokumentacji ze zdarzenia drogowego czy kierowanie ruchem to wiedza i umiejętności, których nie przekazuje się policjantom innych pionów. A kontrola stanu technicznego pojazdów, np. autobusów wycieczkowych? Jak wielu z nas umie choćby uruchomić ciągnik siodłowy?

Jednak poza posiadaniem obszernej wiedzy jest jeszcze jeden element stanowiący o dużej skali trudności tej służby – naprawdę częsty kontakt ze śmiercią lub osobami ciężko rannymi, czasem umierającymi na rękach policjanta. Mowa oczywiście o wypadkach drogowych, do których policjanci w białych czapkach często przyjeżdżają jako pierwsi. I nie ma tu znaczenia, czy pełni się służbę w dużym mieście, czy na względnie spokojnej wsi, co często różnicuje doświadczenie np. techników kryminalistyki czy dochodzeniowców. Wypadki zdarzają się, niestety, wszędzie. A funkcjonariusze w białych czapkach walczą o bezpieczeństwo na drodze już od 85 lat. Warto więc oddać im cześć i należy honor za niełatwą służbę.

Zapraszam do lektury

### TYLKO SŁUŻBA 28 Patrole rowerowe

### KRAJ 32 Nowe motocykle dla policji ruchu drogowego

### POLICYJNE LOTNICTWO 33 Błękitne skrzydła Policji

### TYLKO SŁUŻBA 34 Pomagamy i chronimy 36 Ewakuacja z tonącego pojazdu

### HISTORIA 40 Policyjne kalendarium

### PRAWO 42 O najmie lokali raz jeszcze

### CENTRUM USŁUG LOGISTYCZNYCH 45 Nad bieszczadzkiem morzem

### SPORT 46 Kolarstwo to piękny sport – rozmowa z nadinsp. Dariuszem Ziębą, kierownikiem Reprezentacji Polskiej Policji w Kolarstwie 49 Zwycięstwo nie było najważniejsze – II Międzynarodowy Turniej Piłki Nożnej EUROPA CUP im. st. sierż. Marcina Szpyruka o Puchar Komendanta Głównego Policji

### KRAJ 50 Audyt wewnętrzny w jednostkach organizacyjnych Policji

Okładka: Jacek Herok

QR kod do podcastu „Gazety Policyjnej”, w którym członkowie redakcji opowiadają o kulisach powstawania tego numeru



**Początki policyjnej służby na drodze sprowadzały się przede wszystkim do zgłoszeń o uszkodzeniach ulicy lub chodnika, regulowania ruchem ulicznym oraz zapewnienia pierwszeństwa przejazdu pojazdów Prezydenta Rzeczypospolitej, pojazdów straży ogniowej, ambulansów sanitarnych oraz pojazdów policji jadących do wypadku. Wyposażenie policjanta stanowiły gumowa pateczka do regulacji ruchu i gwizdek służbowy.**

Rozkazem nr 731 z 1937 r. Komendant Główny Policji Państwowej wskazał: *Ustalę oznakę pełnienia służby dla policji drogowej. Oznakę ma stanowić opaska barwy granatowej, z napisem „Policja drogowa”, noszona podczas pełnienia służby na lewym ramieniu, między łokciem a stawem barkowym*<sup>1</sup>. Moment ten uważa się za czas formalnego wyodrębnienia policji drogowej. Przesłanką do utworzenia policyjnej brygady ruchu drogowego było m.in. przekonanie o braku dyscypliny wśród kierujących, znacznym wzroście liczby pojazdów poruszających się po drogach, złym stanie technicznym tych pojazdów oraz braku nadzoru nad ruchem drogowym.

Warto podkreślić, że w 1926 r. w Polsce było zarejestrowanych 11 807 samochodów (wliczając taksówki i autobusy). 11 lat później było ich niecałe 22 tys., ale już w roku 1939 – 31 804. Aż 23 proc. pojazdów było zarejestrowanych w Warszawie. Statystycznie w 1938 r. na 10 tys. mieszkańców Polski przypadało 10 samochodów<sup>2</sup>. Do statystyk zostały wliczone również motocykle i dorożki. Policjanci pełnili służbę na drogach, poruszając się co do zasady motocyklami z koszem, samochodami albo konno. Gros czasu zajmowało kierowanie ruchem ulicznym, w tym w wieżyczkach do tego celu zbudowanych.

Pod koniec lat 30. długość dróg publicznych wynosiła 63 tys. km, w tym jedynie ¼ wybudowano w latach 1924–1938<sup>3</sup>. Długość dróg publicznych, według stanu na koniec 2018 r., wynosiła już 424 563,90 km<sup>4</sup> (z wyraźną tendencją przyrostu), a po polskich drogach na koniec 2021 r. poruszało się 34 030 267 pojazdów silnikowych<sup>5</sup>.

Obecnie bezpieczeństwo w ruchu drogowym pozostaje jednym z najważniejszych zadań realizowanych przez Policję. Są temu podporządkowane wszystkie działania podejmowane przez policjantów ruchu drogowego. Według stanu na 1 lipca 2022 r. w polskiej Policji służbę pełni 9475 policjantów ruchu drogowego, którzy są widocznymi na drogach dzięki charakterystycznym elementom umundurowania, odróżniającym tę grupę policjantów od innych funkcjonariuszy.

Pełnienie tej ciekawej i wymagającej służby jest możliwe także dzięki sukcesywnemu wyposażaniu policjantów ruchu drogowego w nowoczesny sprzęt. Specyfika służby wymaga nie tylko zapewnienia funkcjonariuszom nowej generacji pojazdów służbowych, w tym 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, urządzeń do wykrywania substancji działających podobnie do alkoholu, kamer nasobnych. Narzędziami nowoczesnym, spełniającym technologiczne wyzwania XXI wieku, są sukcesywnie wprowadzane, na potrzeby ruchu drogowego, aplikacje elektroniczne dotyczące np. rejestrowania kart zdarzeń drogowych czy umożliwiające elektroniczne zatrzymanie praw jazdy. W celu ułatwienia i skrócenia czasu kontroli drogowej wyposaża się policjantów ruchu drogowego w terminale płatnicze. Dużym zainteresowaniem cieszą się wprowadzane do służby bezałogowe statki powietrzne. Działania związane z doposażeniem policjantów ruchu drogowego w sprzęt wiążą się nierozłącznie z ich szkoleniem z zakresu obsługi specjalistycznych urządzeń czy technik jazdy pojazdem służbowym, w tym ciężkim motocyklem.

Działania policjantów ruchu drogowego są spójne, skoordynowane w skali kraju i skoncentrowane na obszarach o największym zagrożeniu. Skupiają się przede wszystkim na działaniach kontrolno-

-prewencyjnych. Z prowadzonych analiz wynika, że największe zagrożenie występuje w obszarze dotyczącym „nadmiernej prędkości” oraz niechronionych uczestników ruchu, 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 bezpieczeństwa.

Mimo że Polska znajduje się w gronie państw o wysokim wskaźniku zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, to sytuacja na drogach ulega stopniowej sukcesywnej poprawie. Polska Policja wchodzi w skład stowarzyszenia policji ruchu drogowego w Europie ROADPOL (European Road Policing Network), którego głównym celem są wymiana dobrych praktyk w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, nauka oraz wzmacnianie współpracy transgranicznej. Pod patronatem ROADPOL-u są organizowane znane powszechnie również w Polsce operacje kontrolne – „Speed”, „Seatbelt”,

„Alcohol & Drugs”, „Truck & Bus”, „Focus on the Road” oraz działania „Roadpol Safety Days”, w których biorą udział polscy policjanci ruchu drogowego.

Nie można pominąć faktu, że obecnie, po 85 latach funkcjonowania policji drogowej, ustawodawca nadal uważa Policję za główny podmiot odpowiedzialny za czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie<sup>6</sup>. Zadaniom 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 naruszeń.

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. Tym samym 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 społecznymi.

Zmieniająca się w czasie tych 85 lat sytuacja geopolityczna, szybki rozwój motoryzacji i infrastruktury drogowej, jak również rosnąca kultura prawna w Polsce, w tym świadomość praw i obowiązków obywatelskich, powodowały, że od policjanta ruchu drogowego społeczeństwo oczekiwało coraz to nowych umiejętności i wyszkolenia. Policjant ruchu drogowego utożsamiany był i jest z funkcjonariuszem, który zawsze będzie na miejscu zdarzenia, uspokoi emocje, rozstrzygnie konflikt, ale i pomoże, poradzi, udzieli pierwszej pomocy. Policjanci ruchu drogowego od początku byli identyfikowani przez charakterystyczne elementy umundurowania, aparycję, nienaganny wygląd, co 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 interpersonalnych.

85 lat rozwoju tej służby bezsprzecznie pokazało, że cechy policjanta ruchu drogowego nie uległy zmianie, a pełnienie służby w tak wyspecjalizowanym ruchu drogowym może być spełnieniem marzeń.

**insp. PIOTR OWSIEWSKI**  
dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji



zdj. Piotr Maciejczak

To już **85** lat

<sup>1</sup> Rozkaz nr 731 Komendanta Głównego Policji Państwowej z 21 sierpnia 1937 r.

<sup>2</sup> S.M. Łukasik, <https://niepodlegla.gov.pl/o-niepodleglej-wlasne-cztery-kolka-w-ii-rp/> [dostęp: 9.09.22 r.].

<sup>3</sup> Tamże.

<sup>4</sup> <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rodzaje-drog-w-polsce> [dostęp: 9.09.22 r.].

<sup>5</sup> Urząd Statystyczny w Szczecinie – wg stanu na dzień 31.12.2021 r.

<sup>6</sup> Artykuł 129 ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.).



Do zadań policji drogowej należała m.in. regulacja ruchem



Kolumna motocyklowa Komendy PP pow. warszawskiego

# P O L I C J A D R O G O W A

Już w 1924 r. organ resortowy „Gazeta Administracji i Policji Państwowej” pisał na swych łamach: *Jedną z najważniejszych dziedzin działalności organów Policji Państwowej jest niewątpliwie ochrona bezpieczeństwa, porządku i spokoju na drogach publicznych. Od należytego zachowania się i dokładnej znajomości przepisów przez funkcjonariuszów policji zależy w znacznym stopniu bezpieczeństwo ludności korzystającej z dróg, niedopuszczenie do przeszkód w ruchu i zapobieżenie całemu szeregowi wypadków i utrudnień komunikacji.*

Głos – jak na owe czasy – wyjątkowo trafny i rzeczowy. Zresztą, niejedyny w tej sprawie. Dlaczego więc kierownictwo resortu tak długo zwlekało z podjęciem decyzji o powołaniu policji drogowej? To prawda – nie byliśmy wówczas (później zresztą też) motoryzacyjnym potentatem, ale ruch kołowy – zwłaszcza po roku 1925 – przybierał w Polsce na sile. Przybywało również związanych z nim zagrożeń. Czy w tej sytuacji słuszne było inwestowanie w inne specjalistyczne formacje policyjne, przy jednoczesnym ignorowaniu zdecydowanie bardziej potrzebnej drogówki?

## POLSKA KOŃMI STOI

Dopóki na polskich drogach dominowały chłopskie furmanki, sieć „bitych” szlaków komunikacyjnych była śladowa, a pojęcie „natężenie ruchu” jeszcze nie występowało w obiegu, dopóty porządku na drogach pilnowali stójkowi (w czasach zaborów). Po uzyskaniu niepodległości ich rolę przejęli milicjanci miejscy i strażnicy komunalni, a od 1919 r. i po powstaniu Policji Państwowej – jej funkcjonariusze, dziś byśmy powiedzieli – prewencji. W ramach codziennych służb patrolowych zwracali uwagę głównie na „stan techniczny” czterokopytnych i zachowanie ich właścicieli na gościńcach i ulicach miast. Co bardziej niesfornych kierujących dyscyplinowali grzywnami lub aresztem. Pojazdów mechanicznych, zwanych wówczas automobilami, było wtedy w Polsce jak na lekarstwo, zaledwie kilkanaście tysięcy. Bardziej rozbudzały ciekawość niż chęć karania. W samej policji, razem z motocyklami, ich liczba nie przekraczała nawet stu.

Do czasu ukazania się pierwszych ustaw, w niepodległej już Polsce obowiązywały dotychczasowe przepisy porządkowe wprowadzone jeszcze przez okupantów (różne w różnych zaborach). Dopiero 10 grudnia 1920 r. ogłoszono ustawę o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej, a 7 października 1921 r. ustawę o przepisach porządkowych na drogach publicznych. Na tym drugim akcie oparto wszystkie późniejsze przepisy dotyczące



FORMALNIE POWOŁANO JĄ DO ŻYCIA DOPIERO W LIPCU 1937 ROKU. PRZEZ 18 LAT ISTNIENIA POLICJI PAŃSTWOWEJ W JEJ STRUKTURACH NIE ZNALEZIANO MIEJSCA DLA WYSPECJALIZOWANEJ DROGÓWKI. DLACZEGO, SKORO ZNALAZŁY SIĘ TAM NAWET TAKIE JEDNOSTKI, JAK POLICJA RZECZNA, LOTNICZA CZY KOBIECA?

dróg publicznych i ruchu na nich. Między innymi obszerne rozporządzenie z 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych. Dokument ten, stanowiący niejako pierwowzór późniejszego kodeksu drogowego, unormował przepisy dotyczące m.in. budowy i urzędzenia pojazdów mechanicznych, udzielania pozwoleń na ruch pojazdów mechanicznych, rejestracji i znaków pojazdów mechanicznych, kierowców (tych pojazdów) i bezpieczeństwa ruchu.

## ANARCHIA NA DRODZE

Samo wydanie aktów normatywnych, które miały przed 90 laty nauczyć naszych rodaków (pieszych, kierujących i powożących) zasad bezpiecznego korzystania z dróg, nie na wiele się zdało. Przepisy były nadal nagminnie łamane, lekceważone lub rozmyślnie przekraczane. Nadkom. M. Sobota, komendant PP pow. warszawskiego, żalił się na łamach tygodnika „Na Posterunku”, że *diedzina przepisów drogowych dla wielu naszych powożących jest najzupetniej obca (...). Jeszcze gdy chodzi o większe miasta, a szczególnie o Warszawę, to sprawa ruchu jest tam unormowana w sposób co najmniej możliwy. Znacznie gorzej przedstawia się sposób jazdy na drogach, szczególnie podmiejskich. Zbyt często widzi się tam uderzającą obojętność dla wymagań stawianych przez przepisy, zbyt często spotkać tam można takie obrazki, jak jazda fur lewą stroną, zastrzymanie się na lewej stronie lub pośrodku, a czasem wpoprzek szosy, jazda grupami kilku furmanek obok siebie i w ogóle zachowanie się powożących, zdradzające kompletną wzgardę dla potrzeb ruchu, szczególnie samochodowego.*

Aby przeciwdziałać panoszącej się anarchii na drogach, ówczesny minister spraw wewnętrznych Cyryl Ratajski wydał w sierpniu 1923 r. okólnik nr 93 w sprawie wykroczeń przeciw przepisom porządkowym na drogach publicznych. Czytamy w nim m.in., że przepisy jazdy nie są należycie przestrzegane. *W szczególności często zdarzają się wypadki pozostawiania na drodze przy zajazdach etc. koni bez dozoru i spanie woźniców na furach. Konwoje nie trzymają się jednej linii i zagradzają całą drogę (...). Mnożą się wypadki karygodnych wybryków przeciwko przejeżdżającym samochodom ze strony dzieci i wyrastków po wsiach, a nawet w miastach, przyczem ludność dorosła przypatruje się wybrykom tym zupełnie obojętnie i nie przeciwdziała im.*



Korki na ulicach Warszawy zdarzały się już pod koniec lat 20. Zdj. „Na Posterunku”, archiwum

### WARSZAWA DAŁA PRZYKŁAD

Pilną potrzebę uporządkowania zasad ruchu drogowego odczuła najpierw Warszawa. Z racji swego stołecznego statusu, koncentracji życia politycznego, administracyjnego, umysłowego i kulturalnego, od połowy lat 20. ubiegłego wieku nastąpiły tu szybki – jak na ówczesne realia – wzrost liczby pojazdów mechanicznych oraz rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej. Ruch na ulicach milionowej wówczas aglomeracji uległ znacznemu zintensyfikowaniu, co natychmiast znalazło odbicie w policyjnych statystykach. Jak podaje tygodnik „Na Posterunku”, w roku 1924 w Warszawie odnotowano 136 wypadków przejechań; w roku 1925



Tak się prezentowali stołeczni policjanci z plutonu drogowego (1928 r.). Drugi od lewej nadkom. M. Sobota, komendant PP pow. warszawskiego

Do szczególnie niebezpiecznych wykroczeń minister Ratajski zaliczył układanie dużych kamieni na drodze, obrzucanie ziemią i kamieniami jadących oraz rozmyślne tarasowanie drogi przez woźniców. Ponieważ taki stan narażał na poważne niebezpieczeństwo jadących i pieszych, minister polecił podległym organom, przede wszystkim Policji Państwowej, aby jej funkcjonariusze wzmocnili nadzór na drogach publicznych i bezwzględnie pociągali do odpowiedzialności winnych wykroczeń. Co ciekawe, opowiedział się za odpowiedzialnością zbiorową. Powołał się przy tym na treść art. 25 ustawy z 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych, w myśl którego za szkody wyrządzone na drogach publicznych przez nieletnich odpowiadają ich rodzice. A w razie niewykrycia sprawcy solidarnie odpowiedzialność majątkową ponosi cała wieś, osada lub miasto. Do takich szkód zaliczył niszczenie nawierzchni drogi, sypanie na nią tłuczonego szkła oraz układanie kamieni na jezdni.

Patrol ruchu drogowego z roku 1957 na motocyklu M72 z bocznym wózkem (milicjanci jeszcze bez kasków ochronnych, wprowadzono je w 1959 r.)



liczba wypadków wzrosła do 372, a już w ciągu jednego tylko miesiąca – lipca 1928 r. były 153 wypadki.

W tym samym czasie po wąskich ulicach stolicy i drogach woj. warszawskiego jeździło około 1200 samochodów; w roku 1928 – 2484 (w tym 1371 osobowych, 435 ciężarowych, 509 autobusów i 169 motocykli). Stołeczny tabor jezdny uzupełniały jeszcze tramwaje, konne dorożki, ciężkie wozy transportowe o „napędzie” konnym oraz riksze i wózki ręczne. W liczbach trudnych do określenia.

Już wówczas w branżowej prasie policyjnej zaczęły pojawiać się artykuły postulujące potrzebę powołania do życia specjalistycznego organu do kontroli ruchu. *Trudno wymagać, aby przeciętny funkcjonariusz PP mógł spełniać czynności, wymagające bardzo dokładnej znajomości warunków pracy oraz elementarnych wiadomości z dziedziny konstrukcji samochodów* – pisał na łamach tygodnika „Na Posterunku” nadkom. M. Sobota, komendant PP pow. warszawskiego. – *Jedynym odpowiednim środkiem zaradczym byłoby powołanie do życia specjalnie zorganizowanych oddziałów policyjnych do potrzeb ruchu kołowego, złożonych z funkcjonariuszów odpowiednio wykwalifikowanych.*

Komendant Sobota nie był w swych poglądach odosobniony. Dziełnie wspierali go inni oficerowie PP, zajmujący się na co dzień zagadnieniami regulacji ruchu na drogach publicznych, m.in.: kom. Grzędzica z Komisariatu Rządu m.st. Warszawy oraz nadkom. Karol Fuchs z KG PP. Ich kilkuletnie lobbowanie na rzecz policji drogowej zakończyło się pewnym sukcesem. W 1928 r., z polecenia komendanta głównego PP płk. Janusza Jagrym-Maleszewskiego, utworzono sześciuosobowy pluton policji drogowej przy Komendzie PP pow. warszawskiego. Jego zadaniem było regulowanie ruchu na podwarszawskich szosach, a ściślej – kontrola dokumentów i stanu technicznego samochodów oraz reagowanie na wykroczenia. Pierwsi policjanci ruchu drogowego mieli ukończony specjalistyczny kurs na temat znajomości przepisów o ruchu samochodowym oraz szkołę kierowców. Posiadali też prawa jazdy upoważniające do prowadzenia wszystkich rodzajów pojazdów mechanicznych. Do ich dyspozycji zakupiono dwa motocykle „Harley Davidson” z bocznymi wózkami (dwuosobowymi), którymi wyruszyli do służby patrolowej. W kilkanaście miesięcy później ich stan posiadania wzrósł do dziewięć pojazdów, a pluton przekształcono w kolumnę motocyklową.

### JEST DROGÓWKA

Jednak jeszcze dziewięć długich lat musiało upłynąć, nim w strukturze Policji Państwowej oficjalnie pojawiła się nowa specjalistyczna służba: policja drogową. Tę brzemienneą w skutkach decyzję przeforsował 1 lipca 1937 r. ówczesny komendant główny PP gen. insp. Kordian Zamorski. Oddelegowano do niej aż... 60 policjantów, specjalnie przeszkolonych do służby drogowej i posiadających prawo jazdy, których skierowano – chyba na próbę – do komend wojewódzkich w Warszawie, Łodzi,



Kontrola na drodze (1937 r.)

Krakowie i Kielcach. Przekazano też do ich dyspozycji 25 motocykli i 8 samochodów.

Była to kropla w morzu potrzeb, bo – jak stwierdził komendant Zamorski w wywiadzie dla dziennika „Dobry Wieczór” – *na całą naszą sieć drogową potrzeba co najmniej 1500 wyszkolonych policjantów z 250 samochodami. Można by wtedy sprawy porządku i bezpieczeństwa na drogach i na ulicach miejskich powierzyć wyłącznie policji. Wyniki byłyby najpomyślniejsze.*



Dwa lata funkcjonowała przedwojenna polska drogówka. 17 września 1939 r., na mocy zarządzenia generalnego gubernatora Hansa Franka, formalnie przestała istnieć cała nasza policja. Wcielono ją w okupacyjny system administracyjno-policyjny, tworząc nową formację pod nazwą policja polska.

Nadzór nad ruchem drogowym był jednym z zadań tej formacji. I to wcale nie najważniejszym. Sprawowały go wszystkie terenowe jednostki policji polskiej. Jedynie w Warszawie, Krakowie i Lublinie utworzono wyspecjalizowane jednostki służby ruchu. W Warszawie sformowano Kompanię Ruchu Ulicznego, która podlegała bezpośrednio komendantowi miasta. W Krakowie zadania nadzoru nad ruchem ulicznym wykonywały Pluton Ruchu Kołowego wraz z Sekcją Wypadkową.

Służba polegała głównie na kontrolowaniu pojazdów i wozów zaprzęgowych w poszukiwaniu kontrabandy. W dużych miastach do zadań drogówki należały również regulacja ruchu na skrzyżowaniach oraz kontrola przestrzegania przepisów porządkowych w komunikacji publicznej (tramwajach).

Historyk Adam Hempel w swej książce „Pogrobowcy kłęski. Rzecz o policji granatowej w Generalnym Gubernatorstwie 1939–1945” zwraca uwagę na jeszcze jedną – konspiracyjną – działalność policjantów PP. Wielu

z nich było członkami Armii Krajowej. Jeden z referatów Oddziału II Komendy Głównej AK, o kryptonimie „993/P”, składał się z policjantów Policji Polskiej i Dyrekcji Policji Kryminalnej. Należącą do niego komórkę „P16” stanowili wyłącznie funkcjonariusze Kompanii Ruchu Ulicznego i Oddziału Wartowniczo-Konwojowego PP z Warszawy. Z uwagi na specyfikę swej służby mieli możliwość poruszania się po terenie GG, z czego kierownictwo KG AK skrzętnie korzystało.

### TRUDNE POCZĄTKI

Nie przebrzmiały jeszcze echa II wojny światowej, gdy na wschodzie i w centrum kraju pojawili się przedstawiciele nowej formacji porządkowej – Milicji Obywatelskiej, powołanej dekretem z 7 października 1944 r. Początkowo od żołnierzy frontowych odróżniała ich jedynie biało-czerwona opaska na rękawie z inicjałami „MO”. Pod względem organizacji milicja nie odbiegała od przedwojennej Policji Państwowej. Nowe jednostki powoływano zgodnie z istniejącym wówczas podziałem administracyjnym kraju. W gminach tworzone były posterunki MO, w miastach – komisariaty i komendy miejskie, a ponadto komendy powiatowe i wojewódzkie.

Nikt wtedy nie myślał jeszcze o specjalistycznych ogniwach typu służba drogowa, wodna czy konna. Priorytetem była – jak to określała ówczesna propaganda partyjna – „walka z reakcyjnym podziemiem”. Ruch drogowy był w powijakach, wojna zdziesiątkowała nasz tabor jezdny, zniszczyła drogi, których i tak było niewiele. Działania milicyjnej drogówki, a właściwie jej namiastki, ograniczały się w zasadzie do organizowania stałych punktów (posterunków) kontroli kierujących i powożących, które sytuowano na rogatkach miast. Ich celem były głównie zwalczanie spekulacji i ujawnianie osób poszukiwanych, a nie profilaktyka wypadkowa czy badanie stanu technicznego pojazdów.

W drugiej połowie 1945 r., w miarę normowania się życia w kraju, wzrostu liczby pojazdów mechanicznych (przede wszystkim z demobilu i darów z Zachodu), problematyka ruchu drogowego zaczęła nabierać znaczenia. W większych województwach, w wydziałach służby zewnętrznej powołano sekcje ruchu drogowego, w mniejszych – pojedyncze stanowiska referentów do tych zadań.

Do końca lat 40. funkcjonariusze służby ruchu bardziej kojarzyli się użytkownikom dróg ze statyczną regulacją ruchu w miastach niż nadzorem nad trasami komunikacyjnymi. Z dwóch powodów: braku wyszkolonej kadry oraz braku pojazdów służbowych. Stan ten dobrze ilustruje sprawozdanie sekcji ruchu drogowego KW MO w Lublinie z 8 lutego 1947 r.: *Celem usprawnienia pracy sekcji ruchu drogowego należy przydzielić motocykl wyłącznie tylko do celów sekcji, ponieważ obecnie patroli są wysyłane tylko do celów piechoty, a na powiaty samochodami PKS lub koleją.*

Rok później w lubelskiej drogówce utworzono ośmioosobową drużynę patrolową, przydzielając jej dwa stare



Szkola Ruchu Drogowego MO w Piasecznie była w PRL-u prawdziwą „akademią drogową”

harleye davidsony. Motocykle otrzymały też pozostałe sekcje ruchu drogowego w komendach wojewódzkich.

Lata 50. i 60. to mozolny rozwój motoryzacji w Polsce. Jeszcze w 1953 r. po naszych drogach jeździło niewiele ponad 200 tys. pojazdów, z czego trzy czwarte stanowiły motocykle. Dziesięć lat później mogliśmy się już pochwalić posiadaniem 1 310 tys. pojazdów mechanicznych. Nadal jednak dominowały dymiące jednoślady: wufemki, eshaelki, jawy, iże, junaki i emzetki. Było ich 927 tys. Samochodów osobowych tylko 135 tys.

Wraz ze wzrostem natężenia ruchu coraz bardziej niebezpieczne stawały się też nasze drogi. Świadczą o tym milicyjne statystyki. O ile w połowie lat 50. liczba ofiar śmiertelnych oscylowała w granicach półtora tysiąca rocznie, o tyle w roku 1960 w 18 538 wypadkach śmierć



Mjr Aleksander Chyl (drugi od lewej), w latach 1970-1990 najbardziej znany milicjant polskiej drogówki, nieetatowy rzecznik BRD KG MO

na miejscu poniosło 2009 osób, a 21 254 doznało obrażeń. Potem z każdym rokiem było już tylko gorzej.

Działania podejmowane przez służbę ruchu drogowego, której ogniwa wykonawcze funkcjonowały już we wszystkich komisariatach, komendach powiatowych i miejskich MO, nie przynosiły jednak oczekiwanych rezultatów. Bo też przynieść nie mogły. Do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym potrzebna była przede wszystkim – według ekspertów – wola polityczna, z którą wiązały się decyzje poparte strumieniem pieniędzy. A tych akurat w budżecie PRL-u był zawsze deficyt.

### SRD – DROGOWA AKADEMIA

O ile problemy sprzętowe trudno było rozwiązać bez środków finansowych, o tyle wyszkoleniem wartościowego milicjanta na potrzeby „Lotnej” (tak w latach 50.



Odprawa do służby kontrolerów drogówki w roku 1974

i 60. nazywano funkcjonariuszy w białych czapkach) zajęły się szkoły milicyjne o ogólnym profilu nauczania. W maju 1955 r., po otwarciu we Wrocławiu Ośrodka Szkolenia Kadr Technicznych MO, zorganizowano tam pierwszy specjalistyczny kurs dla kandydatów do nowej służby. Trwał pół roku, uczestniczyło w nim 305 słuchaczy.

Drugi kurs, oznaczony symbolem „R2”, odbył się w Piasecznie koło Warszawy, dokąd w październiku 1956 r. przeniesiono wrocławski OSKT. Wkrótce też zmienił on nazwę na Ośrodek Szkolenia Służby Ruchu Drogowego MO i pod tą nazwą przetrwał do 1965 r., kiedy decyzją kierownictwa KG MO przekształcono go w Szkołę Ruchu Drogowego im. Franciszka Zubrzyckiego. Na przeszło ćwierć wieku (do 1990 r.) piaseczyńska „akademia” stała się prawdziwą kuźnią kadr dla polskiej drogówki. Znałą i cenioną nie tylko w kraju, ale i poza jego granicami. Kształciła funkcjonariuszy w cyklu 10-miesięcznym (szkolenie podstawowe), a od 1960 r. również w opcji 3-miesięcznych kursów specjalistycznych, m.in. regulacji ruchu, dla kontrolerów ruchu drogowego, funkcjonariuszy opiniujących w sprawach wypadków drogowych, inspektorów i kierowników powiatowych inspektoratów ruchu drogowego, ekip kontroli technicznej itp.



W latach 70. warszawska drogówka miała do dyspozycji radziecki śmigłowiec

27 sierpnia 1990 r., po utworzeniu Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, Szkoła Ruchu Drogowego MO uległa likwidacji. Jej funkcje, kadry i wyposażenie przejął Zakład Ruchu Drogowego CSP.

### WĘDRÓWKI DROGÓWKI

1 maja 1998 r. przestało również istnieć Biuro Ruchu Drogowego KGP. Zostało włączone w struktury nowego Biura Koordynacji Służby Prewencyjnej KGP jako Wydział III – Ruchu Drogowego. W roku 2001 wydział „awansował” na Zarząd Ruchu Drogowego w zreformowanym (nominalnie) Biurze Służby Prewencyjnej KGP.

Policja drogowa nadal, zgodnie z zarządzeniem, miała koordynować przedsięwzięcia jednostek Policji w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz pełnić nadzór nad służbą ruchu drogowego. W 15 komendach wojewódzkich Policji oraz w KSP struktur nie zmieniono, pozostały samodzielne wydziały ruchu drogowego. Jedynie w KWP w Łodzi utworzono wspólny Wydział Prewencji i Ruchu Drogowego. W jednostkach wykonawczych również nie odnotowano – na szczęście – trzęsienia ziemi. Funkcjonujące tam dotychczas sekcje, referaty, zespoły i drużyny robiły swoje.

Po 10 latach BRD zostało reaktywowane dzięki zarządzeniu nr 372 Komendanta Głównego Policji z 14 kwietnia 2008 r. w sprawie regulaminu KGP.

W rozdziale 2. tego zarządzenia Biuro Ruchu Drogowego wymienione zostało w pionie służby prewencyjnej, obok Biura Prewencji, Głównego Sztabu Policji i ówczesnego Biura Operacji Antyterrorystycznych.

JERZY PACIORKOWSKI



Konie długo dominowały w przedwojennym policyjnym transporcie

# SIWKI, FIATY



Fiaty 508 dobre były na zakupy, ale nie dla policji

# I SOKOŁY



Polski sokół 1000 dorównywał najlepszym motocyklom świata



W okresie II RP rower był powszechnym środkiem lokomocji w PP, dziś również wraca do łask

**GNIADOSZE I SIWKI DŁUGO DZIERŻYŁY POZYCJĘ LIDERA W POLICYJNYM TRANSPORCIE. CHOĆ NA ŁAMACH BRANŻOWEJ PRASY JUŻ W LATACH 20. UBIĘGŁEGO WIEKU WRÓŻONO IM RYCHŁY KONIEC, PRZEZ CAŁY OKRES MIĘDZYWOJNIA MIAŁY SIĘ DOBRZE.**

**W** 1936 r. utworzono nawet (z rezerwy konnej przy Komendzie PP m.st. Warszawy) Dywizjon Konny PP z przeznaczeniem do działań na terenie kraju. W Polsce centralnej czterokopytne szwadrony świetnie się uzupełniały z motorowymi brygadami policji drogowej, a na Kresach Wschodnich i w rejonach przy-granicznych nie było wówczas lepszego środka transportu. Niezawodnego, mało kapryśnego i w miarę szybkiego.

## LOKOMOCJA KONNA CZY MECHANICZNA

W roku 1925, jak informowała „Gazeta Administracji i Policji Państwowej”, cała policyjna formacja dysponowała 2295 końmi wierzchowymi i 224 taborowymi (pociągowymi). Samochodów osobowych było aż... 35, ciężarowych i półciężarowych – 26. Motocykli – 13. Za to rowerów zatrzymanie – 435. Policyjny tabor uzupełniało 278 bryczek, 472 wozy konne oraz sześć łodzi motorowych. Jak na 42-tysięczną armię mundurowych nie były to ilości – delikatnie mówiąc – imponujące.

Konie jeszcze wtedy rżały pewnie z zachwytem, nie zdając sobie sprawy, że nad ich grzywami zaczynają się już zbierać czarne chmury.

Na próżno podinsp. Marcin Szopa, komendant Oddziału Konnego PP m.st. Warszawy, usiłował przekonywać, że materiał koński jest znacznie bardziej oszczędny i wartościowy dla policji niż samochód, który po przejechaniu 50 tys. km nadaje się już tylko na złom, a koń po takim przebiegu będzie wyglądał... zupełnie dobrze. Poza tym – argumentował – koszt jego utrzymania jest o połowę mniejszy niż samochodu, a i z powiększeniem końskiego parku też nie ma problemu. Wystarczy tylko dobry ogier...

Za mocną pozycją konia przemawiał wówczas także produkt finalny jego układu trawiennego, czyli, mówiąc wprost... nawóz. Już w 1922 r. ówczesny komendant główny PP nadinsp. Wiktor Sas-Hoszowski w rozkazie nr 161 stwierdził, że *stanowi on własność państwową i musi być sprzedawany. Jest to poważne źródło dochodów państwowych i winno być należycie wyzyskane. W żadnym wypadku nie można ofiarować nawozu do sprzedaży woźnicom (...).* A sumy uzyskane ze sprzedaży tego cennego surowca *należy wpłacać do Kas Skarbowych na par. 5 budżetu dochodowego Policji Państwowej, zaliczając je do dochodów zwyczajnych.*

## AUTOMOBIL GÓRĄ

W drugiej połowie lat 20. ekspansja koni mechanicznych w Polsce stała się faktem. Ale po latach niewoli i wyniszczających wojnach nie na wiele było wówczas stać. Skarb Państwa świecił pustkami, więc i bu-

dżet policji ledwo pozwalał na przetrwanie. Zakupy nowych pojazdów mechanicznych były sporadyczne i w ilościach śladowych.

W tej sytuacji co poniektórzy szefowie komend powiatowych PP, nie mogąc liczyć na hojność przełożonych z KG PP, sami brali sprawy w swoje ręce. Policyjna prasa z satysfakcją odnotowywała takie inicjatywy, dając wyraźne wskazówki, jak można sobie radzić z kryzysem. Na szczęście ten kontrolowany sponsoring i umiejętności menedżerskie szefów jednostek terenowych nie były piętnowane przez kierownictwo resortu.

W styczniu 1925 r. tygodnik „Na Posterunku” donosił m.in., że (...) *policja pow. ostrowskiego, dzięki staraniom swego komendanta, kom. Hornunga, nabyła dla celów pościgowych samochód ford o sile 20 HP, za sumę 4550 zł. Środki na zakup samochodu uzyskano z koncertów urządzanych przez Policję Państwową, częściowo zaś przyszedł z pomocą sejmik powiatowy, który wyasygnował na ten cel 1000 zł.*

Podobnym darem przekonywania wykazał się też podkom. Józef Maciążek, komendant powiatowy PP z Grójca, który wydeptał u miejscowego starosty, dr. Gołąba, kwotę 5800 zł na zakup czteroosobowego włoskiego fiata.

## FORDY, FIATY, CHEVROLETY

Według opinii inż. Witolda Rychtera, prekursora polskiej motoryzacji i znakomitego znawcy jej historii, prawdziwy rozwój automobilizmu w naszym kraju datuje się od przełomu lat 1924–1925. Sprzyjająca koniunktura gospodarcza spowodowała wówczas ożywienie na rynku samochodowym, czego wynikiem był znaczny import pojazdów, głównie z USA, Francji, Anglii, Niemiec i Austrii. Trafiały one, oczywiście, do rąk tylko najbogatszych rodaków, bo cena najtańszego nawet auta (około 5 tys. zł, przy średniej pensji 100 zł) była dla przeciętnego Kowalskiego zaporowa.

Na zakup większej jednorazowej partii samochodów nie stać było również polskiej policji. Mimo wszystko liczba samocho-

Na takich harleyach davidsonach jeździli w 1928 r. stołeczni policjanci z kolumny motocyklowej



dów w PP z roku na rok wzrastała. W roku 1930 na tzw. etatach było zarejestrowanych 180 samochodów osobowych i 50 ciężarowych. Policja miała też 35 motocykli, 1079 rowerów i blisko 3 tys. koni. Zredukowano natomiast liczbę policjantów do 31 tysięcy.

Zakupów nowego sprzętu dokonywano wówczas centralnie, na szczeblu Komendy Głównej PP, a następnie przekazywano go w teren, do okręgów. Nie preferowano przy tym jakichś szczególnych marek samochodów czy motocykli. Najważniejszym kryterium była cena. Stąd też w policyjnym taborze znaleźć można było całą gamę ówczesnych krążowników szos: amerykańskie chevrolety, buicki i ford, francuskie citroeny, renówki i peugeoty, niemieckie ople, mercedesy, adlery i de-kawki, włoskie fiaty, angielskie austiny, czeskie tatry.

Po nabyciu przez Polskę w 1932 r. kontrowersyjnej licencji na fiata i uruchomieniu produkcji modelu 508 tego samochodu (osobowy) i 621 L (ciężarowy) sporo aut tej marki trafiło do wojska i policji. Nie miały one jednak najlepszej opinii wśród użytkowników. Były zbyt małe i sła-

Maluch interwencyjny czy pościgowy? A może przewodnika psa służbowego?



Radziecka победа przez blisko ćwierć wieku (do 1973 r.) służyła w MO. Miała dwie zalety: była wygodna i prosta do naprawy. Nawet na polnej drodze



be jak na potrzeby policji. Z sentymentem i zalem wspomniano natomiast pierwszy, całkowicie polski i niezwykle nowoczesny, jak na owe czasy, samochód osobowy CWS T1, konstrukcji inż. Tadeusza Tańskiego, który zaczęto produkować w warszawskich Centralnych Warsztatach Samochodowych (stąd nazwa auta) w 1928 r. W ciągu trzech lat oddano do użytku około 800 egzemplarzy tego udanego i funkcjonalnego samochodu (siedmioosobowy, 61 KM, pojemność silnika 3000 cm<sup>3</sup>). Na więcej nie zgodzili się Włosi. W umowie licencyjnej zastrzeżli sobie przerwanie produkcji popularnej – i zdecydowanie lepszej, w opinii fachowców – cewueski.

## POLICYJNE JEDNOŚLADY

Zasłużenie najlepszą opinią cieszyły się w przedwojennej PP amerykańskie motocykle harley davidson oraz indian. Ciężkie, silne (do 1200 cm<sup>3</sup> pojemności), dosyć szybkie, świetnie spisywały się zarówno w wersji solo, jak i z doczepionym wózkiem. Idealnie pasowały zwłaszcza policjantom służby patrolowej oraz grupom interwencyjno-pościgowym uganiającym się po bezdrożach Rzeczypospolitej za grasującymi bandami.

Rozwój motoryzacji w Polsce w drugiej połowie lat 30. i związane z nim zagrożenia wymusiły konieczność utworzenia nowej wyspecjalizowanej służby – policji drogowej. Pierwsze jej oddziały powstały w 1937 r. w czterech województwach: warszawskim, łódzkim, kieleckim i krakowskim. Oddelegowano do nich 50 odpowiednio przeszkolonych funkcjonariuszy (posiadali np. prawo

jazdy), przekazując do ich dyspozycji osiem samochodów osobowych (głównie polskich fiatów 508) i 25 motocykli (m.in. doskonałych sokołów 1000, produkowanych od 1936 r. w Warszawie i wzorowanych na harleyach). Policjantom powierzono ambitne zadanie czuwania nad porządkiem na ulicach i drogach oraz kontroli stanu technicznego pojazdów. Oczywiście „na oko”.

Zdecydowanie najbardziej powszechnym środkiem lokomocji w przedwojennej PP był jednak rower. Nie tyle z wyboru, ile mizerii finansowej całej mundurowej formacji. Służył przede wszystkim szeregowym policjantom w ich codziennej służbie patrolowej, odbywanej w większości po „niebitych” traktach Polski powiatowej. Tanie, nieskomplikowane technicznie, wyposażane były doraźnie przez producentów w różne ekstraurządzenia, np. uchwyty do mocowania szabel (lata 20.) lub liczniki przejechanych kilometrów (lata 30.). Szczególnym powodzeniem cieszyły się francuskie louqsory, poznańskie inventie i stołeczne puchy, których producenci nie tylko udzielali policjantom sporych upustów, ale również godzili się na spłatę należności w dogodnych ratach. Do wybuchu II wojny światowej praktycznie wszystkie posterunki PP posiadały przynajmniej po jednym rowerze.

Powojenna milicja do lat 50. ubiegłego wieku jeździła czym się dało. W użyciu były wojskowe gaziki z demobilu i także ciężarówka, trochę odremontowanych gratów z lat 30. oraz przechodzone dary na kołach z Zachodu i Wschodu. Generalnie było źle.

Teraz w Policji trwa „pokoleniowa wymiana” koni mechanicznych (...).

JERZY PACIORKOWSKI





## WSPOMNIENIE CZAR

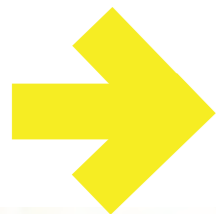
Dziś Policja dysponuje radiowozami różnych marek, dawniej takiego wyboru nie było. Funkcjonariusze jeździli warszawą, później dużym fiatem oraz nysą. Tych aut nie ma już w służbie, ale są jeszcze osoby, które nimi jeździły i podzieliły się z „Policją 997” swoimi wspomnieniami.

### WARSZAWA 223 RADZIECKA LICENCJA

Warszawa była pierwszym samochodem osobowym seryjnie produkowanym w powojennej Polsce. Pierwsze modele FSO M20, 200, 201 i 202, potocznie nazywane garbusami, były prawie takie same, jak radziecki gaz M20 pobieda. Miały czterodrzwiowe garbate nadwozie, benzynowy silnik o pojemności 2120 cm<sup>3</sup>, napędzający tylne koła przez trzybiegową skrzynię biegów, oraz hamulce bębnowe. Lewarek zmiany biegów znajdował się przy kierownicy. W roku 1964 wprowadzono do produkcji modele sedan, oznaczone 203/223 i 204/224. Zyskały panoramiczną szybę z przodu i dużą szybę z tyłu. Wprowadzono także wiele nowości wizualnych, zmienił m.in. atrapę chłodnicy i zderzaki. Technicznie sedany były podobne do „garbusa”, silniki miały o takiej samej pojemności, ale o większej mocy – 70 KM. Ostatnie modele wyposażone były w umieszczoną w podłodze czteroprzekładniową skrzynię biegów. Powstały wersje kombi i pickup, a także odmiany specjalne, takie jak radiowóz, ambulans/sanitarka, furgon, pocztillion oraz drezyna. Wewnątrz było dużo miejsca. Kanapa z przodu, kanapa z tyłu, duży bagażnik, wysokie zawieszenie. Wyposażenie zawierało wszystko, co niezbędne, choć dziś powiedzielibyśmy o nim – „ubogie”.



Warszawa 223



Marek Studzienny i jego służbowy fiat



MO (Milicja Obywatelska) na bokach radiowozów zastąpiono napisem MILICJA w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych

### POJEMNY, PRZESTRONNY, WYTRZYMAŁY

Pod koniec lat 60. XX wieku takimi właśnie warszawami jeździł Jerzy Wysocki, który w tamtym czasie był funkcjonariuszem Wydziału Ruchu Drogowego w Komendzie Stołecznej Milicji Obywatelskiej. Zaczynał jeździć warszawą M20 jeszcze w szkole podoficerskiej. Wtedy warszawa była w milicji podstawowym radiowozem, obok nys i uazów.auta z FSO były w kolorach białym lub kremowym, z niebieskim pasem wokół samochodu poniżej linii okien. Na dachu była tzw. bomba, czyli niebieskie światło błyskowe z umieszczonym niżej podświetlonym napisem MILICJA. Zmiennotonowe syreny umieszczone były za atrapą chłodnicy. Sygnały uprzywilejowania uruchamiane były przyciskami na desce rozdzielczej. Radiostacja, montowana najczęściej w bagażniku, była sterowana słuchawką w przedziale pasażerskim. Pan Jerzy wspomina, że w tamtych czasach nie było lepszego samochodu. Osiągi nie były imponujące, ale wystarczyło włączyć sygnały, by kierowca, który popełnił wykroczenie, zatrzymał swój pojazd. Wysokie zawieszenie pozwalało prawie wszędzie wjechać i – co ważne – wyjechać. Niezależnie, czy to było błoto, piach czy śnieg. Radiowozy z FSO jeździły na zabezpieczenia, interwencje, patrole i kontrole drogowe. Zdarzały się także pościgi, ale rzadko. Jerzy Wysocki opowiada, że warszawa była samochodem niezawodnym, dodaje jednak, że była to zasługa przestrzegania terminów przeglądów i sprawności warsztatów. Przy każdym przeglądzie należało do punktów smarowania wtłoczyć towot (półpłynny smar) za pomocą smarownicy. Podzespoły trzeba było wymieniać zgodnie ze zużyciem, ale przestrzegając harmonogramu przeglądu. Co jakiś czas wymagane było ropowanie podwozia w celu oczyszczenia i zabezpieczenia przed rdzą. Gdy się zdarzyły awarie lub kolizje na służbie, wtedy WRD wysyłał swoje pogotowie drogowe, by odholować radiowóz do warsztatów.

– Samochód był pojemny, przestronny, wytrzymały – mówi Jerzy Wysocki – gdybym dziś mógł go kupić, to bym kupił.

### POLSKI FIAT 125P LICENCJA Z WŁOCH

Polski fiat 125p był produkowany w FSO na Żeraniu od roku 1967. Podstawą była umowa licencyjna z włoską firmą Fiat. Po wygaśnięciu licencji w 1983 r. zmieniono nazwę auta na FSO 125p. Produkcję zakończono w roku 1991. Dużego fiata używał m.in. porucznik Borewicz w serialu „07 zgłoś się”.

Fiat miał ładną sylwetkę, nowoczesną samonośną konstrukcję nadwozia i dobry silnik. Początkowo 1,3 l o mocy 60 KM, potem 1,5 l z 70 KM mocy. Przez czterobiegową (od 1985 r. pięciobiegową) manualną skrzynię biegów moc przenoszona była na koła tylne. Auto rozpędzało się do ponad 140 km/h. W porównaniu z warszawą 223 fiat miał mniejsze zapotrzebowanie na paliwo. Modelem podstawowym był sedan o długości 4226 mm. Inne wersje to kombi i pickup. Polskie fiaty zastępowały warszawy. Były wersje dla milicji, pogotowia, do lekkiego transportu i oczywiście wersje sportowe, które osiągały całkiem dobre wyniki w rajdach.



**WARSZAWA 223**  
Wydział Ruchu Drogowego  
Komendy Stołecznej  
Milicji Obywatelskiej  
sierż. szt. w st. spocz.  
Jerzy Wysocki  
Ocena 6



**FSO 125P**  
KPP w Leżajsku  
asp. szt.  
Marek Studzienny  
Ocena 5+



**NYSA 522**  
Wydział Prewencji  
KPP w Leżajsku  
sierż. szt. w st. spocz.  
Wiesław Mączka  
Ocena 6



### POWIEW NOWOCZESNOŚCI

Fiaty 125p już w latach 70. zastępowały starsze warszawy. Asp. szt. Marek Studzienny w połowie lat 80. sprowadzał nowe oznakowane fiaty z Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej w Rzeszowie do komendy w Leżajsku.

– To był powiew nowoczesności – mówi. – Komfortowy, dynamiczny, trzymał się drogi. Poza tym dobre wyposażenie, oszczędny i bezpieczny.

W milicji były fiaty oznakowane głównie w wersji sedan, dużo mniej typu kombi. Auto, którym jeździł nasz rozmówca, było niebieskie z białym pasem, ale były także modele białe z pasem w kolorze niebieskim. Na dachu zamontowane były pałaki, do których mocowano galeryjkę z napisem MILICJA, a na niej lampę obrotową w kolorze niebieskim. Obok montowane były głośniki. Syreny były pod maską lub na przednim zderzaku. Napis MILICJA malowany był na przednich drzwiach.

Pojazdy były przestronne. W radiowozach prewencji zamontowana była szyba za przednimi



siedzeniami oraz linki przy tylnej kanapie do zaczepiania kajdanek. Włączniki sygnałów uprzywilejowania montowano na desce rozdzielczej.

Pan Marek nigdy nie miał problemów ze swoim fiatem. Nigdy go nie holował. Zdobył odznakę „Wzorowy kierowca”. FSO 125p nie był awaryjny, ale, jak w przypadku warszawy, należało przestrzegać terminów przeglądów. Co 10 tys. km wymieniano zużyte części. Najczęstszych wymian potrzebowało zawieszenie. Drogi były złe, a podzespoły zawieszenia szybko się zużywały. Zdaniem naszego rozmówcy fiat w porównaniu z nysami, żukami i uazami wypadł najlepiej.



## NYSA 522 POLSKI VAN

Nysa, jako samochód dostawczy, była seryjnie produkowana w Zakładzie Samochodów Dostawczych w Nysie od roku 1958. Początkowo tylko w wersji furgon, później doczekała się licznych typów nadwozia, takich jak: towos (towarowo-osobowy), mikrobus, sanitarka, radiowóz, kinowóz. W roku 1968 przeprowadzono poważną modernizację auta. Zmienił się przód, co poprawiło dostęp do silnika, a pojazd zyskał charakterystyczny kształt. Nysa miała podwozie zaadaptowane z dobrze znanej warszawy z FSO. Silniki, także zapożyczone z FSO, miały pojemność 2120 cm<sup>3</sup> i 70 KM mocy. Koła tylne były napędzane przez trzybiegową skrzynię biegów. Samochód o długości 4400 mm i masie 1550 kg nie zachwycał osiągami, lecz mnogość wersji nadwozia oraz możliwości dostosowania auta do różnych potrzeb czyniły z nysy auto pożądane w wielu dziedzinach życia. Produkcję zakończono w 1994 r.

### NAJLEPSZY RADIOWÓZ

Zdaniem sierż. szt. w st. spocz. Wiesława Mączki nysa była najlepszym samochodem, jaki był w MO, a później w Policji. Jej wszechstronność i w tamtym czasie praktycznie brak konkurencji na rynku sprawiły, że nysa służyła w milicji u boku warszawy, była, gdy jeździły fiaty i przeszła do Policji razem z polonezami. Pan Wiesław dostał do służby nową nysę pod koniec lat 80. Była to nysa 522 w kolorze niebieskim, z białym pasem pod linią okien. Poniżej koguta na dachu oraz na bocznych rozsuwanych drzwiach widniał napis MILICJA. Syreny, megafon i w wielu wersjach szperacz były także umieszczone na dachu tuż za górną krawędzią panoramicznej szyby czołowej. Z tyłu nysa 522 miała podwójne drzwi, które były wejściem do przedziału dla osób zatrzymanych. Kierowca na



Odwiedziny w warsztacie obowiązywały co 10 tys. km



Nysa 522

skromnej desce rozdzielczej miał przełączniki do uruchamiania sygnałów uprzywilejowania i przełącznik do zmiany zbiorników z paliwem. Były dwa po 55 l. Radiostacja montowana była na obszernej płóce podszybia. Dostęp do silnika był nie tylko z zewnątrz, ale i od wewnątrz. Radiowóz był wysoki, na wysokich wąskich kołach. Przy szybszej jeździe podczas pokonywania zakrętów istniało ryzyko wywrotki, ale zdaniem Wiesława Mączki dało się wyczuć nysę tak, że można było pokonywać nawet ryzykowne zakręty. Gdy auto miało terminowy przegląd, użytkownik pracował razem z mechanikiem. Pozwalało to kierowcy na dokładne poznanie auta, które odwdzięczało się niezawodnością. Funkcjonariusz nie bał się wyjechać tym pojazdem na bezdroża, nie było obawy, że zaczepi o cokolwiek podwoziem. Wnętrze nie było, nawet jak na tamte czasy, luksusowe, ale nikt nie narzekał. Szczególnie dobra była pozycja kierowcy, który, siedząc wysoko, miał dobrą widoczność. W prewencji nysa służyła głównie do patrolowania i konwojowania. Sierż. szt. w st. spocz. Mączka jeździł swoją nysą 16 lat. Przesiadł się do poloneza, gdy nysa poszła do kasacji. Mimo że jeździł wieloma autami, nysę wspomina najlepiej.

Przedruk z „Policja 997” 2012, nr 12  
zdj. archiwum „Policja 997”, archiwum Marka Studziennego (1)

KRZYSZTOF CHRZANOWSKI

# FLOTA

## SPRZĘT SPECJALISTYCZNY POLICJI RUCHU DROGOWEGO

Wydziały ruchu drogowego w głównej mierze mają zapewnić bezpieczeństwo na drogach i ulicach kraju, kontrolować ruch, obsługiwać zdarzenia drogowe. W celu solidnego wykonywania powierzonych zadań niezbędna jest flota radiowozów unowocześniana wraz z rozwojem techniki. W zależności od potrzeb policjanci drogowki użytkują ponad trzy tysiące różnych pojazdów (stan na koniec 2021 r.). Większość to radiowozy oznakowane, ale w służbie są też takie niewyróżniające się spośród innych aut. Jak dotąd prym wiodą radiowozy marki KIA, których służy 1191 sztuk. Na drugim miejscu są ople w liczbie 366. Trzecie miejsce zajmują samochody marki BMW (238 sztuk), które wciąż zwiększają swoją liczebność. Hyundai, volkswagen, toyoty i škody są w liczbach przekraczających setkę. Znajdziemy też rodzinę po kilka sztuk, takie jak: peugeot, alfa romeo, citroën czy nissan.

Nie można zapomnieć o motocyklach, które głównie służą w ruchu drogowym. Jest ich ponad 600 sztuk. Jeszcze do niedawna na drodze najczęściej spotykaliśmy hondy (359 sztuk), ale to się zmieni, gdyż do końca 2021 r. było 110 sztuk bmw, jednak w tym roku wejdzie do służby jeszcze 478 motocykli tej marki. Często natkniemy się na motocykle yamaha (79), triumph (36) i kawasaki (27), lecz spotkać suzuki czy harleya davidsona nie będzie łatwo, bo tej pierwszej marki są dwie sztuki, a harley służy jedynie w Rzeszowie.

Niezależnie od tego, jaki rodzaj czy model policyjnego pojazdu spotkamy jako uczestnicy ruchu drogowego, możemy być przekonani, że będą je obsługiwać policjanci starający się sprawić, by każdy czuł się na drodze bezpiecznie.

opracował: KRZYSZTOF CHRZANOWSKI



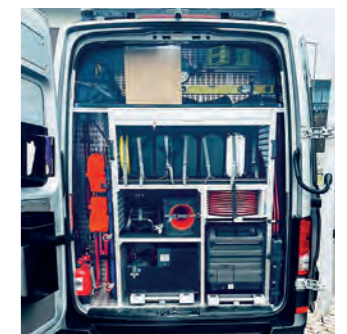
**KIA CEED III 1,4 T-GDI**  
Najczęściej spotykany radiowóz służby ruchu drogowego (na zdjęciu z 2021 r.), jest pojazdem do wszystkiego. Benzynowy turbodoładowany silnik o pojemności 1353 cm<sup>3</sup> generuje 140 KM. To w zupełności wystarczy, by samochód ważący 1360 kg sprawnie wspomagał policjantów ruchu drogowego, a niemalże już standardowa w radiowozach automatyczna skrzynia biegów pozwala na skupienie się na działaniach. Wersja kombi mierząca 4 m 60 cm z łatwością mieści niezbędne wyposażenie w bagażniku o pojemności 625 l. Egzemplarz ze zdjęcia sprawdza się w KPP w Otwocku.



BMW

### BMW R 1250 RT

Na drugim miejscu zamieszczamy nowy model ciężkiego motocykla znany już polskim policjantom w starszej wersji. Tego roku nowe modele trafiają do jednostek, tworząc wspólnie z poprzednikami siłę 588 egzemplarzy. Siła jest też w dwucylindrowym bokserze o mocy 136 KM i pojemności 1254 cm<sup>3</sup>, co przy wadze prawie 280 kg daje spore osiągi. Sześciostopniowa skrzynia przenosi moment obrotowy dość łagodnie, ale gdy trzeba – z łatwością przejdzie do agresywnej jazdy. Hamulce z ABS i kontrola trakcji znacznie zwiększają bezpieczeństwo, a duży wyświetlacz na kokpicie ułatwia kontrolę systemów. Przedstawiony model z 2022 r. wspomaga pracę m.in. śląskich policjantów.



### VOLKSWAGEN CRAFTER ETDiE

Pojazd przeznaczony dla ekip techniki drogowej i ekologii. Jest doskonale przygotowany do kontroli stanu technicznego pojazdów w warunkach drogowych. Zadaniem policjantów ruchu drogowego wykorzystujących pojazdy ETDiE jest eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm ekologicznych i będących w złym stanie technicznym. Działania ułatwia sprzęt będący w wyposażeniu pojazdu ruchu drogowego, m.in. analizator spalin, dymomierz, miernik poziomu dźwięku. Bazą do przewożenia potrzebnych urządzeń jest długi na blisko 6 metrów vw crafter napędzany silnikiem o pojemności 1968 cm<sup>3</sup> i mocy 169 KM.

VOLKSWAGEN



**ŠKODA**

**BMW 320I**

Te auta cieszą się dobrą opinią w świecie motoryzacji. Model 320i ma 184-konny silnik o pojemności dwóch litrów. Jednostka z turbiną przekazuje moc na tylne koła przez automatyczną ośmiostopniową skrzynię biegów. Jazdę wspomagają asystent pasa ruchu i system hamowania awaryjnego. Oświetlenie w technologii LED gwarantuje doskonałą widoczność w nocy. 320i często są używane do pilotaży w komendach wojewódzkich, ale sprawdzą się w każdym zadaniu. Różne modele tej marki służą wszędzie tam, gdzie są niezbędne dobra trakcja i mocny, elastyczny silnik, np. w grupie Speed. W innych jednostkach wykorzystuje się modele hybrydowe i z napędem na cztery koła. Egzemplarz ze zdjęcia od trzech lat służy w KWP w Kielcach.

**BMW**

**ŠKODA SUPERB  
Z WIDEOREJESTRATOREM  
VIDEORAPID 2A**

Radiowóz wyposażony w przyrząd do pomiaru prędkości pojazdów umożliwiający nadzór nad ruchem drogowym w sposób dynamiczny. Zadanie to ułatwia mocny silnik o mocy 280 KM z dwóch litrów pojemności. Automatyczna skrzynia biegów i napęd 4x4 zapewniają komfort jazdy i dobrą trakcję. Policjanci chwalą te parametry pojazdu, bo najlepiej sprawdzają się w policyjnej służbie. Mimo zamontowanego wideorejestratora auto jest wykorzystywane do każdego z zadań policjantów ruchu drogowego. Pojemny bagażnik sedana zmieści potrzebne wyposażenie. Egzemplarz ze zdjęcia z powodzeniem pełni służbę od 2020 r. w KPP w Otwocku.



**DRON**

**DRON DJI MATRICE 200**

Bezałogowe statki powietrzne to nowe narzędzie w arsenale służby ruchu drogowego, służące do obserwacji zachowania się użytkowników dróg i rejestracji popełnianych przez nich wykroczeń. Kupione dla Policji drony DJI Matrice 200 mają mocne silniki, co zapewnia stabilność lotu w czasie silnych wiatrów. Mogą utrzymywać się w powietrzu ponad pół godziny na jednej baterii i zabierać ładunek ważący nawet 2 kg. W tym przypadku jest to doskonałej jakości kamera Z30 z 30-krotnym przybliżeniem optycznym, umożliwiającą dokładną rejestrację obiektów oddalonych nawet o kilkaset metrów.



**HYUNDAI TUCSON**

Radiowóz łączący cechy samochodu osobowego i terenowego doskonale sprawdza się tam, gdzie trzeba zjechać z utwardzonej drogi. Taką jazdę ułatwia napęd 4x4, duży prześwit i aluminiowe płyty pod silnikiem chroniące wrażliwe elementy. Ale 177-konny turbodoładowany silnik benzynowy (1,6 l) nie boi się także akcji na asfalcie, oferując dobrą dynamikę jazdy. Czteropółmetrowy radiowóz zapewnia dobry komfort jazdy, a bagażnik o pojemności 513 l zmieści wyposażenie niezbędne na służbie. Prezentowany tucson z 2020 r. użytkowany jest w Przysusze. Wspomaga policjantów na drogach i terenach wiejskich. Policjanci chwalą go za dynamikę, wszechstronność i komfort jazdy. W innych jednostkach spotkamy blisko spokrewnione kia sportage mające tożsame właściwości jezdne.

**HYUNDAI**





## ŠKODA

### ŠKODA SUPERB IV KOMBİ PLUG-IN HYBRID

Nowoczesna generacja pełnej hybrydy umożliwia jazdę na silniku elektrycznym do 50 kilometrów oraz ładowanie akumulatorów z sieci elektrycznej. Baterie są też ładowane podczas pracy silnika spalinowego. Energia jest również odzyskiwana w trakcie hamowania i przyspieszania. Jeśli trzeba przejechać długą trasę, uruchamia się benzynowy silnik spalinowy o pojemności półtora litra i mocy 150 KM, jednak gdy potrzebne jest duże przyspieszenie, tryb jazdy sport uruchamia oba silniki dające do dyspozycji 204 konie mechaniczne. Spora dynamika i rozmiary radiowozu powodują, że jest optymalnym rozwiązaniem w pracy policjantów ruchu drogowego. Superb z 2020 r. służy w KMP w Łodzi, ale w innych jednostkach spotkamy też mniejszy model – octavię, także z systemem plug-in.

### VOLKSWAGEN T6

Legendarny transporter jest uniwersalnym pojazdem.

Występuje w różnych wersjach silnikowych. Na zdjęciu model z KMP w Częstochowie z 2019 r.

Benzynowy 150-konny turbodoładowany motor potrafi tę prawie dwutonową maszynę rozpędzić do 100 km/h w 11 sekund, sześciostopniowa skrzynia manualna przenosi moment na przednie koła.

W innych jednostkach służą T6 z 2021 r. które wyposażono w silnik wysokoprężny z turbiną (2,0 TDI 150 KM). T6 prowadzi się komfortowo i potrafi być dynamiczny, a przy ponad pięciu metrach długości jest przestronny.

Za miejscem kierowcy wygospodarowano obszerną przestrzeń, gdzie można wygodnie wypełnić dokumentację ze zdarzenia czy porozmawiać z uczestnikami kolizji. Klatka w tzw. trzeciej klasie umożliwia przewożenie zatrzymanego, lecz równie dobrze nadaje się do wożenia wyposażenia niezbędnego do pracy policjantów ruchu drogowego.



VOLKSWAGEN

## TOYOTA



### TOYOTA COROLLA 1,8 HYBRID

Pierwsze auto hybrydowe toyoty weszło do produkcji w 1997 r. Dlatego nie zaskakuje, że corolla jest dobrze dopracowana i równie pozytywnie spisuje się jako radiowóz. Egzemplarz ze zdjęcia jest użytkowany w Łańcucie od dwóch lat. Podczas patrolu przy małych prędkościach koła napędza silnik elektryczny, a gdy samochód jedzie szybciej, uruchamia się silnik spalinowy o mocy 122 KM z pojemnością 1798 cm<sup>3</sup>, napędzając pojazd i ładując akumulatory. Energia jest odzyskiwana np. przy hamowaniu. Zaletą radiowozu są cicha praca i płynne przechodzenie z napędu elektrycznego na hybrydowy, a automatyczna skrzynia stanowi dopełnienie całości. Pojemny bagażnik (596 l) zmieści wszystko, co niezbędne do służby.

### LTI 20/20 TRUCAM II

Te niewielkie urządzenia mają duże możliwości. Nie tylko laserowo mierzą prędkość pojazdu i odległość obiektu, lecz także rejestrują obraz z pomiaru w celu ujawniania innych wykroczeń, takich jak niezapięte pasy bezpieczeństwa czy przejazd na czerwonym świetle.

Wideo zawiera informacje o wykonanym pomiarze, jego czas i miejsce oraz otoczenie drogi. Urządzenie cechuje się dużą rozdzielczością nawet z maksymalnej odległości, a ekran dotykowy i spora pojemność danych są kolejnym ułatwieniem. Przyrząd ma wiele funkcji, może pracować w trybach pomiaru prędkości manualnej i automatycznej, w trybie podwójnej prędkości czy odległości między pojazdami. Można włączyć filtry umożliwiające rejestrację pojazdów przy złej pogodzie lub używać tylko wideo. Tryb tylnej tablicy jest doskonały do pomiaru prędkości motocykli.

TRUCAM

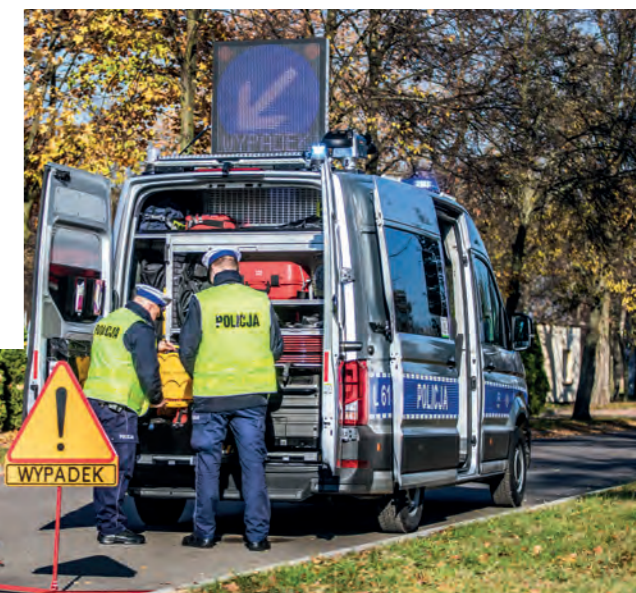


### VOLKSWAGEN CRAFTER 2,0 TDI

Przy zdarzeniach drogowych często przydają się specjalistyczne urządzenia, takie jak te do laserowego pomiaru punktów w przestrzeni, pomiaru odległości czy trójwymiarowego odwzorowania miejsca zdarzenia drogowego.

Crafter bez trudu je mieści. To praktycznie mobilne biuro napędzane dwulitrowym dieslem generującym 169 KM. Pojazd został wyposażony w systemy zapewniające bezpieczeństwo i komfort jazdy, takie jak: ABS, ESP, poduszki powietrzne, nowoczesny układ ogrzewania, klimatyzację, sygnalizację uprzywilejowania w technologii LED. Ale ważniejsze, że wewnątrz są: miejsce do sporządzania dokumentacji, laptop, drukarka, skaner czy router wi-fi.

Ważnym urządzeniem jest tachometr do pomiarów i wizualizacji 3D wspomagający rekonstrukcję zdarzenia.



VOLKSWAGEN

zdj. autor, Jacek Herok, Tomasz Dąbrowski, Piotr Maciejczak, podkom. Damian Janus KMP w Kielcach, Jadwiga Czyż KMP w Łodzi, KMP w Częstochowie, KPP w Przysusze, BRD KG



Od ponad dwóch dekad na ulicach polskich miast i miasteczek pojawia się coraz więcej rowerzystów. Rowerów w Policji także przybywa, a ich zalety są nieocenione – w mieście można nimi wjechać wszędzie, a w terenie rekreacyjnym, pełnym wąskich ścieżek czy gęsto zadrzewionym, to często jedyny skuteczny środek transportu. Rower jest po prostu praktyczny.

### TYSIĄCE PATROLI

Tam, gdzie koncentruje się aktywność ludzi, musi pojawić się także Policja, żeby zapewnić poczucie bezpieczeństwa i w razie konieczności błyskawicznie zareagować. Oprócz patroli samochodowych i pieszych, do których społeczeństwo już przywykło, pojawiają się okresowo patrole konne,

motocyklowe, policjanci w łodziach i na stokach narciarskich. Z roku na rok przybywa też mundurowych pełniących służbę z wykorzystaniem roweru. Od lat liderem w liczbie policjantów kierowanych do takiej służby jest Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku. Od kwietnia do końca lipca 2022 r. wystawiła (na zasadzie wielokrotności) 574 funkcjonariuszy w 289 patrolach. KWP w Katowicach wystawiła 444 policjantów, z których utworzono 269 patroli. Trzecie miejsce zajmuje KWP we Wrocławiu – 440 policjantów w 219 patrolach. Pierwszą piątkę zamykają KWP w Bydgoszczy

# PATROLE

W czasach Policji Państwowej rower był ważnym środkiem transportu. Źródła historyczne podają, że w 1930 r. służba ta dysponowała 92 samochodami, 34 ciężarówkami, 70 motocyklami i aż 1119 rowerami.

W ostatnich latach patrole rowerowe wracają do łask i z każdym rokiem jest ich więcej.

# ROWEROWE

– 438 policjantów na 274 patrole i KWP w Kielcach z 343 funkcjonariuszami w 204 patrolach. Ogółem w analizowanym okresie w skali kraju Policja wystawiła 2152 patrole rowerowe z udziałem 3912 funkcjonariuszy.

Mł. insp. Maciej Zakrzewski, naczelnik Wydziału Prewencji Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku podkreśla: – W całym województwie podlaskim nie ma obecnie ani jednej jednostki, która nie byłaby wyposażona w rowery. Nawet dziś burmistrz Grajewa Dariusz Latarowski przekazał tamtejszym policjantom dwa nowoczesne rowery elektryczne, na których będą patrolować m.in. nowy miejski park i tereny przywodne. Lokalne samorządy widzą korzyści płynące z tej formy pełnienia służby patrolowej i dążą do tego, żeby policjanci na rowerach pojawili się także na ich terenie. Rower w Policji to fenomen – bardzo często na miejscu interwencji pojawia się szybciej niż radiowóz, wszędzie można nim wjechać. Policjanci pełniący tego rodzaju służbę postrzegani są przez mieszkańców bardzo pozytywnie. Na moło w Augustowie czy białostockiej starówce wielu turystów robi sobie z nimi zdjęcia. To wszystko sprawia, że i sami funkcjonariusze czują się w takiej służbie dobrze i chętnie korzystają z możliwości uczestniczenia w rowerowych patrolach.

### INNY CHARAKTER

Sami policjanci potwierdzają, że chętniej wybierają w sezonie letnim rower niż radiowóz. Zmienia się wówczas nie tylko środek transportu, ale i charakter przydzielanych im interwencji. Patrol rowerowy pojedzie na zgłoszenie do parku, ale na klasyczną interwencję domową w pierwszej kolejności typowane będą wolne patrole poruszające się radiowozem. To miła odmiana, dająca możliwość wykonywania innych zadań niż przez pozostałą część roku. O dodatkowych bonusach dla zdrowia, które płyną z faktu, że kilka godzin dziennie spędza się na rowerze, nawet nie ma co wspominać.





– Rower jest cichy i pojawia się tam, gdzie nigdy nie spotyka się radiowozów. Są też miejsca, w których przejazd jakiegokolwiek samochodu budzi negatywne reakcje. Osoby, które weszły w konflikt z prawem, zdają sobie z tego sprawę i świadomie wybierają lokalizację, w których spotkanie z mundurowymi jest mało prawdopodobne. Tak było np. dwa dni temu, gdy pojechaliśmy rowerami do parku Planty w Białymstoku. Na jednej z ławek wypatrzyliśmy mężczyznę spożywającego alkohol. Był poszukiwany przez nas od roku i dopiero tam go namierzaliśmy. Nie ukrywał zaskoczenia – mówi st. sierż. Adrian Wyrwas.

Służbę patrolową reguluje zarządzenie nr 768 Komendanta Głównego Policji z 14 sierpnia 2007 r. w sprawie form i metod wykonywania zadań przez policjantów pełniących służbę patrolową oraz koordynacji działań o charakterze prewencyjnym. Przewiduje ono możliwość organizowania patroli z wykorzystaniem roweru. Oznacza to, że taka służba jest organizowana na ogólnych zasadach. Jeśli warunki atmosferyczne są odpowiednie, patrol rowerowy może wyjechać do realizacji swoich zadań na rowerach. W przypadku załamania się pogody lub wykorzystania policjantów do innych celów, do realizacji których potrzebny będzie np. radiowóz, funkcjonariusze po prostu zmieniają umundurowanie i przesiadają się do pojazdu służbowego. W podobny sposób jest zorganizowana służba np. policyjnych wodniaków, z którymi rowerowi patrolowcy dzielą taką samą, podstawową część umundurowania. Turycy przebywający latem np. w Chorwacji mają szansę spotkać policjantów z Polski ubranych także w ten sam mundur – białą koszulkę oraz granatowe krótkie spodenki. W wyposażeniu policyjnych rowerzystów znajdują się jeszcze: kask, sportowe obuwie, rękawiczki bez palców w czarnym kolorze i okulary przeciwsłoneczne w podobnym kolorze.

## ROWER POLICYJNY, CZYLI JAKI?

Pierwsze patrole rowerowe we współczesnej polskiej Policji pojawiły się 20 lat temu. Niemal równoległe zaczęto organizować zawody sportowe z udziałem funkcjonariuszy, co ma ogromny wpływ na pozytywny odbiór tego rodzaju formy pełnienia służby zarówno wśród policjantów, jak i społeczeństwa. Dziś Policja dysponuje 634 rowerami. Są to rowery różnego typu i niejednolicie oznakowane, czarne lub granatowe, klasyczne lub wspomagane napędem elektrycznym. Korzystają z nich głównie funkcjonariusze ogniw patrolowo-interwencyjnych, w niewielkim stopniu dzielnicowi. W ruchu drogowym wykorzystanie rowerów jest praktycznie zerowe. W tym miejscu należy podkreślić, że rower nie jest w Policji „pojazdem”, lecz elementem wyposażenia służbowego. Stała tendencja wzrostu liczby rowerów w wyposażeniu Policji sprawiła, że powstała potrzeba znormalizowania już nie tylko tego, jak policjanci na rowerach są umundurowani, ale także określenia, jak rower służbowy będzie wyglądał, jaka będzie jego specyfikacja techniczna, jakie ma mieć oświetlenie, oznakowanie, rodzaj przerzutek itp.

– Biuro Logistyki Policji KGP z udziałem Biura Prewencji KGP oraz przed-



Burmistrz Grajewa Dariusz Latarowski przekazał tamtejszej Policji dwa rowery elektryczne...

stawicieli wybranych komend wojewódzkich Policji opracowało specyfikację techniczną mającą na celu znormalizowanie zakupów rowerów dla Policji – mówi podkom. Sławomir Afeltowicz z Biura Prewencji KGP. – Aktualnie zakupów dokonują komendy wojewódzkie oraz miasta i gminy z własnych środków i przekazują jednostkom Policji działającym na ich terenie. Rowery te nie są jednolicie oznakowane, nie są tego samego koloru ani typu. I tak na przykład, oprócz napędzanych siłą mięśni mamy w Policji także rowery elektryczne. Patroli rowerowych przybywa, społeczeństwo zaczyna być świadome ich coraz powszechniejszej obecności – standaryzacja wpłynie na pozytywne kreowanie wizerunku Policji, łatwiejsze staną się pozyskiwanie oraz serwisowanie sprzętu, który w całym kraju będzie taki sam. Będą to rowery typu górskiego w jednolitym granatowym kolorze. W takim samym kolorze jak rowery będą kaski. Przewiduje się, że każdy rower będzie wyposażony w niewielki kufer, który funkcjonariusz będzie mógł szybko odpiąć i zabrać ze sobą niezbędne dokumenty na interwencję. Na obecnym etapie specyfikacja znajduje się w opinio-

## DLA KOGO TAKA SŁUŻBA?

Dynamiczny wzrost liczby patroli rowerowych oraz rowerów każe zadać pytanie o to, jak do pełnienia tego rodzaju służby są przygotowani sami funkcjonariusze. Wielu z nich to ludzie mocno zaangażowani w uprawianie różnego rodzaju sportu, w tym kolarstwa. Poziom ich profesjonalizmu widać np. na zawodach patroli rowerowych, na których nie ma nikogo z przypadku, a każdy zawodnik reprezen-



...które jeszcze tego samego dnia wyjechały w patrol

tuje bardzo wysoki poziom. Ale rower w Policji to coś więcej: rowerem można się osłonić, wykorzystać taktycznie podczas przeprowadzania interwencji, prowadzić pościg, ograniczyć osobie możliwe drogi ucieczki. Policjanci z pewnością chcieliby wiedzieć, jak mogliby jeszcze wykorzystać w służbie potencjał tkwiący w rowerze. To kwestie uregulowań prawnych oraz specjalistycznych szkoleń. Z pewnością warto byłoby zobaczyć, jak robią to Holendrzy, i niektóre rozwiązania zaadaptować.

– Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie, we współpracy z Biurem Prewencji KGP oraz przedstawicielami wybranych KWP/KSP, opracowała projekt programu kursu specjalistycznego dla policjantów pełniących służbę z wykorzystaniem roweru. Zostały zaplanowane nawet konsultacje w tej sprawie z naszymi kolegami z Holandii, jednak prace przerwała epidemia COVID-19. Wiemy już z pewnością, że rowery w Policji to temat, w którym tkwi ogromny pozytywny potencjał, więc dalsze regulacje zagadnień związanych z taką formą pełnienia służby to z pewnością tylko kwestia czasu – podsumowuje podkom. Sławomir Afeltowicz.

TOMASZ DĄBROWSKI

zdj. autor, unsplash



**OD POŁOWY LIPCA BR.** policjanci RD z kraju przybywają do obiektu KGP przy ul. Iwickiej w Warszawie. Tam dopełniają formalności, po czym wyjeżdżają do swoich jednostek nowymi **BMW R 1250 RT**. Do tego otrzymują kask, a wkrótce będą też kombinezony.



**P**riorytetowym zadaniem realizowanym przez komórki służby ruchu drogowego Policji jest zapewnienie obywatelom bezpieczeństwa na drogach. Jednym z działań są projekty pod wspólnym hasłem „Bezpieczniej na drogach” w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, dzięki którym policjanci



NOWE MOTOCYKLE DLA POLICJI RUCHU DROGOWEGO

będą wspierani przez motocykle dla służby ruchu drogowego, nieoznakowane radiowozy z wideorejestratorami, pojazdy dla ekip techniki drogowej i ekologii czy ambulanse dla załóg pogotowia ruchu drogowego. Z pewnością te zakupy usprawnią pracę pionu ruchu drogowego i przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa rd. Dla przykładu, furgony volkswagen crafter jako pojazdy APRD pracują już od 2021 r., będąc praktycznie mobilnymi biurami policjantów ruchu drogowego. Zostały wyposażone w systemy zapewniające bezpieczeństwo i komfort, w narzędzia niezbędne do obsługi zdarzeń drogowych, ale też w tachimetry, czyli system do pomiarów i wizualizacji 3D dla potrzeb dokumentacji oraz kryminalistycznej rekonstrukcji zdarzeń drogowych.

W tym roku dołączają do służby motocykle BMW R 1250 RT wraz z wyposażeniem (kaskami z systemem łączności, kombinezonami i apteczkami). Ciężkie motocykle bmw spraw-

dziły się w policyjnych zadaniach. R 1250 RT jest kolejną odstoną klasycznego turystyka, napędzany bokserem o mocy 136 KM, potrafiący rozpędzić do 100 km/h maszynę ważącą blisko 280 kg raptem w 3,4 sekundy. Jednak policjanci drogowi bardziej doceniają stabilność prowadzenia i doskonałą manewrowość oraz znakomite hamulce. Regulowana wysokość szyby, wbudowana nawigacja i podgrzewane manetki wprowadzają elementy komfortu podczas pełnienia służby. W ramach projektu „Bezpieczeństwo na drogach – motocykle dla służby ruchu drogowego” policjanci otrzymują w pakiecie szkolenia z jazdy motocyklami bmw.

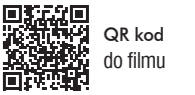
Już niedługo będą finalizowane kolejne projekty funduszy europejskich dofinansowane z budżetu państwa. Policję ruchu drogowego wspomogą pojazdy ekip techniki drogowej i ekologii, kolejne oznakowane radiowozy oraz laserowe mierniki prędkości.

KRZYSZTOF CHRZANOWSKI

zdj. autor

## BŁĘKITNE SKRZYDŁA POLICJI

Nie ma w środowisku polskich lotników wyróżnienia bardziej prestiżowego niż „**BŁĘKITNE SKRZYDŁA**”. Ta honorowa nagroda jest przyznawana od 1964 r. i aż do tegorocznej edycji w kategorii indywidualnej otrzymało ją zaledwie dwóch policjantów. W tym roku w gronie najlepszych z najlepszych znaleźli się insp. pil. Robert Sitek oraz mł. insp. pil. Marcin Marcinkowski.



QR kod do filmu

„Błękitne Skrzydła” są przyznawane przez kapitułę, w składzie której zasiadają m.in. przedstawiciele redakcji wydawanego od 1930 r. miesięcznika „Skrzydła Polska”, członkowie Zarządu Krajowego Rady Lotnictwa, Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych i Aeroklubu Polskiego. Wyróżnieni zostają ci, którzy mogą się poszczycić wybitnymi osiągnięciami w lotnictwie polskim w roku poprzedzającym przyznanie nagrody oraz w sposób szczególny przyczynili się do rozwoju polskiego lotnictwa w ogóle.



W 2022 r. obchody Święta Lotnictwa Polskiego odbyły się w piątek 26 sierpnia, choć samo święto wypada dwa dni później, 28 sierpnia. Inauguracją warszawskich uroczystości była msza święta w Katedrze Polowej Wojska Polskiego o godzinie 10.00. Następnie o godzinie 12.00 na Polu Mokotowskim odbył się uroczysty apel przed Pomnikiem ku Czcii Lotników Polskich Poległych w II Wojnie Światowej. Po apelu uczestnicy uroczystości zostali zaproszeni do Sali Konferencyjnej 1. Bazy Lotnictwa Transportowego na tzw. spotkanie lotniczych pokoleń. To właśnie tu odbyło się uroczyste wręczenie „Błękitnych Skrzydeł”. Laureatami tej niezwykle ważnej nagrody zostali m.in.: naczelnik Zarządu Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP insp. pil. Robert Sitek oraz naczelnik Wydziału Operacji Lotniczych Zarządu Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP mł. insp. pil. Marcin Marcinkowski. Zgłoszenie kandydatur policyjnych lotników odbyło się z inicjatywy Biura Komunikacji Społecznej KGP. Indywidualne wyróżnienia „Błękitne Skrzydła” za rok 2021 ogółem trafiły do 10 osób związanych z lotnictwem. W obecności grona szacownych gości wręczyli je wspólnie Inspektor Sił Powietrznych gen. dyw. pil. Jacek Pszczoła oraz redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski” Bartosz Głowacki.

W ubiegłym roku minęło 90 lat od utworzenia policyjnego lotnictwa. Pierwsi policjanci piloci wykonywali loty obserwacyjne i łącznikowe, a wiroplaty były wówczas niczym więcej jak naukową fantastyką. Dziś polska Policja śmigłowcami się szczyci, a umiejętności mundurowych pilotów – od mistrzowskiego opanowania techniki, po godną podziwu odwagę i precyzję – doceniają pasjonaci lotnictwa z całego świata.

Nie dało się tego nie zauważyć w komentarzach w mediach społecznościowych pod relacjami wideo np. z ostatniej misji w tzw. Czeskiej Szwajcarii. Policyjny Black Hawk w ciągu 35 godzin wykonał wówczas 489 zrzutów wody o łącznej masie 1467 ton. Dziś normą jest, że oprócz zadań typowo policyjnych śmigłowce tej formacji współpracują z TOPR-em, strażą pożarną, biorą udział w ewakuacji ludzi z powodzi czy wspierają służby medyczne,

zapewniając błyskawiczny transport organów do przeszczepów, gdy o powodzeniu transplantacji decyduje każda minuta.

Na zakończenie należy dodać, że indywidualne „Błękitne Skrzydła” w całej historii tego wyróżnienia otrzymało tylko czterech policyjnych lotników. Oprócz pozostających w służbie insp. pil. Roberta Sitka oraz mł. insp. Marcina Marcinkowskiego są to: nieżyjący już st. asp. Janusz Sławik oraz asp. szt. w st. spocz. Kazimierz Chaczko, nagrodzeni m.in. za udział w akcji ratunkowej w trakcie powodzi z 2010 r. Pilot, instruktor i egzaminator lotnictwa Kazimierz Chaczko po przejściu na emeryturę w marcu 2021 r. zasiadł za sterami śmigłowca TOPR-u i wciąż lata. „Błękitne Skrzydła” w klasyfikacji zespołowej rok po nagrodzeniu w 2010 r. asp. szt. Janusza Sławika otrzymało także całe lotnictwo Policji – uhonorowane w ten sposób za determinację, bohaterstwo i odwagę w czasie wielkiej powodzi 2010 r. Wówczas z żywiołu uratowano 121 osób.

TOMASZ DĄBROWSKI

REKLAMA





• **MĘCZYŻNA BEZ FUNKCJI ŻYCIOWYCH**

17 lipca – Giżycko

St. asp. Piotr Zalewski z KP w Reszlu pomaganiu ma we krwi. Jest kwalifikowanym ratownikiem medycznym, strażakiem OSP i honorowym krwiodawcą. Wielokrotnie ratował ludzi w opresji. Będąc na wolnym, na jednej z ulic miasta, zauważył leżącego na chodniku mężczyznę. Podbiegł do niego, sprawdził puls i oddech. Brak reakcji wymusił przystąpienie do resuscytacji krążeniowo-oddechowej. Chwilę potem dwaj inni mężczyźni pomogli policjantowi w ratowaniu. Traf chciał, że byli to ratownicy medyczni. Po kilku minutach na miejsce przyjechał zespół ratownictwa medycznego. Już w karetce mężczyzna odzyskał funkcje życiowe i trafił do szpitala. (KWP w Olsztynie)



• **1,5-ROCZNY CHŁOPIEC SZEDŁ BOSO JEZDNIĄ**

19 lipca – Węgrzce

Był wieczór, gdy mł. asp. Kamil Szumny jechał przez wieś w powiecie krakowskim. Zwrócił uwagę na małego chłopca idącego skrajem jezdni, w dziecięcym body i boso. W pobliżu nie było opiekuna. Policjant ustawił swój pojazd tak, aby ograniczyć zagrożenie bezpieczeństwa na drodze, zabrał dziecko z jezdni i powiadomił o sytuacji dyżurnego z miejscowego komisariatu. Czekając na załogę, rozpytywał okolicznych mieszkańców o dziecko. W końcu udało się odnaleźć dom, z którego chłopiec oddalił się przez uchyloną furtkę. Przybyły na miejsce patrol z KP w Zielonkach pouczył rodziców o reagowaniu na zagrożenia zdrowia i życia podopiecznych. (KWP w Krakowie)



• **WYCIĘCZONY MĘCZYŻNA NA GRZĄSKIM BRZEGU RZEKI**

18 lipca – Ustronie Morskie

51-latek o umiarkowanym stopniu upośledzenia opuścił pensjonat. Opiekunowie zgłosili zaginięcie. Policjanci nawiązali kontakt telefoniczny z zaginionym, lecz nie udało się ustalić miejsca pobytu mężczyzny, jedynie przybliżone namiary. W trakcie przeczesywania brzegu rzeki mł. asp. Jakub Walczak usłyszał wołanie na drugim brzegu. Aby dotrzeć do zaginionego, kierownik PP w Ustroniu Morskim przepłynął rzekę, znalazł się przy wycięczonym poszukiwanym, uspokoił i zaopiekował się nim. Niedługo potem na miejsce dotarły służby, po czym mężczyzna został zabrany do szpitala. (KWP w Szczecinie)



• **MĘCZYŻNA PRZESZEDŁ ZAWĄŁ**

22 lipca – Sława

Sławski dzielnicowy sierż. szt. Wojciech Brzechwa pełnił służbę obchodową, gdy dyżurny skierował go do kolizji drogowej poza drogą publiczną. W trakcie wykonywania oględzin pojazdów do policjanta podbiegł zdenerwowany przechodzień i poinformował o mężczyźnie leżącym na chodniku. Policjant pobiegł we wskazane miejsce, zobaczył nieprzytomnego człowieka bez oznak życia i rozpoczął reanimację, jednocześnie nakazując jednemu z przechodniów przyniesienie zestawu AED z pobliskiego marketu. Po kilku cyklach poszkodowany odzyskał krążenie. Na miejsce przybył wezwany wcześniej zespół ratownictwa i zabrał mężczyznę do szpitala. (KPP we Wschowie)



Nierzadko z narażeniem własnego zdrowia i życia, czasem po służbie, ale zawsze pod presją czasu – funkcjonariusze Policji co dzień pomagają i chronią również tę najważniejszą z wartości, jaką jest ludzkie życie. Oto tylko część takich właśnie interwencji, które polscy policjanci skutecznie przeprowadzili od połowy lipca do połowy sierpnia tego roku.



• **MĘCZYŻNA TONAŁ W ODRZE**

22 lipca – Wrocław

W Parku Popowickim słyszano wołanie o pomoc. Zgłoszono do dyżurnego, że ktoś wpadł do Odry i potrzebuje pomocy. Na miejsce udali się post. Tamira Rękosiewicz i sierż. szt. Mariusz Czech z KP we Wrocławiu-Fabrycznej i zaczęli poszukiwania. Po pewnym czasie udało się odnaleźć poszkodowanego zaplątanego w znajdujące się w wodzie gałęzie. Mężczyzna nie potrafił się wyplątać i co chwilę znikał pod taflą wody. Funkcjonariusze weszli do rzeki, wyciągnęli 49-latkę na brzeg i udzielili pomocy. Wezwane pogotowie ratunkowe przewiozło poszkodowanego do jednego z wrocławskich szpitali. (KMP we Wrocławiu)



• **DESPERATKA CHCIAŁA SKOCZYĆ Z WIADUKTU**

6 sierpnia – Gorzów Wlkp.

Dyżurny gorzowskiej komendy otrzymał informację o kobiecie chodzącej po zewnętrznej stronie barierki wiaduktu nad drogą o dużym natężeniu ruchu. Podejrzewano próbę samobójczą. Na miejsce interwencji skierowano policjantki ruchu drogowego asp. Katarzynę Matusiak i st. post. Wiolettę Błatkiewicz. Funkcjonariuszki zaczęły rozmawiać z desperatką i powoli wchodziły za barierki wiaduktu. W pewnym momencie dynamicznie złapały kobietę i ściągnęły z wiaduktu, po czym przekazały ją pod opiekę specjalistów. (KWP w Gorzowie Wlkp.)



• **MĘCZYŻNA URATOWANY OD ZATRUCIA GAZEM**

23 lipca – Żmigród

Dyżurny trzebnickiej komendy powiatowej otrzymał zgłoszenie o wyczuwalnym zapachu gazu w jednym z bloków mieszkalnych na terenie miasta. Na miejsce skierowano patrol prewencji w składzie sierż. szt. Daniel Bogdał i post. Michał Rabiega, którzy potwierdzili zagrożenie. Z jednego z mieszkań zapach był najsilniejszy, ale drzwi zamknięte, dlatego policjanci podjęli decyzję o ich wyważeniu. Wewnątrz znaleźli nieprzytomnego mężczyznę i wynieśli go na zewnątrz. Po udzieleniu pomocy przedmedycznej 61-latek odzyskał przytomność. Dokładne oględziny lokalu ujawniły niedokreślony kurek jednego z palników kucharki. (KPP w Trzebnicy)



• **DWÓCH MĘCZYŻYN W ZADYMIONYM DOMU**

14 sierpnia – gmina Oświęcim

W jednym z domów doszło do pożaru. Na miejsce udali się policjanci z Ogniwa Patrolowo-Interwencyjnego KPP w Oświęcimiu. St. sierż. Ivo Kopijas oraz st. sierż. Paweł Zieliński przed posesją zastali dwie kobiety. Z relacji jednej z nich wynikało, że w domu na pierwszym piętrze są jej 56-letni syn oraz jego 42-letni znajomy. Pomimo zadymienia policjanci podjęli decyzję o wejściu do budynku. Po kilku minutach funkcjonariusze odnaleźli dwóch śpiących mężczyzn. Obudzili ich, a następnie wyprowadzili na zewnątrz. Dzięki szybko przeprowadzonej ewakuacji żaden z nich nie potrzebował pomocy medycznej. (KPP w Oświęcimiu)

oprac. KRZYSZTOF CHRZANOWSKI

Policja każdego roku otrzymuje zgłoszenia o zatopionych pojazdach. Wiele zdarzeń kończy się tragicznie, gdyż wewnątrz były uwięzione osoby. Niewiele jest badań, które podejmują temat ucieczki ludzi z tonącego pojazdu. Procedury reagowania w takich przypadkach powinny być proste, skuteczne i łatwe do zapamiętania [1].



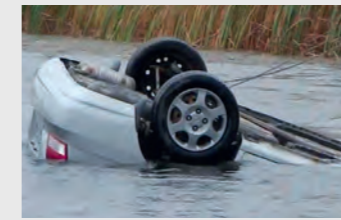
Grafika 1. Pojazd wpada do wody pod dużym kątem (około 60°). Następnie po kilku sekundach opada do pozycji poziomej [4].



Grafika 2. Pojazd, który wpadnie do głębszej wody dachem do dołu (kołami do góry), jeżeli ma nienaruszone oraz zamknięte szyby, to po około 28-37 sekundach zacznie się obracać do pozycji neutralnej (dachem do góry, kołami do dołu). Sam obrót trwa 5-6 sekund [4].

**N**a podstawie badań nad procesem tonięcia samochodu osobowego w wodzie zaobserwowano kilka cech charakterystycznych tego zjawiska. Po pierwsze, ze względu na niski środek ciężkości spowodowany położeniem silnika, pojazd w wodzie zachowuje się stabilnie i zazwyczaj unosi się w pozycji poziomej na jej powierzchni (kołami do dołu), niezależnie od tego, czy ląduje w wodzie pionowo, czy na dachu – kołami do góry. Po drugie, w miarę upływu czasu pojazd będzie się przechylał silnikiem w dół (ze względu na dużą masę silnika). Zauważono również, że otwarcie drzwi pojazdu w wodzie jest bardzo trudne lub niemożliwe z uwagi na zwiększone ciśnienie spowodowane wyższym poziomem wody na zewnątrz auta. Ważnym czynnikiem jest „czas tonięcia”, czyli czas od momentu wylądowania pojazdu w wodzie do momentu zniknięcia pojazdu pod jej powierzchnią. Waha się on od dwóch do nawet ośmiu minut. Analizując wiele prób, zaobserwowano, że pojazdy w trakcie tonięcia przechodzą przez trzy fazy – unoszenia, tonięcia i zanurzenia, z których każda jest powiązana z odmienną strategią ewakuacji oraz inną szansą na przeżycie [1, 2].

# EWAKUACJA Z TONAĆEGO POJAZDU



Grafika 3. Gdy samochód ląduje w płytkiej wodzie odwrócony (dachem do dołu, kołami do góry), to nie ma możliwości obrotu, ponieważ przód pojazdu (maska) styka się z dnem. W tej sytuacji pojazd zatoni dachem do dołu [4].



Grafika 4 przedstawia trzy fazy tonięcia pojazdu: A – faza unoszenia (floating) – otwarcie drzwi trudne lub niemożliwe – otwarcie lub wybite szyb bocznych możliwe; B – faza tonięcia (sinking) – otwarcie drzwi niemożliwe – otwarcie lub wybite bocznych szyb trudne lub niemożliwe; C – faza zanurzenia (submersion) – otwarcie drzwi możliwe po tym, jak całe powietrze wydostanie się z pojazdu – otwarcie lub wybite bocznych szyb możliwe, po tym jak całe powietrze wydostanie się z pojazdu. Kieszka powietrzna obejmuje całe wnętrze pojazdu.  $\Delta P$  = różnica ciśnienia (poziom wody na zewnątrz – wewnątrz). Gdy pojazd jest pod wodą, różnica ciśnienia nadal istnieje.  $\Delta P = 0$  dopiero wówczas, gdy całe powietrze wydostanie się z bagażnika [4].

## FAZA UNOSZENIA (FLOATING)

Pierwsza faza trwa od około 30 sekund do dwóch minut i obejmuje czas od momentu wpadnięcia pojazdu do wody do momentu, w którym woda osiągnie od zewnętrznej strony poziom dolnej krawędzi bocznych szyb. W tej fazie możliwe jest otwarcie lub wybite bocznych szyb i wydostanie się z tonącego pojazdu. Drzwi nigdy nie powinny być otwierane w fazie unoszenia, gdyż umożliwi to szybki napływ wody do środka i spowoduje, że pojazd utonie w ciągu kilkunastu sekund (tabela 1). Ponadto ucieczka przez boczne drzwi jest znacznie utrudniona lub wręcz niemożliwa, gdyż są one siłą dociskane przez napór wody [1, 2, 4].

## FAZA TONIĘCIA (SINKING)

Faza tonięcia trwa od momentu, gdy woda na zewnątrz pojazdu podniesie się powyżej dolnej krawędzi bocznych szyb, do momentu, gdy pojazd znajdzie się całkowicie pod wodą. Szansa na ucieczkę w tej fazie jest praktycznie zerowa. Wybite szyby pod naporem wody stanowi poważne niebezpieczeństwo, ponieważ rozbite szkło zostanie wepchnięte do wnętrza pojazdu i może spowodować poważne obrażenia. W miarę jak pojazd zalewa się wodą, przechyla się on końcem silnika w dół do pozycji prawie pionowej. W tej fazie pasażerowie nadal mogą oddychać, ponieważ mimo podnoszenia się poziomu wody wewnątrz nadal jest powietrze [4].

## FAZA ZANURZENIA (SUBMERSION)

W tej fazie pojazd znajduje się pod powierzchnią wody, a pozostałe powietrze gwałtownie wydostaje się przez bagażnik samochodu. Może to nastąpić przed wylądowaniem pojazdu na dnie lub po nim, w zależności od głę-

Tabela 1. Charakterystyka tonięcia samochodu osobowego Ford Tempos rocznik 1992. Źródło: G.G. Giesbrecht, G.K. McDonald, *My car is sinking: automobile submersion, lessons in vehicle escape*, Aviaton Space Environmental Medicine 2010.

Próba zanurzenia	Unoszenie czas fazy 1 (s)	Tonięcie czas fazy 2 (s)	Czas zanurzenia faza 1+2 (s)
Pojazd nienaruszony – drzwi i okna zamknięte	63	87	150
Drzwi od strony kierowcy otwarte siłą	9	21	30

bokości wody. Jeśli pojazd jest wypełniony wodą i znajduje się na dnie, szanse na przeżycie osób wewnątrz są bardzo małe. Po wypełnieniu pojazdu wodą ciśnienie wewnątrz zostaje wyrównane i otwarcie drzwi pojazdu staje się możliwe [4].

## PROCEDURA EWAKUACJI Z POJAZDU

Standardowa reakcja operatora numeru 112 na zgłoszenie alarmowe polega na zebraniu informacji o sytuacji, w tym lokalizacji wypadku, aby można było zadysponować pomocą. W przypadku tonięcia pojazdu cenny czas zostaje stracony, ponieważ wykonanie połączenia z telefonu komórkowego i podanie szczegółów dotyczących zdarzenia w wielu przypadkach zajmują więcej niż 60 sekund. Czas poświęcony na rozmowę z operatorem numeru alarmowego uniemożliwia ofierze ucieczkę podczas najprostszej i najbezpieczniejszej fazy – fazy unoszenia. Nie jest również możliwe przybycie wyspecjalizowanych służb na miejsce zdarzenia w ciągu minuty (co byłoby warunkiem przeprowadzenia udanej akcji ratunkowej). Dlatego gdy pojazd wpadnie do wody, nie należy w pierwszej kolejności dzwonić na numer alarmowy, lecz postępować według następującego algorytmu [6]:



1. PASY
2. SZYBY
3. DZIECI
4. UCIECZKA

Algorytm został opracowany przez dr. Gordona Giesbrechta z Uniwersytetu Manitoby w Kanadzie. Dr Gordon Giesbrecht wykonał ponad 150 prób zanurzeniowych samochodów osobowych (w większości z ludźmi w środku) w celu zbadania charakterystyki ich tonięcia, najszybszych dróg wyjścia i strategii zapobieżenia śmierci osób przebywających w środku. Dr Giesbrecht jest również autorem protokołów reagowania na sytuacje kryzysowe dla operatorów numerów alarmowych w przypadku pojazdów tonących w wodzie (w tym w wodach powodziowych i w rzekach).

## PASY

Pasy bezpieczeństwa powinny być odpięte tak szybko, jak to możliwe. Najpierw odepnij swój pas bezpieczeństwa, następnie przesunij swój fotel maksymalnie do tyłu [6].



## SZYBY

Najlepszą drogą wyjścia z tonącego pojazdu są boczne okna, jednak opuszczanie elektrycznych szyb może się okazać problematyczne. Od połowy lat 90. pojazdy były produkowane tak, aby silniki elektryczne bocznych szyb mogły pracować do trzech minut po zanurzeniu pojazdu w wodzie [3]. Jednak w ostatnich latach zmiany w elektronicznych systemach sterowania prowadziły często do awarii tuż po zanurzeniu pojazdu, uniemożliwiając tym samym funkcjonowanie elektrycznych silników

bocznych szyb, czasem nawet w ciągu kilku sekund od kontaktu z wodą [5]. Może się okazać, że jedynym sposobem gwarantującym wyjście przez boczne okno będzie wybite szyby. W związku z tym zaleca się wyposażenie pojazdu w sprężynowy zbijak do szyb lub samochodowy młotek ratunkowy. Jeżeli w samochodzie nie ma takiego sprzętu, należy skorzystać z zagłówka. Trzeba go wyjąć z fotela i uderzyć zakończeniem metalowej prowadnicy w dolny róg szyby. Następnie metalową prowadnicą zagłówka zarysować krawędzie okna tak, aby pozbyć się resztek ostrego szkła [6].



## DZIECI

Jeżeli w pojeździe przewożone są dzieci, należy wypiąć je z pasów lub z fotelika. Następnie trzeba je ewakuować przez boczne okno (przez wypchnięcie), zaczynając od najstarszego dziecka. Ta kolejność nie jest przypadkowa. Starszym dzieciom łatwiej wydawać polecenia, mogą również pomóc w ewakuacji młodszego rodzeństwa. W ten sposób maksymalnie zwiększamy ich szansę na przeżycie [6].



## UCIECZKA

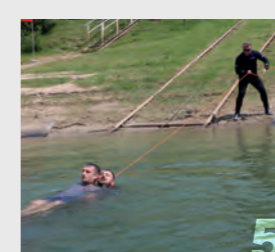
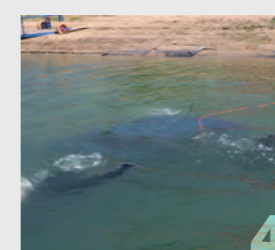
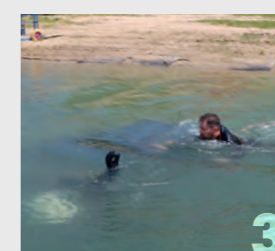
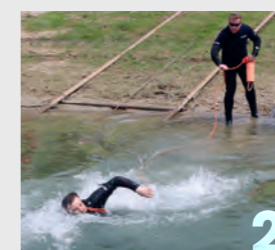
Jeżeli w pojeździe są dzieci, osoba, która trzyma najmłodsze dziecko, powinna wyjść z pojazdu razem z nim lub tuż za nim. Należy pamiętać, aby nie tracić czasu na zabieranie ze sobą różnych przedmiotów. Powinno się opuścić pojazd tak szybko, jak to możliwe. Należy pamiętać, że w celu zwiększenia szans na przeżycie cała procedura powinna zostać przeprowadzona w fazie unoszenia (floating) i nie powinna zająć dłużej niż minutę [6].



## SYTUACJE KRYZYSOWE

Jeżeli otwarcie lub wybite bocznych szyb okazało się nieskuteczne w fazie unoszenia, to w fazie tonięcia z uwagi na napór wody z zewnątrz będzie to trudne lub niemożliwe. Przyjmuje się, że gdy pojazd jest pełen wody, ciśnienie wyrówna się, umożliwiając otwarcie drzwi (pod warunkiem, że nic innego nie uniemożliwia tego działania) [7]. Jeśli więc nie udało się opuścić pojazdu w fazie unoszenia, przed wypełnieniem pojazdu należy nabrać głęboki wdech, wstrzymać powietrze, a następnie spróbować otworzyć drzwi, jeśli samochód jest zanurzony. Trzeba pamiętać, że powietrze musi wydostać się również z bagażnika, aby otwarcie drzwi było możliwe. Szanse na ucieczkę i przeżycie w fazie zanurzenia są niewielkie. Świadcówce zdarzenia powinni głośno instruuować osoby przebywające w pojeździe, jak mają się wydostać, zgodnie z algorytmem – pasy, szyby, dzieci, ucieczka [6]. Podjęcie działań ratowniczych przez świadków zdarzenia, polegających na wydobywaniu osób z tonącego pojazdu, powinno być przeprowadzone wyłącznie przez profesjonalnie przeszkolone osoby. Należy pamiętać o bezpieczeństwie udzielających pomocy i o ich asekuracji [9].

Na załączonych zdjęciach widzimy ćwiczenia funkcjonariuszy Policji z ratowania osoby z pojazdu, który zatonał (faza zanurzenia).



Źródło grafik 1, 2, 3: G.G. Giesbrecht, M. Percher, P. Brunet, Y. Richard, M. Alexander, A. Bellemare, Y. Rawal, A. Ammassian & G. McDonald, Duc Pham (Reviewing Editor), An automatic window opening system to prevent drowning in vehicles sinking in water, Cogent Engineering, 2017, 4:1-1. Zdj. Jacek Konieczny, Andrzej Chyliński

## Przebieg ćwiczenia:

1. Funkcjonariusz asekuruje za pomocą rzutki ratunkowej (wiąże węzeł ratowniczy, który się nie zaciska, a następnie przekłada linę za kark, aby utworzyć szelki).
2. Wskakuje do wody i kraulem ratowniczym (głowa nad lustrem wody) dopływa do tonącego pojazdu.
3. Nabiera powietrza do płuc i nurkuje.
4. Pod wodą otwiera drzwi pojazdu, sprawdza, ile w środku jest osób potrzebujących pomocy, rozpina pas bezpieczeństwa uszkodzonymu.
5. Wydobywa uszkodzonym z pojazdu i trzyma go za pomocą chwytu żeglarskiego w taki sposób, aby jego głowa była nad lustrem wody. Funkcjonariusz asekuruje holuje ratownika i uszkodzonym do brzegu za pomocą liny rzutki ratowniczej.

## DOSKONALENIE ZAWODOWE

W Policji odbywają się warsztaty ewakuacji z tonącego pojazdu, np. w Centrum Szkolenia Policji w Legionowie takie procedury ćwiczy się w czasie kursu specjalistycznego dla policjantów prowadzących łódź służbowe w trudnych warunkach atmosferycznych [8].

W garnizonie podkarpackim w ramach lokalnego doskonalenia zawodowego policjanci Oddziału Prewencji Policji w Rzeszowie oraz policyjni sternotorzyści raz w roku ćwiczą procedury samoratownictwa i ewakuacji osób z pojazdu, który wpadł do wody.

Założeniem szkolenia było pogłębienie wiedzy oraz ćwiczenia procedur na wypadek wpadnięcia pojazdu do wody. Te umiejętności mogą się przydać w trakcie pełnienia służby przy zbiornikach wodnych. Symulacje pozwalają się przekonać, jak istotnym elementem są zachowanie spokoju i pewność działania. – W sytuacji kryzysowej woda nie wybacza błędów – powiedział jeden z autorów artykułu, pomysłodawca oraz koordynator warsztatów na Podkarpaciu mł. asp. Tomasz Wojtanowski.

sierż. szt. **DAWID ŻAK**

Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie

kom. **RAFAŁ MELER**

Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie

mł. asp. **TOMASZ WOJTANOWSKI**

Wydział Prewencji Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie

## BIBLIOGRAFIA

- [1] McDonald G.K., Giesbrecht G.G., *Vehicle submersion: a review of the problem, associated risks, and survival information*, Aviat Space Environ Med., 2013 May; 84(5):498-510.
- [2] Giesbrecht G.G., McDonald G.K., *My car is sinking: automobile submersion, lessons in vehicle escape*, Aviat Space Environ Med., 2010.
- [3] Donohue W., *Operation Submerged Transportation Accident Research (S.T.A.R.)*, Michigan Department of State Police; 1991 Report.
- [4] Giesbrecht G.G., Percher M., Brunet P., Richard Y., Alexander M., Bellemare A., Rawal Y., Ammassian & Gerren McDonald | Duc Pham (Reviewing Editor), *An automatic window opening system to prevent drowning in vehicles sinking in water*, Cogent Engineering, 2017, 4:1.
- [5] Buning L.R., Kessels J.F., Merts M., Pauwelussen J.P., Visser A.G., *Window operating mechanisms and door locking systems; the effect of water on the functioning of window mechanisms and door locking systems*, Delft, The Netherlands: Rijkswaterstaat Centre for Transport and Navigation, 2008.
- [6] Giesbrecht G.G., *The evidence base for a new "Vehicle in Water" emergency dispatch protocol*, Annals of Emergency Dispatch & Response, 2016, 4(1):5-9.
- [7] Hernandez D., Galvin J., *How To Escape a Submerged Car Using Science*, <https://www.populamechanics.com/cars/a34236818/how-to-escape-a-submerged-car> [dostęp: 18.07.2022 r.].
- [8] Rodziewicz R., *Ekstremalni wodniacy*, <https://www.csp.edu.pl/csp/aktualnosci/2807,Ekstremalni-wodniacy.html> [dostęp: 18.07.2022 r.].
- [9] *Zachowanie bezpieczeństwa ratownika, uczestników oraz świadków wypadku*, <https://zpe.gov.pl/a/zachowanie-bezpieczenstwa-ratownika-uczestnikow-oraz-swiadkow-wypadku/D1EDPJbx7> [dostęp: 18.07.2022 r.].

## POLICYJNE KALENDARIUM

90 LAT TEMU  
WRZESIEŃ 1932

\* Komenda Główna PP otrzymała pierwszą partię rewolwerów produkcji krajowej – w liczbie 200 sztuk – przeznaczonych dla jednostek terenowych formacji. Zamówienie opiewające na cztery tysiące egzemplarzy tej broni będzie wykonywane sukcesywnie.

\* Przy Komendzie PP m.st. Warszawy został zorganizowany wzorowy warsztat reperacyjno-rusznikarski, zaopatrzone we wszystkie niezbędne narzędzia, przybory i materiały. Warsztat ten, poza naprawą i serwisem broni funkcjonariuszy stołecznej Policji, ma spełniać funkcje instruktażowe oraz poglądowe jako wzór do naśladowania dla podobnych placówek organizowanych przy wszystkich komendach wojewódzkich Policji.

**5 IX** – Na lotnisku w Centrum Wyszolenia Podoficerów Lotnictwa (CWPL) w Bydgoszczy doszło do katastrofy lotniczej, w której śmierć poniósł post. Jan Szczęsnulewicz, jeden z uczestników odbywającego się kursu dla funkcjonariuszy PP, kandydatów do przyszłej eskadry policyjnej. Podczas pierwszego samodzielnego lotu nad lotniskiem jego szkolny samolot typu Hanriot WWS H-19a z niewiadomych przyczyn runął na ziemię, całkowicie się rozbijając.

**11 IX** – W katastrofie lotniczej nad Czechosłowacją, podczas gwałtownej burzy, zginęli dwaj wybitni polscy lotnicy i konstruktorzy, również światowej sławy mistrzowie lotnictwa sportowego: por. Franciszek Żwirko, pilot 1. pułku lotniczego oraz inż. Stanisław Wigura, konstruktor samolotów, asystent na Politechnice Warszawskiej, w katedrze budowy płatowców. Lecieli na zlot do Pragi w aureoli mistrzów tegorocznych międzynarodowych zawodów samolotów turystycznych, na zaproszenie tamtejszego aeroklubu. Podczas próby lądowania na łące gwałtowna wichura rzuciła płatowca na ścianę lasu. Tym razem żywioł okazał się silniejszy od człowieka.

**15 IX** – Weszło w życie zarządzenie ministra spraw wewnętrznych Bronisława Pierackiego w sprawie utworzenia Rezerwy Szeregowych przy Komendzie Głównej PP. Oddział liczący 120–180 policjantów zostanie skoszarowany w Żyrardowie, z przeznaczeniem do zadań specjalnych w zakresie służby bezpieczeństwa, a w szczególności do czasowego wzmocnienia stanu liczebnego policji w poszczególnych województwach. Rezerwa stanowić będzie kompanię składającą się z 3 plutonów, z których każdy dzielić się będzie na odpowiednią ilość drużyn. Dysponować nią będzie minister spraw wewnętrznych.

**21 IX** – W Warszawie odbyło się uroczyste zakończenie III kursu Śledczej Szkoły Fachowej dla szeregowych. Ukończyło go 48 słuchaczy, którzy przez sześć miesięcy poznawali tajniki skutecznych działań w walce z przestępczością. W imieniu komendanta głównego PP świadectwa ukończenia kursu wręczył funkcjonariuszom insp. Józef Horodyski, naczelnik Wydziału Wyszolenia KG PP, w obecności zastępcy komendanta wojewódzkiego PP woj. warszawskiego podinsp. Władysława Dąbrowskiego, komendanta szkoły podinsp. Bolesława Iżewskiego, zastępcy naczelnika Centrali Służby Śledczej podinsp. Józefa Piątkiewicza oraz kadry dydaktycznej. Program zajęć przewidywał 38 przedmiotów podzielonych na pięć grup tematycznych pokrewnych rzeczowo lub też charakterem. Niezależnie od wykładów specyficznie fachowych, prowadzone były prace laboratoryjne w laboratorium Centrali Służby Śledczej oraz ćwiczenia praktyczne w terenie, mające na celu przygotowanie słuchaczy do przeprowadzania ściślejszych badań materialnych dowodów winy.

40 LAT TEMU  
WRZESIEŃ 1982

**3 IX** – Aresztowano internowanych działaczy byłego KOR-u: Jacka Kuronia, Adama Michnika, Henryka Wujca i Jana Lityńskiego.

**8 IX** – Sąd Warszawskiego Okręgu Wojskowego wydał wyrok w sprawie o zabójstwo sierż. Zdzisława Karosa. Zabójca – licealista Robert Chechłacz został skazany na 25 lat więzienia, a siedem innych osób, tworzących „bojówkę zbuntowanych”, na kary od 2 z zawieszeniem do 13 lat więzienia. Zbrodniczego zamachu na życie 35-letniego sierżanta MO dokonano 18 lutego 1982 r. w tramwaju jadącym ul. Obózowa w kierunku Śródmieścia. Celem ataku na funkcjonariusza było odebranie mu służbowej broni, którą mieli zamiar wykozystać do innych napadów.

**31 IX** – W rocznicę podpisania porozumień sierpniowych, w godzinach popołudniowych, na ulicach Wrocławia doszło do masowej demonstracji, w której – według różnych źródeł – uczestniczyło od pięćdziesięciu do stu tysięcy osób. Starcia z milicją trwały do późnych godzin nocnych. Wrocławską manifestacja była największym tego typu wydarzeniem w naszym kraju od czasu wprowadzenia stanu wojennego. To, co wyróżniało ją dodatkowo, to determinacja uczestników, którzy sami atakowali oddziały ZOMO, zmuszając je kilkakrotnie do ustępstw, a niekiedy do panicznej ucieczki przed nacierającym tłumem.

Funkcjonariusze, którzy byli – według własnych relacji – „atakowani brutalnie i bezwzględnie przez tłum”, użyli broni. Masowe manifestacje z udziałem od kilku do kilkunastu tysięcy osób miały miejsce także w 17 innych miastach Dolnego Śląska. Połowa z nich w zagłębiu międzywojewódzkim. W Lubinie kilkanaście osób zostało postrzelonych, a trzy zginęły od kul. Po zakończeniu manifestacji władze odpowiedziały represjami. Zatrzymano 645 uczestników, 48 spośród nich stanęło przed sądami, 425 przed kolegiami ds. wykroczeń, a 165 internowano.

20 LAT TEMU  
WRZESIEŃ 2002

\* 30. rocznicę utworzenia obchodził Pluton Konny KSP stacjonujący na praskim Gołędzinowie. W ubiegłym roku po raz pierwszy pojawiły się w jego szeregach kobiety. Dziś pluton liczy 29 ludzi i 22 wierzchowce. Od lat funkcjonariusze plutonu, oprócz pełnienia służb patrolowych na terenie stolicy, uświetniają swoją obecnością uroczystości policyjne, od zaprzysiężenia młodych policjantów do parady z okazji centralnych obchodów Święta Policji.

**2 IX** – W drugą rocznicę otwarcia i poświęcenia Polskiego Cmentarza Wojennego oraz rosyjskiego Państwowego Kompleksu Pamięci w Miednoje hołd pochowanym tam 6288 ofiarom zbrodni stalinowskiej – policjantom, pracownikom służb pomocniczych Policji Państwowej, żołnierzom Korpusu Ochrony Pogranicza, Żandarmerii Wojskowej i funkcjonariuszom Straży Więziennej oddali ich bliscy i krewni oraz przedstawiciele władz państwowych i kościelnych obu krajów. W uroczystościach uczestniczyli m.in. minister SWiA Krzysztof Janik, gubernator obwodu twerskiego Walerij Płatow, komendant główny Policji gen. insp. Antoni Kowalczyk, szef Straży Granicznej gen. bryg. Józef Klimowicz, szef Służby Więziennej gen. Jan Pyrcak, przewodniczący NSZZ Policjantów Antoni Duda, przedstawiciele stowarzyszeń „Rodzina Policyjna 1939 r.” i „Rodzina Policyjna” oraz Związku Harcerstwa Polskiego. Na cmentarzu polskim mszę żałobną odprawił krajowy duszpasterz Policji biskup Marian Duś. Następnie przedstawiciele oficjalnych delegacji oraz krewni i bliscy pomordowanych złożyli wieńce i wiązanki kwiatów. Ostatnim punktem programu uroczystości było złożenie wieńca przez ministra Krzysztofa Janika pod tablicą pamiątkową wmurowaną w ścianę dawnej siedziby NKWD w Kalininie (dzisiaj – Instytut Medyczny w Twerze).

**29 IX** – W święto patrona Policji – św. Michała Archanioła – w kaplicy cudownego obrazu w bazylice jasnogórskiej odsłonięto tablicę upamiętniającą policjantów II Rzeczypospolitej, zamordowanych w sowieckich łagrach i obozach śmierci. W uroczystości uczestniczyli m.in.: pierwszy zastępca komendanta głównego Policji nadinsp. Władysław Padło, prezes Stowarzyszenia „Rodzina Policyjna 1939 r.” Witold Banaś i przewodniczący Komisji Krajowej NSZZ Policjantów Antoni Duda.

JERZY PACIORKOWSKI

Biuro Edukacji Historycznej – Muzeum Policji KGP

Więcej informacji historycznych znajdziesz na stronie:

www.hit.policja.gov.pl

# O NAJMIE LOKALI RAZ JESZCZE

W tym artykule postaramy się przybliżyć najem jako instytucję prawa cywilnego mającą pewne konsekwencje podatkowe.

## CONSENSUS I OBLIGATIO

Zgodnie z art. 659 kc przez umowę najmu wynajmujący zobowiązuje się oddać najemcy rzecz do używania przez czas oznaczony lub nieoznaczony, a najemca zobowiązuje się płacić wynajmującemu umówiony czynsz. Czynsz może być oznaczony w pieniądzech lub w świadczeniach innego rodzaju.

Z powyższego przepisu wynika, że najem jest umową. Przez umowę należy zaś rozumieć zgodne porozumienie dwóch lub więcej stron ustalające ich wzajemne prawa lub obowiązki. Do zawarcia umowy najmu potrzebne są co najmniej oświadczenia woli dwóch stron: wynajmującego i najemcy. Oświadczenie woli zostało zdefiniowane w art. 60 i 61 kc, które stanowią, iż z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych wola osoby dokonującej czynności prawnej może być wyrażona przez każde zachowanie się tej osoby, które ujawnia jej wolę w sposób dostateczny, w tym również przez ujawnienie tej woli w postaci elektronicznej (oświadczenie woli). Oświadczenie woli, które ma być złożone innej osobie, jest złożone z chwilą, gdy doszło do niej w taki sposób, że mogła zapoznać się z jego treścią. Odwołanie takiego oświadczenia jest skuteczne, jeżeli doszło jednocześnie z tym oświadczeniem lub wcześniej. Najem należy do tzw. umów wzajemnych, których istotą jest ekwiwalentność wzajemnych świadczeń. Zatem wynajmujący oddaje lokal do używania, a najemca płaci umówiony czynsz. Najem, jak prawie każda umowa, należy do prawa zobowiązań. Stosunek, który powstaje między stronami, nosi nazwę węzła obligacyjnego. Jak wynika zaś z art. 353 kc, zobowiązanie polega na tym, że wierzyciel może żądać od dłużnika świadczenia, a dłużnik powinien świadczenie spełnić, przy czym świadczenie może polegać na działaniu albo na zaniechaniu. Strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego (zasada swobody umów).

Po opublikowaniu w „Gazecie Policyjnej” 2021, nr 3 artykułu pt. „Zajęcie zarobkowe poza służbą – rzecz nieoczywista” pojawiły się liczne pytania i wątpliwości dotyczące charakteru najmu lokalu w kontekście zajęcia zarobkowego poza służbą. Skłoniło to nas do ponownego podjęcia tematu.

## WIERZYTEL I DŁUŻNIK

W potocznym odczuciu takie pojęcia, jak „dłużnik” i „wierzyciel” nieodparcie kojarzą się z finansowym aspektem zobowiązań, konkretniej – z pożyczką lub kredytem. Jednak najem jest umową wzajemną, a dokładniej – wzajemnie zobowiązującą. W takim przypadku dochodzi do spłotu ról powstałego zobowiązania. Z jednej strony wynajmujący jest uprawniony do pobierania czynszu, a najemca – do jego uiszczania w umówionym terminie (wierzycielem więc będzie wynajmujący, a dłużnikiem – najemca), z drugiej zaś wynajmujący ma obowiązek wydania lokalu w stanie przydatnym do umówionego użytku i utrzymywać je w takim stanie przez czas trwania najmu, a najemca – do jego przyjęcia w takim stanie (wierzycielem jest najemca, a dłużnikiem wynajmujący, który odpowiada za stan lokalu i wady – zarówno fizyczne, jak i prawne).

Nie jest więc umowa najmu li tylko podpisanym dokumentem, ale pewną relacją nawiązaną między wynajmującym a najemcą, której ramy wyznaczają zarówno Kodeks cywilny, jak i ustawa z 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 172, z późn. zm.).

## FORMY ZAWARCIA UMOWY NAJMU

Sprowadzenie umowy najmu do pisemnej umowy jest więc niedomówieniem. Kodeks cywilny w Księdze pierwszej w Tytule IV i Dziale III reguluje kwestie form czynności prawnych. W art. 60 kc ustawodawca wyraźnie wskazał: „z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych” oraz „każde zachowanie się tej osoby, które ujawnia jej wolę w sposób dostateczny”. Na podstawie art. 73 kc i nast. wyróżnia się formę pisemną, dokumentową lub elektroniczną oraz formy szczególne. Do zachowania pisemnej formy czynności prawnej wystarcza złożenie własnoręcznego podpisu na dokumencie obejmującym treść oświadczenia woli. Do zawarcia umowy wystarcza wymiana dokumentów obejmujących treść oświadczeń woli, z których każdy jest podpisany przez jedną ze stron, lub dokumentów, z których każdy obejmuje treść oświadczenia woli jednej ze stron i jest przez nią podpisany. Do zachowania dokumentowej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci dokumentu, w sposób umożliwiający ustalenie osoby składającej oświadczenie. Niezachowanie określonych, prawem wymaganych lub zastrzeżonych wzajemnie przez strony form dokonania czynności prawnej, np. zawarcia umowy, rodzi określone skutki prawne od nieważności (gdy taki rygor przewiduje ustawa lub strony) przez zakazy dowodowe do braku osiągnięcia niektórych celów zakładanych przez działającego.

A teraz wróćmy do definicji umowy najmu, czyli art. 659 kc. Ustawodawca nie wprowadził jako elementu konstytutywnego (prawotwórczego) formy pisemnej. Jak stanowi art. 660 kc, umowa najmu nieruchomości lub pomieszczenia na czas dłuższy niż rok powinna być

zawarta na piśmie. W razie niezachowania tej formy poczytuje się umowę za zawartą na czas nieoznaczony. Ja należy rozumieć ten przepis? Najem na czas krótszy niż rok może być zawarty w dowolnej formie, w tym ustnej. Jeśli jednak naszym zamiarem jest wynajęcie na czas oznaczony, ale dłuższy niż rok, musimy zachować formę pisemną (co najmniej), w innym przypadku (np. formy ustnej) umowa zostanie zawarta na czas nieoznaczony. Innymi słowy – umowy zawarte na czas oznaczony, krótszy niż rok oraz umowy na czas nieoznaczony można zawrzeć w formie ustnej.

Jeśli więc sprowadzać pojęcie „nawiązania najmu” wyłącznie do dokonania czynności prawnej podpisania umowy, to w kontekście art. 62 ust. 1 ustawy o Policji doszłoby do kuriozalnej sytuacji, w której forma umowy decydowałaby o tym, czy mamy do czynienia z podjęciem zajęcia zarobkowego poza służbą, czy też nie, a jest to niedopuszczalne i nieuzasadnione prawnie.

## MILCZĄCE PRZEDŁUŻENIE LUB NAWIĄZANIE NAJMU

Może się bowiem zdarzyć i tak, że do nawiązania lub dalszego trwania najmu dojdzie wbrew naszym założeniom. Zgodnie z treścią art. 674 kc, jeżeli po upływie terminu oznaczonego w umowie albo w wypowiedzeniu najemca używa nadal rzeczy za zgodą wynajmującego, poczytuje się w razie wątpliwości, że najem został przedłużony na czas nieoznaczony. Przepis art. 674 kc ustanawia regułę interpretacyjną, zgodnie z którą w pewnych okolicznościach poczytuje się, że najem trwa nadal, gdyż nastąpiło jego tzw. milczące przedłużenie. Następuje wówczas zmiana treści umowy zawartej na czas oznaczony polegająca na przedłużeniu umowy na czas nieoznaczony. W jakich okolicznościach można mówić o tym, że wynajmujący w sposób milczący, a zatem dorozumiany, zezwolił na korzystanie najemcy z jego lokalu? Z pomocą przychodzi orzecznictwo sądów powszechnych. Sąd Apelacyjny w Gdańsku w wyroku z 28 września 2017 r. sygn. akt I ACa 1162/16 stwierdził: *Umowa najmu nadal obowiązywała, pomimo jej formalnego wypowiedzenia przez strony. Była ona bowiem kontynuowana – po upływie terminu wypowiedzenia umowy, wynajmujący nadal umożliwiał najemcy korzystanie z lokalu, najemca zaś na zasadach wskazanych w tej umowie uiszczal czynsz, pozostawał w lokalu, nie wydał wynajmującemu kluczy. Wynajmujący zaś nie podjął czynności prawnych mających na celu rzeczywiste rozwiązanie umowy najmu, czy też uniemożliwające najemcy korzystanie z lokalu. Świadczy to jednoznacznie o woli stron kontynuowania zawartej wcześniej umowy.* Z kolei Sąd Apelacyjny w Krakowie w wyroku z 27 września 2013 r. sygn. akt I ACa 824/13 zauważył, iż *Reguła interpretacyjna z art. 674 kc nie ma zastosowania, w sytuacji, gdy doszło do wypowiedzenia najmu ze skutkiem natychmiastowym. Nie jest bowiem możliwe do przyjęcia założenie, że w sytuacjach, o których mowa w art. 672 i art. 687 kc (zwłoka z zapłatą czynszu), umożliwiających wypowiedzenie najmu bez zachowania okresu wypowiedzenia, wynajmujący zgodził się na dalsze używanie rzeczy przez najemcę.* Ustalenia, czy istnieje stosunek najmu, dokonuje sąd cywilny w trybie postępowania procesowego opartego na art. 189 kpc lub w toku postępowania eksmisyjnego. W każdym z tych przypadków jest to proces rozciągnięty w czasie.

## ODPŁATNOŚĆ

Umowa najmu ma charakter odpłatny. Wynajmujący jest uprawniony do pobierania czynszu, zaś jego zapłata stanowi podstawowy obowiązek najemcy. Ustawodawca uznał zwłokę w zapłacie czynszu za kwalifikowane naruszenie wiążącego strony stosunku obligacyjnego umożliwiające wynajmującemu





wypowiedzenie umowy. Jeżeli najemca dopuszcza się zwłoki z zapłatą czynszu co najmniej za dwa pełne okresy płatności, wynajmujący może wypowiedzieć najem bez zachowania terminów wypowiedzenia. Powinien uprzedzić najemcę na piśmie, udzielając mu dodatkowego terminu miesięcznego do zapłaty zaległego czynszu. Inaczej kwestię tę reguluje ustawa, powinien on uprzedzić najemcę na piśmie, udzielając mu dodatkowego terminu miesięcznego do zapłaty zaległego czynszu. Zgodnie z art. 11 ust. 2 pkt 2 ustawy z 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie kodeksu cywilnego nie później niż na miesiąc naprzód, na koniec miesiąca kalendarzowego, właściciel może wypowiedzieć stosunek prawny, jeżeli lokator jest w zwłoce z zapłatą czynszu (...) co najmniej za trzy pełne okresy płatności pomimo uprzedzenia go na piśmie o zamiarze wypowiedzenia stosunku prawnego i wyznaczenia dodatkowego, miesięcznego terminu do zapłaty zaległych i bieżących należności. Jednocześnie przepisy prawa znają nieodpłatną formę używania cudzego lokalu. Jest to umowa użyczenia, w której użyczający zobowiązuje się zezwolić biorącemu, przez czas oznaczony lub nieoznaczony, na bezpłatne używanie oddanej mu w tym celu rzeczy (art. 710 kc). Jest więc czynsz tzw. *essentialia negotii* umowy najmu, a jego wyeliminowanie powoduje, iż mamy do czynienia z innym rodzajem umowy. Wysokość czynszu może być natomiast kształtowana przez strony w sposób dowolny. Ma tu zastosowanie zasada popytu i podaży.

### NAJEM OKAZJONALNY

W rozdziale 2a ustawa o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie kodeksu cywilnego reguluje tzw. najem okazjonalny. Zgodnie z art. 19a umową najmu okazjonalnego lokalu jest umowa najmu lokalu mieszkalnego, którego właściciel, będący osobą fizyczną, nie prowadzi działalności gospodarczej w zakresie wynajmowania lokali, zawarta na czas oznaczony, nie dłuższy niż 10 lat. Umowa najmu okazjonalnego lokalu oraz zmiany tej umowy wymagają formy pisemnej pod rygorem nieważności. Właściciel zgłasza zawarcie umowy najmu okazjonalnego lokalu naczelnikowi urzędu skarbowego właściwemu ze względu na miejsce zamieszkania właściciela w terminie 14 dni od dnia rozpoczęcia najmu. Niedochowanie tego obowiązku pozbawia wynajmującego możliwości skorzystania z prostszej ścieżki eksmisji najemcy. Oczywiście i w tym przypadku właściciel pobiera czynsz, a także inne opłaty niezależne od właściciela, chyba że umowa stanowi inaczej.

Czy zatem osoba fizyczna (nieprowadząca działalności gospodarczej) może zawrzeć jedynie najem okazjonalny? Oczywiście nie. Jest do tego uprawniona. Nic nie stoi na przeszkodzie zaś, aby zawarła umowę najmu na podstawie przepisów kc.

### NAJEM JAKO ZAJĘCIE ZAROBKOWE

Skoro najem zawsze ma charakter odpłatny, to znaczy, że jego gospodarczym przeznaczeniem jest przysporzenie po stronie właściciela/wynajmującego albo zmniejszenie istniejących obciążeń wynikających z faktu posiadania lokalu. Jakbyśmy zatem tego nie oceniali, nawiązanie najmu ma na celu osiągnięcie wymiernych korzyści majątkowych chociażby w taki sposób, że ponoszenie opłat za lokal, w tym także niezależne od właściciela, mogą zostać przerzucone na najemcę. A że jest to stan rozciągnięty w czasie, bo czas trwania najmu nie musi być oznaczony, to możemy mówić o źródle przychodów. Zgodnie z treścią art. 10 ust. 1 pkt 6 ustawy z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1128, z późn. zm.) źródłami przychodów są najem, podnajem, dzierżawa, poddzierżawa oraz inne umowy o podobnym charakterze, w tym również dzierżawa, poddzierżawa działów specjalnych produkcji rolnej oraz gospodarstwa rolnego lub jego składników na cele nierolnicze albo na prowadzenie działów specjalnych produkcji rolnej, z wyjątkiem składników majątku związanych z działalnością gospodarczą. Podatek jest płatny według przepisów ustawy z 20 listopada 1998 r. o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne (Dz. U. z 2021 r. poz. 1993, z późn. zm.). Trudno w takiej sytuacji o przyjęcie odmiennej koncepcji aniżeli uznanie, iż nawiązanie stosunku najmu przez wynajęcie lokalu mieszkalnego spełnia kryteria zajęcia zarobkowego poza służbą.

### CO NA TO KONSTYTUCJA?

Z art. 64 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej wynika, że każdy ma prawo do własności, innych praw majątkowych oraz prawo dziedziczenia, a własność, inne prawa majątkowe oraz prawo dziedziczenia podlegają równej dla wszystkich ochronie prawnej. Własność może być zaś ograniczona tylko w drodze ustawy i tylko w zakresie, w jakim nie narusza istoty prawa własności. Ponadto art. 31 ust. 3 ustawy zasadniczej stanowi, iż ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób. Ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw.

Jaki jest więc sens ograniczenia wyrażonego przez ustawodawcę w art. 62 ust. 1 ustawy o Policji? Trzeba pamiętać, iż naczelną zasadą życia publicznego są jego jawność i transparentność. Policjanci są funkcjonariuszami publicznymi w rozumieniu przepisów ustawy. Korzystają zatem ze szczególnej ochrony prawnej w związku z wykonywaniem obowiązków służbowych. Stosunek służbowy nie jest zwykłą pracą najemną, ale stosunkiem o charakterze administracyjnym i publicznym, którego jedną ze stron jest państwo. Taka sytuacja niesie także pewne ograniczenia. Jedno z nich polega na tym, że jedynym źródłem utrzymania i przychodów policjantów może być tylko służba w Policji. Wprowadzone ograniczenie uzyskiwania źródeł przychodów służy właśnie wykonaniu zasady transparentności służb publicznych. Ustawodawca uznał, że transparentność ta zostaje zapewniona w dwóch sytuacjach. Pierwszej, gdy źródłem przychodów policjanta jest wyłącznie stosunek służbowy, i drugiej, gdy uzyskuje on prawo do osiągania dodatkowych źródeł finansowania za zgodą przełożonego w sprawach osobowych.

**mec. MAGDALENA BĘDZIEJEWSKA-MICHALSKA**  
radca prawny w Biurze Kadr, Szkolenia i Obsługi Prawnej KGP

zdj. pexels, unsplash

## NAD BIESZCZADZKIM MORZEM

**P**olańczyk to przepiękne miejsce usytuowane nad zachodnim brzegiem Jeziora Solińskiego. Wypoczynek tu jest bardzo dobrą propozycją dla osób, które lubią połączenie gór i wody. Nie bez kozery Solina jest nazywana „Bieszczadzkiem Morzem”.

Uzdrowisko i jego okolice mają bogatą ofertę turystyczną i rekreacyjną, które pozwalają urozmaicić czas wypoczynku. Jezioro Solińskie można opłynąć, wybierając się w jeden z rejsów. Warto również odwiedzić Sanktuarium Matki Bożej Piękną Miłości. Miejsce to ma bowiem bardzo ciekawą historię. Pierwotnie był to drewniany obiekt, dopiero w 1909 r. powstał obecny budynek. Ponieważ jest usytuowany na granicy wpływów kościoła katolickiego i prawosławnego, ze względu na przenikanie się kultur, do 1948 r. był współdzielony przez wyznawców obydwu wyznań, by ostatecznie pozostać w rękach katolików. W kościele znajdują się piękny zabytkowy ołtarz z cudownym obrazem oraz XIX-wieczna dzwonnica.

Polańczyk to również liczne ścieżki spacerowe. Zwłaszcza trzy z nich są bardzo popularne: „Perła Polańczyka”, „Cypel Polańczyka” i „Zielone wzgórza nad Soliną”. Prowadzą przez piękne punkty widokowe i najciekawsze miejsca w okolicy. Koniecznie trzeba zobaczyć też amfiteatr na tle Jeziora Solińskiego. Kto wie, może akurat trafimy na jedną z wielu organizowanych tam imprez? Z kolei głodni adrenaliny wczasowicze powinni odwiedzić park linowy „Lemur”. Przygotowano tu dziewięć tras, w tym te dla najmłodszych. Park jest czynny sezonowo, od początku maja do końca września.

Poza Polańczykiem obowiązkowym punktem na mapie wycieczek jest zaporą w Solinie, będąca jednocześnie elektrownią wodną. To największa zaporą w Polsce, na której w 2015 r. powstał nietypowy mural przedstawiający zwierzęta żyjące w Bieszczadach. Poza tym 1 lipca 2022 r. Polskie Koleje Linowe otworzyły półtora kilometrową kolej gondolową prowadzącą ze stacji Plasza na Górę Jawor. Sam przejazd trwa pięć minut, a do dyspozycji turystów jest 25 gondol mieszczących po osiem osób. Na górze czeka wiele atrakcji, takich jak wieża widokowa z kawiarnią, przeszklony chodnik, czyli skywalk, oraz karczma utrzymana w regionalnym stylu.

Inne bieszczadzkie atrakcje to wycieczka koleją wąskotorową znajdującą się w Majdanie k. Cisnej, słynny Kamień Leski w Glinnem, zwany również Kamieniem Diabła, Muzeum Młynarstwa i Wsi w Ustrzykach Dolnych oraz liczne trasy spacerów i wspinaczek górskich. Bieszczady to także dobre miejsce dla rowerzystów i miłośników podróżowania na motocyklu.

Wybierając się do Polańczyka, można się zatrzymać w Ośrodku Szkoleniowo-Wypoczynkowym Jawor. Dostępne są tu pokoje 1–4-osobowe i apartamenty, wszystkie wyposażone w łazienki i telewizory. W ofercie dla gości znajduje się pyszne domowe wyżywienie (śniadania i obiadowe kolacje). Obiekt jest doskonale usytuowany – vis-à-vis Jeziora Solińskiego i amfiteatru.

Wszystkich pracowników Policji i MSWiA wraz z rodzinami zachęcamy do skorzystania z atrakcyjnej 20-procentowej zniżki przy pobycie obejmującym co najmniej dwie noce. Daje to cenę 95 zł za dobę od osoby, z uwzględnieniem śniadania i noclegu w komfortowym pokoju dwuosobowym. Promocja trwa od 5 września do 31 grudnia 2022 z wyłączeniem świąt i Sylwestra. Rezerwacje przyjmowane są telefonicznie na hasło „Bieszczadzkie Anioły”.

Bieszczady mają swój niepowtarzalny urok, dają moc zielonej energii i bije od nich spokój. Dlatego wszyscy strudzeni codzienną gonitwą powinni tu dotrzeć po chwilę wytchnienia. Serdecznie zapraszamy!

**DOMINIKA KOPROWSKA**  
Dział Marketingu CUL

**OSW Jawor**  
ul. Zdrojowa 21  
38-610 Polańczyk

**Recepcja i rezerwacja:**  
tel.: 13 469 20 31,  
601 249 761

email: recepcja.jawor@cul.com.pl  
www: polanczyk.cul.com.pl

# KOLARSTWO

TO PIĘKNY SPORT

ROZMOWA Z NADINSP. DARIUSZEM ZIĘBĄ, DOWÓDCĄ CENTRALNEGO PODODDZIAŁU KONTRTERRORYSTYCZNEGO POLICJI „BOA”, KIEROWNIKIEM REPREZENTACJI POLSKIEJ POLICJI W KOLARSTWIE

”

**Jesteśmy w szczycie sezonu startowego, świeżo po Górskich Mistrzostwach Polski Policji w Kolarstwie Szosowym w Arłamowie. Jak jechało się po bieszczadzkich drogach świeżo upieczonemu generałowi Policji?**

Mistrzostwa odbywają się w ramach Tour de Pologne Amatorów i jako policjanci startujemy w tym wyścigu już kilka lat. To świetnie zorganizowana impreza o wymagającej, selektywnej trasie, faworyzującej raczej kolarzy lekkich, którzy potrafią dobrze pokonywać przewyższenia przekraczające 1000 metrów.

W kolarstwie wlicza się teraz wszystko bardzo precyzyjnie. Cała zabawa zaczyna się od tzw. testu FTP – Functional Threshold Power, czyli funkcjonalnej mocy progowej. Jest test 60-minutowy i 20-minutowy sprawdzian, podczas którego kolarz jedzie w tzw. trupa. Rower musi być oczywiście wyposażony w miernik mocy. Np. kolarz wygenerował przez 20 minut 350 W, od tego trzeba odjąć 5–6 procent i wychodzi nam wartość, pod jaką ustawia się treningi mające potem zapewnić sukces w wyścigu. Obecnie kolarstwo jest tak rozwiniętą dyscypliną, że praktycznie każdy kolarz trenuje z pomiarem mocy. Nie wszyscy patrzą na te cyferki podczas wyścigu, ja bardziej koncentruję się na swoich odczuciach, ale podczas treningu – jak najbardziej.



**A wracając do mistrzostw w Arłamowie?**

Jako reprezentacja Policji zajęliśmy drugi raz z rzędu czwarte miejsce drużynowo. Pewien niedosyt więc jest. Indywidualnie bardzo dobrze pojechali: Paweł Baranek i Iza Kłosowska, oboje z CPKP „BOA”. Podczas mistrzostw objawiły się także dwa nowe nazwiska, o których wcześniej nie wiedzieliśmy. Nad reprezentacją czuwamy ja i mój zastępca insp. Szymon Sędzik, zastępca komendanta wojewódzkiego Policji w Gorzowie Wlkp. Rola kierownika drużyny to bardziej zadania menadżerskie i organizatorskie niż trenerskie.

**Jak często trzeba trenować, aby prezentować dobry poziom amatorski?**

W miarę możliwości codziennie. U nas na pierwszym miejscu jest służba. Zawodnik, który zajmuje się kolarstwem profesjonalnie, jeździ 25–30 godzin tygodniowo i nie są to rowerowe przejażdżki, lecz ciężki trening. Wszystko jest tam ściśle zaplanowane. Jest cały sztab ludzi, który czuwa nad formą kolarza. W Policji tak się nie da. Ja na przykład wstaję zwykle o 4.15, a pół godziny później siedzę już na rowerze. Dzisiaj nie trenowałem, bo wczoraj i przedwczoraj miałem dodatkowe zadania służbowe. Czuję, że jestem zmęczony i muszę odpocząć, zwłaszcza że przede mną wolny weekend, podczas którego chcę się

konkretnie przyłożyć do treningu. W każdy weekend, gdy nie idę do pracy, kilka godzin spędzam na rowerze.

Trzeba pamiętać, że nie zawsze można plan treningowy zrealizować idealnie, a nawet powiem więcej – w przypadku polskich policjantów żaden z nich nie jest w stanie w 100 procentach tego zrobić, bo zawsze coś wyskoczy w pracy, bo coś wysypie się w domu. My przede wszystkim służymy.

Poza tym trening różni się w zależności od tego, kiedy się odbywa. Proces przygotowania do sezonu dzieli się na fazy. Jest okres, kiedy buduje się bazę wytrzymałościową, jeżdżąc w tzw. tlenie. Nie ma wtedy dużej intensywno-





ści, ale trzeba to wyjeździć, to tzw. wysiedzenie w siodle. W drugiej fazie wzmocniamy siłę, a trzecią to koncentracja na szybkości, gdzie zmniejsza się ilość czasu spędzanego na rowerze, a zwiększa się intensywność treningu; włączamy też bieganie, pływanię i siłownię.

**To kolarze mogą biegać? Pamiętam, że kiedyś nawet dłuższe chodzenie było odradzane.**

Faktycznie, dawno temu, gdy zaczynałem trenować, były takie zalecenia, także ze strony trenera. Chodzi głównie o to, aby podczas ciężkich treningów czy startów dać organizmowi możliwość regeneracji, a nie angażować dodatkową aktywnością, która mobilizuje inne partie mięśni. My, jako policjanci, jesteśmy trochę do tego przyzwyczajeni, bo w służbie nie ma często warunków na pełną regenerację. Trzeba to bardzo umiejętnie wyważać i tym bardziej podziwiać policjantów, którzy startują w wyścigach, reprezentując formację.

**Czy policjanci dojeżdżają rowerami do pracy?**

Oczywiście, stało się to teraz bardzo modne.

**Pytam, bo gdy w 1995 r. zacząłem przyjeżdżać rowerem do redakcji, to stanowczo poproszono mnie, abym nie zostawiał pojazdu przy wejściu, bo jak to będzie wyglądało, gdy komendant tamte dy wejdzie, a dziś w tym miejscu na Domaniewskiej stoją stojaki na jednoślady...**

Na szczęście czasy się zmieniły. Kolarstwo jest pięknym sportem, który pozwala spojrzeć w głębię samego siebie, pozwala nam sprawdzić, na co nas stać. To jest sport, w którym pokonywanie swoich barier jest kluczowym elementem. Nie damy rady podnieść swojego poziomu bez permanentnego treningu, który jest określony bólem.

**Wróćmy zatem do korzeni – kiedy zaczęła się Pana przygoda z kolarstwem, chyba nie myślał Pan wtedy o bólu prowadzącym do sukcesów?**

Absolutnie, ale... chciałem mieć rower. Przygoda z kolarstwem zaczęła się więc od tego, że nie miałem roweru. Rodziców nie było na niego stać. Kolega z podwórka powiedział mi o zapisach do klubu. Trzeba było przejechać trzy kilometry na czas i najlepszych przyjmowali. Pojechałem dobrze, dostałem rower, ciuchy, buty, tylko nie wiedziałem, jak to przedstawić w domu. Rower na początku trzymałem u kolegi w garażu. W końcu powiedziałem mamie, tłumacząc przede

wszystkim, że to sport bezkosztowy, bo wszystko już mam, drogi są, tylko jeździć. I tak, gdy skończyłem czwartą klasę podstawówki, trafiłem do LKS PRIM Elk (obecnie LUKK Elk – przyp. P.Ost.). Moim pierwszym trenerem był Waldemar Grygo, ale miałem przyjemność współpracować też ze śp. Emilem Sawickim, który był założycielem klubu i który do końca życia, mimo ciężkiej choroby, nas odwiedzał. Trenowałem tam do końca szkoły średniej. Byłem szybkim kolarzem, który preferował trasy pagórkowate. Etapy płaskie nie bardzo mi odpowiadały, bo były z kolei dla mnie za szybkie, ale miałem tzw. czutkę – wyczucie kolarskie, i wiedziałem, jak ustawić się na finiszu, i jak zabrać się w odjazd. Zdarzało mi się wygrywać wyścigi różnej kategorii, puchary Polski.

**A kiedy zaczęła się przygoda z Policją?**

To był rok 1998 r., kończyła się przygoda z kolarstwem, a zaczynała z mundurem. Trener powiedział, że bym nie zsiadł od razu, więc jeszcze przez pół roku jeździłem, ale już bardziej turystycznie. W Policji najpierw była służba kandydacka w OPP w Warszawie. W czasie służby w OPP przeszedłem selekcję i kwalifikację do ówczesnego Zarządu Operacji Antyterrorystycznych CBS KGP. Obecnie przypadł mi zaszczyt i honor dowodzić Centralnym Pododdziałem Kontrterrorystycznym Policji „BOA”. Od osiemnastu lat związany więc jestem ze służbą kontrterrorystyczną.

**W którą wplótł się rower, kiedy kolarstwo wróciło?**

Pięć lat temu, przez przypadek. Podczas meczu, zorganizowanego z okazji Święta Policji w 2017 r. Komendant Główny Policji gen. insp. Jarosław Szymczyk zagadnął mnie o kolarstwo i zaproponował start w wyścigu. Mówię: „Szefie, to stare czasy, już zapomniałem, jak się jeździ na rowerze”. Byłem bardzo na „nie”, wiedziałem – żeby wystartować, trzeba trochę potrenować, a nie mam roweru, bo faktycznie znowu nie miałem. Choć głupio odmawia się komendantowi głównemu, to odchodząc, miałem przeświadczenie, że udało mi się tę odmowę mocno umotywić. Po dwóch czy trzech dniach dostałem telefon z Gabinetu KGP, że wszystko załatwione i startuję razem z 01 w Tour de Pologne Amatorów. Pożyczyłem szybko rower od kolegi i zacząłem jeździć; po pierwszej od lat przejażdżce zaczęły mnie tupać skurcze, a gdy zobaczyłem w internecie podjazd pod Gliczarów, gdzie setki ludzi prowadzi rowery, wiedziałem, że wyścig będzie naprawdę ciężki. Wystartowaliśmy i obaj ukończyliśmy trasę, zadowoleni z wyników na miarę naszych możliwości. To było pięć lat temu. Teraz nie wyobrażam sobie życia bez roweru.

**Dziękuję za rozmowę.**

PAWEŁ OSTASZEWSKI

zdj. autor, Jacek Herok, Andrzej Chyliński

PATRONAT POLICYJNA

## Z WYCIĘSTWO NIE BYŁO NAJWAŻNIEJSZE

**Sensacyjnie zakończył się II Międzynarodowy Turniej Piłki Nożnej – EUROPA CUP im. st. sierż. Marcina Szpyruka o Puchar Komendanta Głównego Policji**, rozegrany w dniach 30 sierpnia – 1 września na Stadionie Miejskim w Sulejówku. Wprawdzie turniej pań pewnie wygrała Reprezentacja Polskiej Policji, ale w rywalizacji męskich drużyn nieoczekiwanie zwyciężył zespół żołnierzy **2. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego**, którego przed rozpoczęciem imprezy nikt nie wymieniał w gronie faworytów.

**T**rzeba jednak przyznać, że zwycięska drużyna żołnierzy miała swój pomysł na grę w tym turnieju, który rozgrywano na małych boiskach typu „Orlik”. Ekipa 2. SLT nastawiła się na grę głęboko defensywną, licząc na błyskawiczne ataki i skuteczność swoich napastników. Rywale, którzy zbyt wolno przeprowadzali swoje ataki, nie mieli z nimi szans. I w ten sposób, nie ucząc się na błędach poprzedników, przegrywali jeden po drugim.

W tę pułapkę w półfinale wpadli także piłkarze Reprezentacji Polskiej Policji. Wprawdzie dokładnie rozgrywali piłkę przed polem bramkowym żołnierzy, ale nie mogli dojść do czystych sytuacji strzeleckich. W dodatku swój wielki dzień w bramce 2. SLT miał Krystian Klewin, który wspaniale radził sobie ze strzałami z dystansu. I choć policyjna drużyna miała optycznie zdecydowaną przewagę, to dwie bramki jedną po drugiej, właśnie po kontratakach, strzelili żołnierze. To dopiero pobudziło piłkarzy RPP do bardziej zdecydowanej gry, ale na odrobienie strat było już za późno i przegrali 2:3.

Finałowy mecz mężczyzn dwóch wojskowych drużyn 2. SLT i 16. Dywizji Zmechanizowanej wyglądał identycznie. Piłkarze 2. SLT ciągle się bronili, ale wystarczyły dwa szybkie ataki i wygrali 2:0. Piłkarzom Reprezentacji Polskiej Policji na pociechę pozostało zwycięstwo 3:0 w meczu o trzecie miejsce z zespołem Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych. Wprawdzie kierownik Reprezentacji Polskiej Policji Andrzej „Pułkownik” Kuczyński był rozczarowany, że jego męski zespół nie wygrał imprezy, ale niesłusznie. Turniej kobiet wygrała przecież Reprezentacja Polskiej Policji, która w finałowym meczu pokonała drużynę 16. Dywizji Zmechanizowanej 7:0, a poza tym panowie udowodnili po raz kolejny, że są czołową, jeśli nie najlepszą, drużyną mundurową w Polsce. W marcu br. zajęli przecież drugie miejsce w halowym XII Międzynarodowym Turnieju Służb Mundurowych w Piłce Nożnej Halowej im. podkom. Andrzeja Struja.

Ale w Międzynarodowym Turnieju Piłki Nożnej – EUROPA CUP im. st. sierż. Marcina Szpyruka rozgrywanym latem, tak samo jak przeprowadzonym zimą Międzynarodowym Turnieju Służb Mundurowych w Piłce Nożnej Halowej im. podkom. Andrzeja Struja, wcale nie wynik i zwycięstwo były najważniejsze, a pamięć o funkcjonariuszach, którzy rotę swojego ślubowania wypełnili do końca. Jest to niezwykle ważne dla całego środowiska służb mundurowych, bo buduje etos ich służby, a także sprzyja integracji w najlepszy z możliwych sposobów – w sportowej rywalizacji.

Tegoroczny II Międzynarodowy Turniej Piłki Nożnej – EUROPA CUP im. st. sierż. Marcina Szpyruka o Puchar Komendanta Głównego Policji rozegrano pod honorowym patronatem Prezesa Polskiego Związku Piłki Nożnej i Marszałka Województwa Mazowieckiego. Wzięły w nim udział 44 zespoły, a wśród nich ekipa reprezentująca policję Ukrainy, która zdobyła nagrodę Fair Play. Historia turnieju wiąże się z tragicznym wydarzeniem sprzed dwóch lat – 20 sierpnia 2020 r. st. sierż. Marcin Szpyruk, przybywając z rodzi-



QR kod do filmu

na urlopie wypoczynkowym nad morzem, uratował tonącą dziewczynkę. Sam jednak zginął w walce z żywiołem. St. sierż. Marcin Szpyruk służył w Komendzie Powiatowej Policji w Mińsku Mazowieckim.

Organizatorami turnieju były: Biuro Komunikacji Społecznej KGP, Komenda Stołeczna Policji, Komenda Powiatowa Policji w Mińsku Mazowieckim, Centralne Biuro Śledcze Policji, Region Centralne Biuro Śledcze Międzynarodowego Stowarzyszenia Policji IPA, Stowarzyszenie Weteranów Działających poza Granicami RP, Zarząd Główny NSZZ Policjantów, Polski Związek Piłki Nożnej.

Najlepszym piłkarzem i piłkarzom wręczono specjalne nagrody. Bramkarką turnieju wybrano Edytę Lewandowską (16. DZ), najwięcej bramek, bo aż 11, zdobyła Malwina Mazur (Polska Policja), a za najlepszą zawodniczkę uznano Natalię Jóskowską (Polska Policja). Najlepszym bramkarzem turnieju został Krystian Klewin, strzelcem bramek (7) – Jacek Pacyński, a laur dla najlepszego piłkarza otrzymał Jakub Nowak – wszyscy z 2. SLT. Nagrodę dla najlepszego zawodnika zagranicznego dostał Jarosław Szmorgun z Ukrainy, który prosto z boiska w Sulejówku wrócił do swojej ojczyzny ogarniętej wojną.

ANDRZEJ CHYLIŃSKI

## AUDYT WEWNĘTRZNY W JEDNOSTKACH ORGANIZACYJNYCH POLICJI

**Rok 2022 r.** jest rokiem jubileuszowym 20-lecia audytu wewnętrznego w Polsce.

Audyt został wprowadzony do polskiego systemu prawnego znowelizowaną ustawą o finansach publicznych, która weszła w życie 1 stycznia 2002 r. Ustawa do dziś określa definicję, podstawowe zasady organizacji i prowadzenia audytu oraz wymogi kwalifikacyjne audytorów wewnętrznych. Audyt wewnętrzny obejmuje swoim zakresem wszystkie obszary działalności Policji.

Komendy wojewódzkie Policji funkcjonujące od 1990 r. jako samodzielne jednostki organizacyjne posiadają w swoich strukturach organizacyjnych komórki audytu wewnętrznego. Usytuowanie i zadania, w szczególności wynikające z ustawy o finansach publicznych, uzyskały od 2003 r.

Identyfikacji i analizy stanu audytu wewnętrznego w Policji dokonał zastępca komendanta wojewódzkiego Policji w Szczecinie dr Marek Jaształ w ramach rozprawy doktorskiej *Kierunki modyfikacji audytu wewnętrznego w jednostkach organizacyjnych Policji*. Przedmiotem badań było 17 komend wojewódzkich oraz KGP. Badania dotyczyły lat 2006–2008 oraz 2015–2018. W pracy zostały przedstawione trafne wnioski wprowadzone m.in. do projektu nowelizacji ustawy o finansach publicznych.

Obowiązek prowadzenia audytu wewnętrznego wynika z ustawy o finansach publicznych. Audytor wewnętrzny podlega bezpośrednio komendantowi wojewódzkiemu Policji.

Celem działania audytu wewnętrznego jest wspieranie komendanta wojewódzkiego Policji w realizacji celów i zadań przez dokonywanie niezależnej i obiektywnej oceny kontroli zarządczej, w tym funkcjonowania obszarów poddanych audytowi, oraz świadczenie czyn-

ności doradczych, w wyniku których audytor przedstawia wnioski i opinie zmierzające do wprowadzenia wartości dodanej, a także usprawnienia badanego obszaru. Audyt wewnętrzny jest prewencją, działa przez wskazanie występowania potencjalnego ryzyka oraz rekomendowanie działań w celu poprawy funkcjonowania badanej działalności.

Audyt wewnętrzny może dotyczyć wszystkich obszarów działalności KWP i jednostek podległych.

Wykonywanie zadań ustawowych Policji koncentruje się na zapewnieniu bezpieczeństwa publicznego, również podczas imprez masowych. Jednym z elementów przygotowań do zabezpieczenia finału regat The Tall Ships Races 2017 był audyt wewnętrzny dotyczący przeglądu stanu przygotowania i planowanego zabezpieczenia działań przez zachodniopomorską policję. Ocenie poddano działania, które wpływały na prawidłowość zabezpieczenia największej imprezy plenerowej i żeglarskiej przez zapewnienie bezpieczeństwa uczestnikom regat, osobom przebywającym i zamieszkującym w Szczecinie oraz bezpieczeństwa na trasach dojazdowych i dworcach.

Innymi zadaniami audytowymi realizowanymi w KWP w Szczecinie były m.in. audyty wewnętrzne:

**1)** przeprowadzone zgodnie z planem rocznym audytu (*Analiza stosowania mechanizmów antykorupcyjnych w zamówieniach publicznych, Ocena stanu bezpieczeństwa teleinformatycznego w kontekście ataków cybernetycznych, Zarządzanie bhp w czasie pandemii*);

**2)** stanowiące priorytet Komendanta Głównego Policji koordynowane przez ZAW KGP (*Wdrożenie Systemu Rejestracji Audio-Wideo w KMP w Szczecinie, Analiza wybranych aspektów funkcjonowania SESPól w KMP w Koszalinie i KPP w Policach, Diagnoza potencjalnych przyczyn niskiego udziału płatności bezgotówkowych za mandaty karne w KMP w Szczecinie*);

**3)** zlecone przez Ministra Finansów (*Ustalenie i dochodzenie należności pieniężnych w KWP w Szczecinie, Realizacja zaleceń Rady Ministrów w sprawie uwzględnienia aspektów społecznych w zamówieniach publicznych*).

W polskim systemie prawnym definicja audytu wewnętrznego ewoluowała. Audyt wewnętrzny przestawał się koncentrować na ocenie zgodności z przepisami prawa, szczególnie w obszarze finansowym, na rzecz audytu efektywnościowego obejmującego swoim zakresem wszystkie obszary działalności jednostki.

Najistotniejsze zmiany w systemie audytu wewnętrznego wprowadzono zmianami ustawy o finansach publicznych. W świetle przepisów ustawy z 2005 r. audyt wewnętrzny miał dokonywać oceny systemów zarządzania i kontroli, w tym kontroli finansowej (a nie jak dotąd – wyłącznie kontroli finansowej), nadano także audytorom uprawnienia do świadczenia usług doradczych. Przepisy ustawy z 2009 r. wprowadziły nową definicję audytu wewnętrznego oraz pojęcie kontroli zarządczej. Audyt wewnętrzny od 2009 r. odpowiada za wsparcie jednostki w realizacji celów i zadań przez systematyczną ocenę kontroli zarządczej oraz czynności doradcze, w tym wartość dodaną i usprawnienie funkcjonowania jednostki.

Kluczowe zmiany w audycie wewnętrznym nastąpiły w 2006 r. przez określenie przez ministra finansów standardów praktyki zawodowej audytu wewnętrznego dla jsfp, a także w 2015 r. po wprowadzeniu rozporządzenia metodologicznego w sprawie audytu wewnętrznego oraz informacji o pracy i wynikach tego audytu.

W obliczu dalszych zmian w audycie wewnętrznym obecnie powstał projekt nowej ustawy o finansach publicznych.

Motto Ministerstwa Finansów na kolejne 20-lecie audytu wewnętrznego w sektorze publicznym brzmi: *Użyteczna i skuteczna funkcja audytu wewnętrznego, oparta o profesjonalizm i jakość świadczonych usług, podstawą zmian w zakresie zarządzania w sektorze finansów publicznych*.

**MAŁGORZATA BADACH**  
audytor wewnętrzny KWP w Szczecinie

**Norway grants**

**LEAF.2022**  
law enforcement analysis of the future

**WARSZAWA**  
**26-28.10**  
MIĘDZYNARODOWA  
KONFERENCJA ANALIZY  
KRYMINALNEJ I STRATEGICZNEJ

**KONFERENCJA LEAF.2022 TO:**

- MIĘDZYNARODOWE GRONO EKSPERTÓW I PRAKTYKÓW
- SPOTKANIE PRZEDSTAWICIELI SŁUŻB, NAUKI I NIEZALEŻNYCH EKSPERTÓW
- WYMIANA WIEDZY I DOŚWIADCZEŃ W OBSZARZE ANALIZY

**ZAREJESTRUJ SIĘ**  
**WWW.LEAF2022.COM**

ZOSTAŃ PRELEGENTEM LUB UCZESTNIKIEM

Konferencja jest finansowana ze środków Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2014-2021 (www.eog.gov.pl).

MIESIĘCZNIK  
KOMENDANTA GŁÓWNEGO POLICJI

ADRES REDAKCJI:

02-624 Warszawa, ul. Puławska 148/150  
tel. 47 72-161-26, fax 47 72-168-67

www.gazeta.policja.pl, gazeta@policja.gov.pl  
Łączność z czytelnikami: gazeta.listy@policja.gov.pl

**/ Sekretariat:** Katarzyna Chrzanowska  
gazeta@policja.gov.pl (47 72-161-26)  
**/ Redaktor naczelny:** insp. dr Mariusz Ciarka  
mariusz.ciarka@policja.gov.pl (47 72-130-07)  
**/ Zastępca redaktora naczelnego:** Piotr Maciejczak  
piotr.maciejczak@policja.gov.pl (47 72-161-26)  
**/ Sekretarz redakcji:** Anna Krupecka-Krupińska  
anna.krupecka-krupinska@policja.gov.pl (47 72-161-32)

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Krzysztof Chrzanowski, Andrzej Chyliński andrzej.chylinski1@policja.gov.pl,  
Tomasz Dąbrowski, Klaudiusz Kryczka, Paweł Ostaszewski,  
Izabela Pajdata-Kusińska, Elżbieta Sitek  
adresy e-mail pracowników redakcji:  
imię.nazwisko@policja.gov.pl (bez polskich znaków)

**/ Konsultacja historyczna:**

ml. insp. Robert Horosz, p.o. dyrektor BEH-MP KGP  
**/ Dział foto:** Jacek Herok, jacek.herok@policja.gov.pl (47 72-114-79)  
**/ Reklama:** Małgorzata Reks-Stabach (47 72-150-91)  
malgorzata.reks-stabach@policja.gov.pl

**/ Studio graficzne:**

Edyta Banach-Rudzik, edyta.banach-rudzik@policja.gov.pl,  
Wioleta Kaczkańska, wioleta.kaczanska@policja.gov.pl (47 72-135-46)  
**/ Korekta:** Małgorzata Reks-Stabach (47 72-150-91)  
malgorzata.reks-stabach@policja.gov.pl  
**/ Kolportaż:** Konrad Bucholc (47 72-148-51)

**/ Rada Programowa Czasopism Policyjnych**

Przewodniczący: gen. insp. dr Jarosław Szymczyk, Komendant Główny Policji  
/ Prof. zw. dr hab. Brunon Holyst / Prof. zw. dr hab. Marek Konopczyński  
/ Prof. zw. dr hab. Wiesław Ambrozik / Prof. zw. dr hab. Andrzej Baładynowicz  
/ Prof. dr hab. Jerzy Brańczyk / Prof. zw. dr hab. n. med. Mariusz Frączek  
/ Prof. zw. dr hab. Jerzy Kunikowski / Prof. zw. dr hab. Stefan Kwiatkowski  
/ Prof. zw. dr hab. Zbyszko Melosik / Prof. zw. dr hab. Jerzy Nikitorowicz  
/ Prof. zw. dr hab. Jadwiga Stawnicka / Prof. zw. dr hab. Bogusław Śliwerski  
/ Prof. zw. dr hab. Tadeusz Tomaszewski / Prof. AIK dr hab. Witold Mazurek  
/ Nadinsp. dr hab. Iwona Klonowska, komendant rektor WSPol  
/ Ml. insp. Anna Kędzierzawska, naczelnik WPP BKS KGP  
/ Ml. insp. dr inż. Robert Maciejczyk, zastępca kierownika ZSK CSP w Legionowie

**DRUK I OPRAWA:** ArtDruk. Nakład: 25 000 egz.

Numer zamknięto: 13.09.2022 r.

**ZAMÓWIENIA NA PRENUMERATĘ:**

Redakcja Czasopisma „Gazeta Policyjna”  
ul. Puławska 148/150, 02-624 Warszawa, tel. 47 72-150-91, 47 72-161-26,  
faks 47 72-168-67, e-mail: malgorzata.reks-stabach@policja.gov.pl  
Cena prenumeraty rocznej miesięcznika „Gazeta Policyjna” – 36 zł.  
Płatników VAT prosimy o podanie numeru NIP. Zamówienie zostanie zrealizowane  
po opłaceniu wysłanej do Zamawiającego faktury lub po dokonaniu  
przez Zamawiającego wpłaty na konto:  
Komenda Główna Policji ul. Puławska 148/150, 02-624 Warszawa  
NBP/O/O Warszawa 18 1010 1010 0071 2622 3100 0000  
W tytule wpłaty prosimy wpisać: „Prenumerata Gazeta Policyjna”.  
Wpłaty nieopłacone zamówieniem będą zwracane bez realizacji.

Redakcja nie zwraca tekstów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo nieodpłatnego i nieograniczonego w czasie opracowywania publikowanych tekstów (w tym nadsyłanych do Redakcji listów lub innych niezamówionych przez Redakcję materiałów), korzystania z nich lub ich rozpowszechniania w innych publikacjach, w tym na własnej stronie internetowej. Redakcja zastrzega sobie prawo doboru reklam. Za treść zamieszczonych reklam, ogłoszeń, listów i materiałów sponsorowanych Redakcja nie odpowiada. Egzemplarze miesięcznika w policyjnej dystrybucji wewnętrznej są bezpłatne.



# ZOSTAŃ POLICJANTEM

zdj. Jacek Herok

INFORMACJA

[www.praca.policja.pl](http://www.praca.policja.pl)