

# Wymiarowanie na miejscu zdarzenia drogowego

Zdarzenie na prostym  
odcinku drogi





**kom. Barbara Biestek**  
**st. asp. Ryszard Białas**  
**mł. asp. Elżbieta Sętkas**

Zakład Prewencji i Ruchu Drogowego

# **Wymiarowanie na miejscu zdarzenia drogowego**

Zdarzenie na prostym odcinku drogi



Katowice 2017

Redakcja:  
mł. insp. Dariusz Walczak

Redakcja techniczna i korekta:  
Paweł Mięsiak

© Szkoła Policji w Katowicach, Katowice 2017. Pewne prawa zastrzeżone.

Niniejsza publikacja w całości stanowi materiał dydaktyczny Szkoły Policji w Katowicach.  
Publikacja dostępna jest na licencji:  
Creative Commons – Uznanie autorstwa – Użycie niekomercyjne – Bez utworów zależnych  
3.0 Polska (CC-BY-NC-ND) 3.0. Polska.

Postanowienia licencji są dostępne pod adresem:  
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/pl/legalcode>

# Spis treści

---

<b>Wstęp</b> .....	4
<b>1. Ogólne informacje dotyczące dokumentacji zdarzenia drogowego</b> .....	5
<b>2. Przyjęcie układu współrzędnych</b> .....	6
<b>3. Wymiarowanie śladów w postaci punktów, prostych i krzywizn</b> .....	9
<b>4. Wymiarowanie plam</b> .....	12
<b>5. Wymiarowanie pojazdów</b> .....	14
<b>6. Wymiarowanie zwłok ludzkich</b> .....	19
<b>7. Przekrój poprzeczny drogi</b> .....	21
<b>8. Dokładność pomiarów i popełniane błędy pomiarowe</b> .....	24
<b>Zakończenie</b> .....	28
<b>Literatura</b> .....	29

Miejsce zdarzenia drogowego wraz ze wszystkimi znajdującymi się tam śladami jest jednym z najważniejszych źródeł dowodowych. Dlatego na miejscu zdarzenia drogowego policjanci wykonują szereg czynności, których celem jest prawidłowe udokumentowanie zastanego stanu. Między innymi wykonują protokół oględzin miejsca wypadku drogowego, szkice i zdjęcia, które w późniejszym czasie są jednym z elementów umożliwiających ustalenie przyczyn oraz odtworzenie przebiegu zdarzenia drogowego. Sporządzona dokumentacja nie może ograniczać się tylko do opisanie i pokazania śladów powypadkowych i miejsca zdarzenia. Informacje o poszczególnych śladach niepozwalające na ich umiejscowienie w planie drogi są prawie lub całkowicie bezwartościowe z punktu widzenia możliwości rekonstrukcji.

Niniejsza publikacja ma zatem przybliżyć wiedzę na temat sposobu wykonywania pomiarów na miejscu zdarzenia drogowego zaistniałego na prostym odcinku drogi. W sposób obrazowy przedstawiono w niej zasady i techniki dokonywania pomiarów miejsca zdarzenia, pojazdów, jak i ujawnionych śladów. Autorzy publikacji mają nadzieję, że pomoże ona w rozwianiu wątpliwości, a tym samym wpłynie na wzrost profesjonalizmu wykonywanych przez policjantów czynności.

## Rozdział 1.

# Ogólne informacje dotyczące dokumentacji zdarzenia drogowego

---

Z policyjnego punktu widzenia rozróżniamy dwa rodzaje zdarzeń drogowych: wypadek drogowy i kolizję drogową. Wypadek drogowy to zdarzenie, w którym jest zabity bądź ranny, natomiast w kolizji takiej osoby nie ma. Należy podkreślić, iż wypadek drogowy może obsługiwać jedynie policjant ruchu drogowego lub grupa dochodzeniowo-śledcza. Spowodowane to jest między innymi rodzajem sporządzanej dokumentacji, która w przypadku wypadku drogowego wymaga wiedzy specjalistycznej. Protokół oględzin miejsca wypadku drogowego, protokoły oględzin pojazdów, a także załączniki do tych dokumentów, takie jak szkic w skali oraz wykonane zdjęcia są podstawową formą prawidłowego zabezpieczenia dowodów rzeczowych na miejscu wypadku drogowego. Wszelkie szkice miejsca zdarzenia drogowego wykonuje się na podstawie zmierzonych na miejscu zdarzenia wartości. Zmierzone wartości wpisywane są również do protokołu oględzin miejsca wypadku drogowego. Dlatego niewykonanie lub niepoprawne wykonanie pomiarów danego śladu czy pojazdu skutkuje niemożnością odtworzenia umiejscowienia tego elementu na etapie późniejszych czynności. Natomiast prawidłowo wykonane pomiary na miejscu zdarzenia umożliwiają sprawdzenie umiejscowienia jednego elementu z kilku pomiarów.

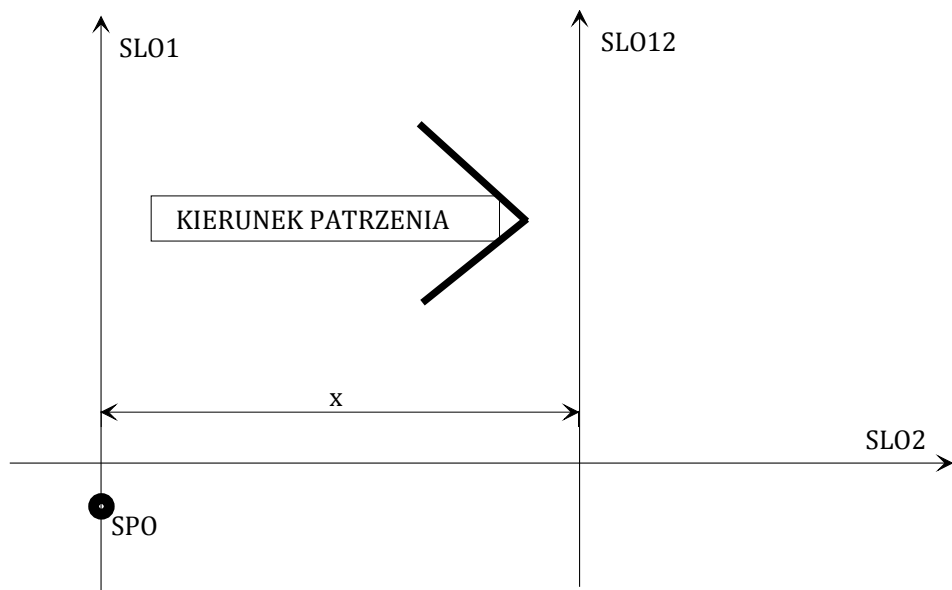
## Rozdział 2.

# Przyjęcie układu współrzędnych

---

W celu prawidłowego zwymiarowania miejsca, śladów i przedmiotów na miejscu zdarzenia drogowego korzystamy ze stałego punktu odniesienia (SPO) i stałych linii odniesienia (SLO). Na początku należy wybrać stały punkt odniesienia, który oznaczamy na szkicu jako SPO. Obiekt ten w miarę możliwości powinien być trwale związany z gruntem, a jego odwzorowanie zewidencjonowane geodezyjnie. Jako przykład poszukiwanego punktu można wymienić między innymi narożnik budynku (wskazując dodatkowo usytuowanie względem stron świata), słupki hektometrowe, oznakowane słupy oświetleniowe itp. Prawidłowe wybranie stałego punktu odniesienia pozwala na ewentualne późniejsze odtworzenie sytuacji powypadkowej, gdyż zdarza się, że nawet po kilku latach prowadzi się na miejscu wypadku wizje lokalne. Poszczególne ślady wymiaruje się na miejscu wypadku w układzie współrzędnych prostokątnych, dlatego oprócz SPO musimy przyjąć jeszcze co najmniej dwie stałe linie odniesienia – tzw. SLO1 i SLO2. Stała linia odniesienia SLO1 jest linią przechodzącą przez stały punkt odniesienia SPO prostopadłą do kierunku patrzenia. Wskazanie kierunku patrzenia zgodnego z przyjętym układem współrzędnych systematyzuje nam sposób dokonywania pomiarów przedmiotowego miejsca. Natomiast druga stała linia odniesienia (SLO2) jest prostą prostopadłą do SLO1. Przykładem stałych linii odniesienia SLO2 mogą być krawędzie jezdni lub chodników. Dodatkowo, w przypadku znacznej odległości stałego punktu odniesienia od miejsca zdarzenia, w celu zwiększenia poprawności pomiarów i czytelności szkicu przyjmuje się dodatkową stałą linię odniesienia równoległą do SLO1. Usytuowanie przyjętej dodatkowo stałej linii odniesienia oddalonej o wartość  $x$  od SLO1 opisujemy w protokole oględzin miejsca zdarzenia drogowego wskazując, iż pomiarów dokonywać będziemy od SLO12 (rys. 1). Wyróżnik dodatkowej stałej linii odniesienia możemy nadawać za pomocą kolejnej cyfry (tak jak to ma miejsce na przedstawionym rysunku) lub znaku (np. SLO1').





Rys. 1. Przyjęcie stałego punktu odniesienia, układu współrzędnych i kierunku patrzenia

SPO – stały punkt odniesienia

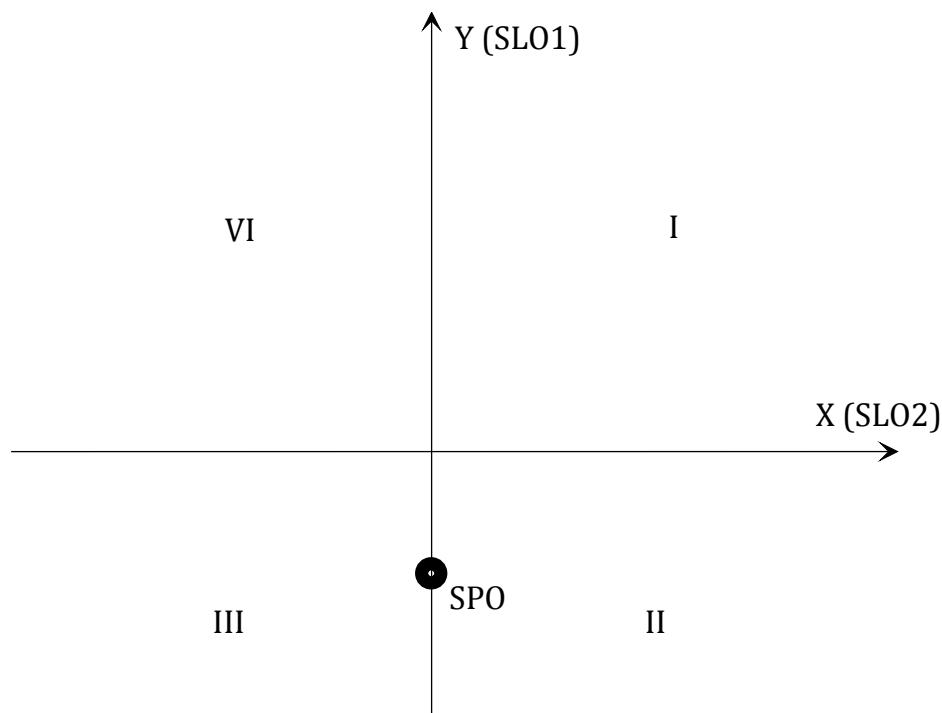
SLO1 – stała linia odniesienia przechodząca przez SPO

SLO12 – stała linia odniesienia równoległa do SLO1

SLO2 – stała linia odniesienia prostopadła do SLO1

x – przyjęta stała wartość oddalenia SLO12 od SLO1

Powinno się tak przyjąć układ, aby obejmował wszystkie istotne elementy w pierwszej ćwiartce geometrycznego układu współrzędnych. Jednakże występują sytuacje, w których przyjęcie takiego rozwiązania jest bardzo trudne bądź niemożliwe. Wówczas dokonując pomiarów przed SPO (rys. 2) należy opisać to odpowiednio w protokole oględzin miejsca wypadku drogowego. Tak samo określenie współrzędnych ujawnionego śladu z prawej lub lewej strony przyjętej stałej linii odniesienia (SLO2) wymaga również takiego opisu.

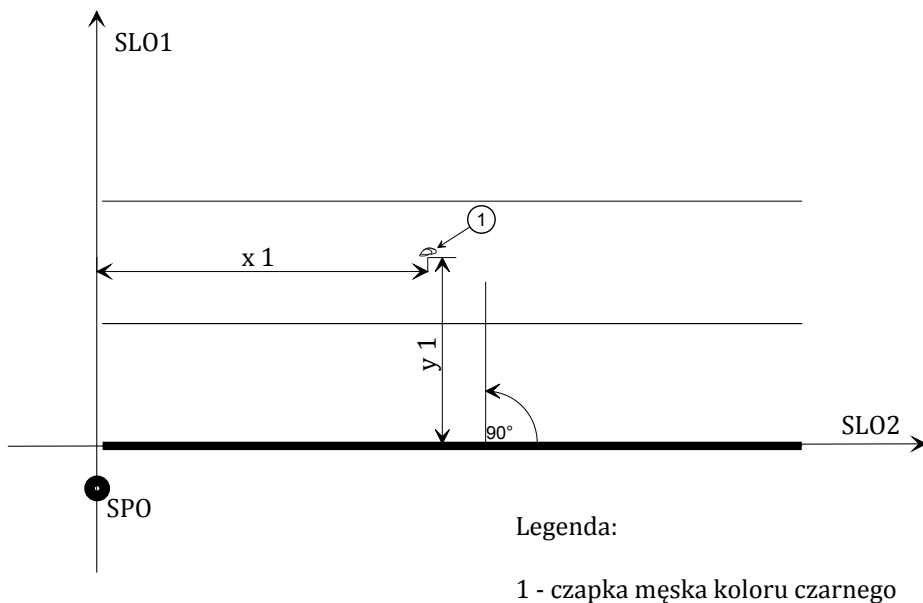


Rys. 2. Geometryczny układ współrzędnych

### Rozdział 3.

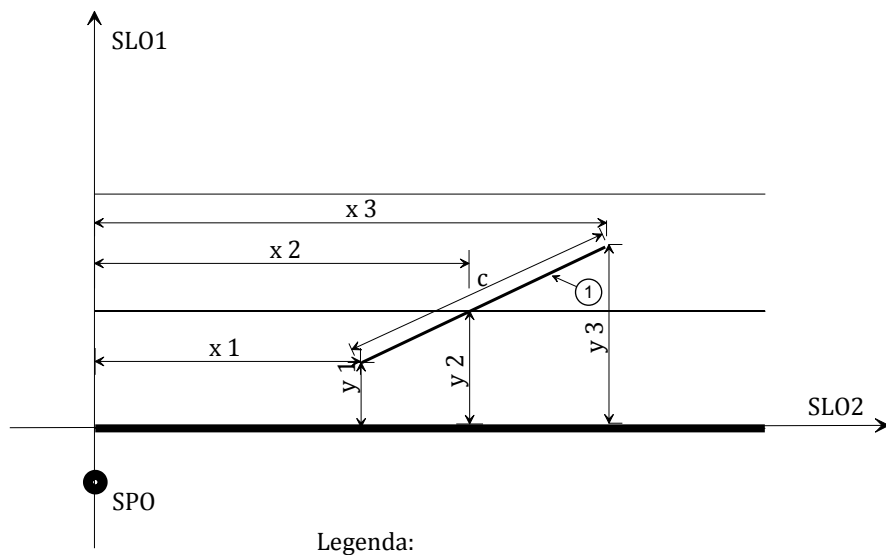
## Wymiarowanie śladów w postaci punktów, prostych i krzywizn

W celu określenia położenia ujawnionego śladu nieznaczących rozmiarów (np. okularów, obuwia, czapki, torby itp.) należy na szkicu zaznaczyć odległość od SLO1 ( $x_1$ ) i SLO2 ( $y_1$ ), a następnie oznaczyć numerem i opisać w legendzie (rys. 3). Podczas pomiarów należy cały czas pamiętać, by wymiarowanie przeprowadzać pod kątem prostym do obranych SLO.



Rys. 3. Wymiarowanie śladu nieznaczących wymiarów

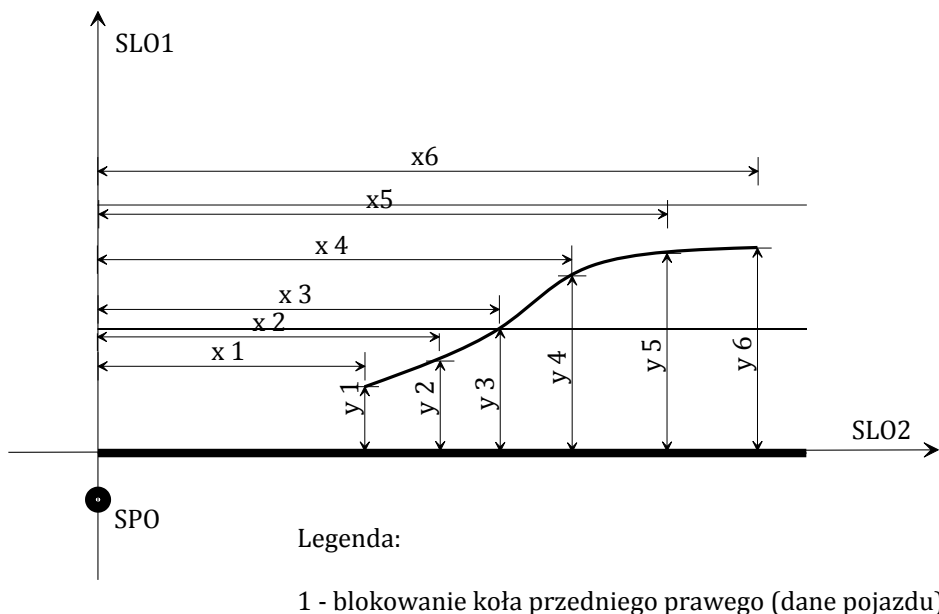
Ślad w postaci linii prostej występuje na miejscu zdarzenia drogowego stosunkowo rzadko. Takim śladem może być np. ślad blokowania kół. Wymiarując taki ślad należy pamiętać, że należy dokonać nie tylko pomiarów początku i końca w odniesieniu do SLO1 ( $x_1, x_3$ ) i SLO2 ( $y_1, y_3$ ), ale również jego długości ( $c$ ) i przecięcia miejsc charakterystycznych dla tego śladu ( $x_2, y_2$ ). Miejscem takim może być przecięcie z powierzchnią rozdzielania jezdni znakami poziomymi (rys. 4). Długość śladu ( $c$ ) dodatkowo umożliwia nam sprawdzenie parametru początku i końca tego pomiaru. Istotnym elementem przy charakteryzowaniu takiego śladu jest ponadto jego szerokość. Określenie tej wartości (np. szerokość opony podczas blokowania koła) dostarcza informacji, czy dany ślad pochodzi od pojazdu biorącego udział w zdarzeniu.



1 - blokowanie koła przedniego prawego (dane pojazdu)

Rys. 4. Wymiarowanie śladu w postaci prostej

Ślad w postaci krzywej jest najczęściej spotykany na miejscu zdarzeń drogowych. Sposób jego zwymiarowania jest analogiczny do pomiaru śladu w postaci prostej (rys. 5), jednakże w tym przypadku określamy nie tylko początek ( $x_1, y_1$ ), koniec ( $x_6, y_6$ ) i przecięcia z charakterystycznymi punktami na drodze ( $x_3, y_3$ ), ale również wszelkie zmiany krzywizny przedmiotowego śladu ( $x_2, y_2$ ), ( $x_4, y_4$ ), ( $x_5, y_5$ ). Dokonanie większej liczby pomiarów umożliwi nam w tym przypadku dokładniejsze odwzorowanie na szkicu krzywizny śladu. Elementem równie istotnym jest określenie długości śladu oraz jego szerokości w miejscach charakterystycznych. Zmiana szerokości śladu będzie wskazywała na zmienne zachowania się koła, np. hamowanie, boczne znoszenie czy zarzucanie.

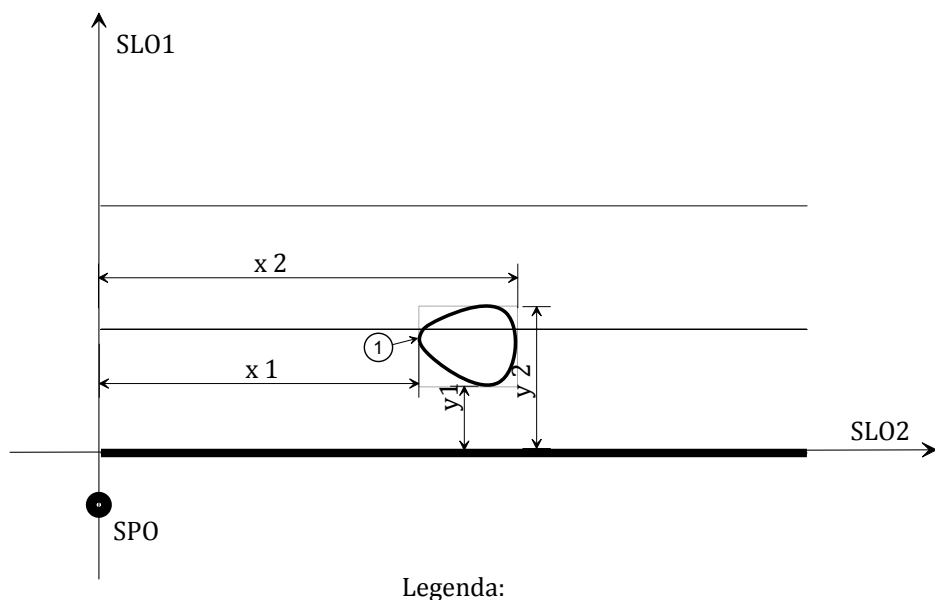


Rys. 5. Wymiarowanie śladu w postaci krzywizny

## Rozdział 4.

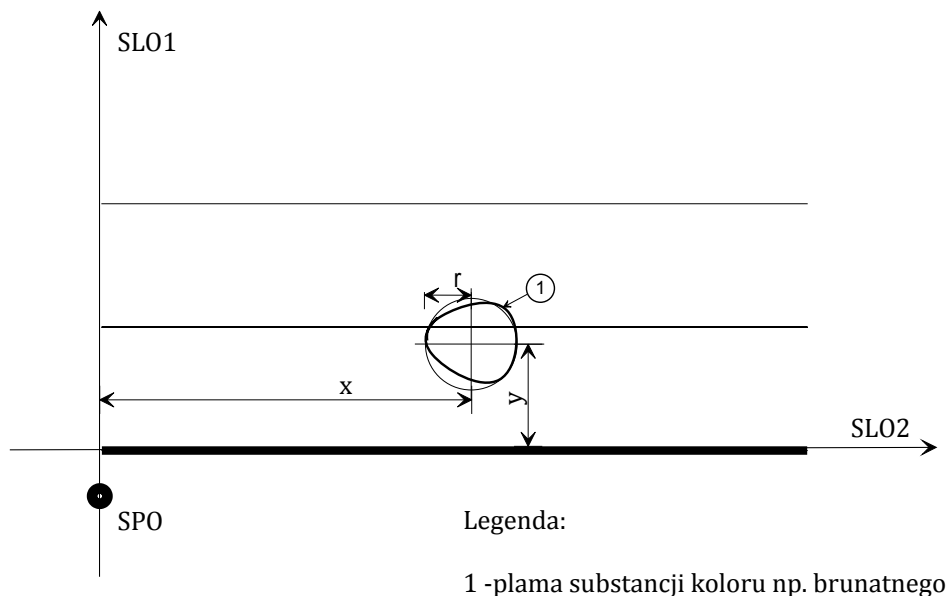
# Wymiarowanie plam

Często na miejscu zdarzenia drogowego występują ślady o nieregularnych kształtach. Są to najczęściej plamy substancji czy drobne elementy rozbitego pojazdu. W tym przypadku zaznaczamy środkiem kryjącym (np. kredą) krańcowe wartości ujawnionego śladu. Następnie dokonujemy pomiarów przeciwległych krańcowych wierzchołków w odniesieniu do SLO1 ( $x_1$ ,  $x_2$ ) i SLO2 ( $y_1$ ,  $y_2$ ). Na koniec nadajemy kolejny numer i charakteryzujemy plamę w legendzie szkicu oraz w protokole oględzin miejsca wypadku drogowego (rys. 6). Opisując substancję wskazujemy to, co widzimy. Przykładowo opisując plamę krwi podajemy tylko, że ujawniono plamę substancji koloru brązowego.



Rys. 6. Wymiarowanie śladu w postaci plamy

Drugim sposobem zwymiarowania śladu o nieregularnym kształcie jest opisanie okręgu na nim (rys. 7). Aby to zrobić oznaczamy krańcowe wartości śladu, a następnie opisujemy maksymalny okrąg na nim. Pomiaru dokonujemy wyznaczając wartość promienia ( $r$ ) lub średnicy oraz odległości od przyjętego układu współrzędnych od środka okręgu ( $x, y$ ). Opisu plamy dokonujemy w protokole oględzin miejsca zdarzenia analogicznie jak w przypadku wymiarowania za pomocą wpisania w prostokąt.



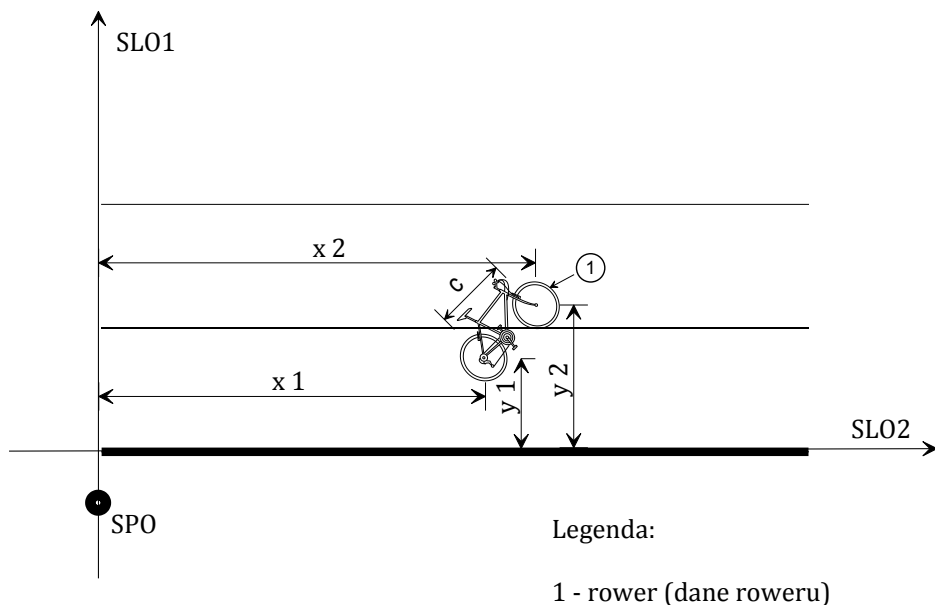
Rys. 7. Wymiarowanie śladu w postaci plamy za pomocą okręgu

## Rozdział 5.

# Wymiarowanie pojazdów

### Wymiarowanie pojazdu jednośladowego

Wymiarowanie pojazdu jednośladowego (rys. 8) jest przykładem zastosowania techniki pomiaru punktowego. Pomiarów dokonujemy do środka kół określając odległość od SLO1 ( $x_1$ ,  $x_2$ ) i od SLO2 ( $y_1$ ,  $y_2$ ). Dodatkowo mierzymy rozstaw kół ( $c$ ), który pozwoli nam na sprawdzenie poprawności wykonanych pomiarów. Istotnym elementem podczas opisu w protokole oględzin jest wskazanie kierunku położenia przodu pojazdu jednośladowego oraz opisanie, na którym boku pojazd się znajduje. Określenie to dostarcza informacji na temat kierunku poruszania się pojazdu.

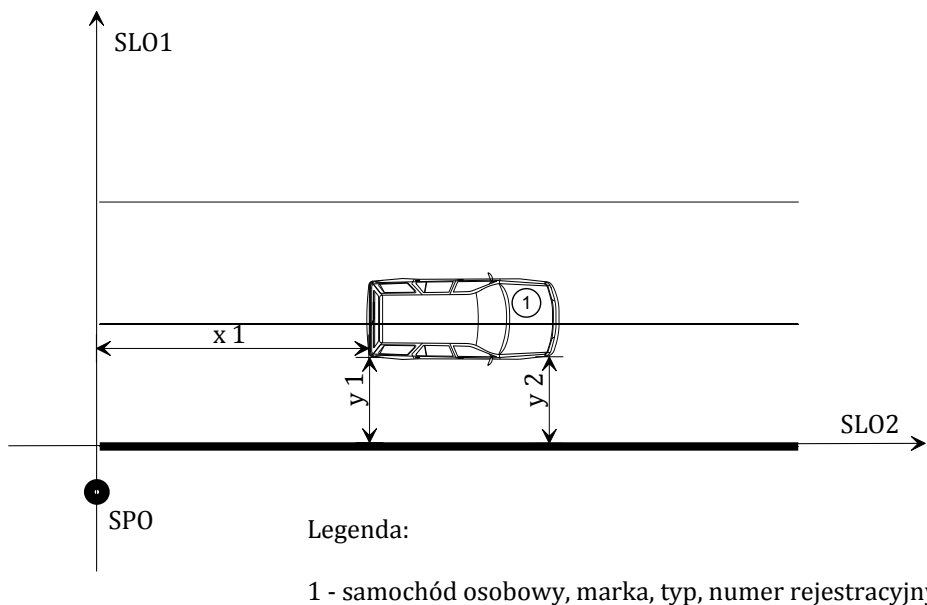


Rys. 8. Wymiarowanie pojazdu jednośladowego



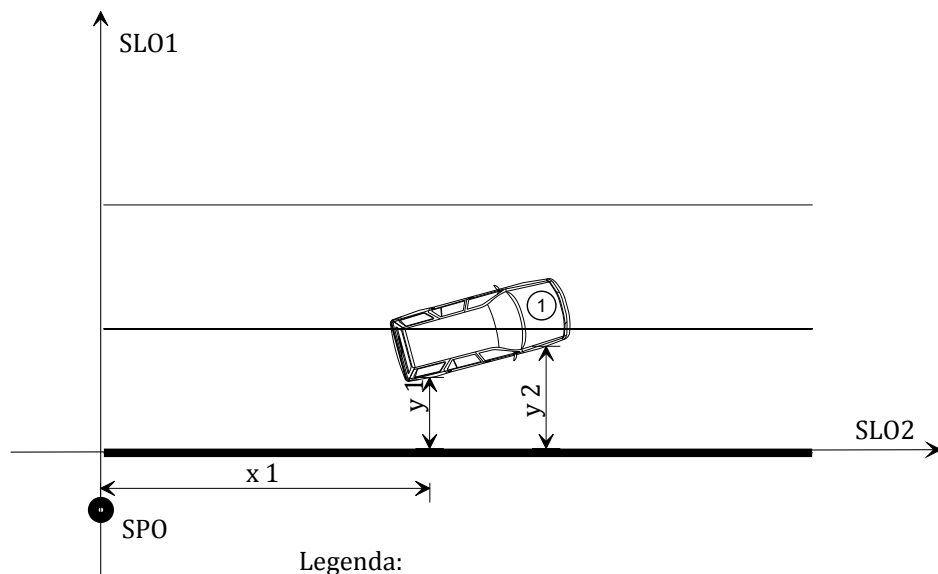
## Wymiarowanie samochodu osobowego

Największą liczbę wymiarowanych pojazdów na miejscu zdarzenia drogowego stanowią pojazdy osobowe, których wymiary są skatalogowane (rys. 9). Minimalna ilość wykonanych pomiarów jednoznacznie określających usytuowanie takiego pojazdu na szkicu stanowi wówczas podanie trzech wartości w odniesieniu do SLO1 i SLO2. Pomiarów można dokonać na dwa sposoby. W pierwszym przypadku należy zmierzyć dwie odległości od SLO1 ( $x_1, x_2$ ) i jedną od SLO2 ( $y_1$ ) bądź jedną odległość od SLO1 ( $x_1$ ) i dwie odległości od SLO2 ( $y_1, y_2$ ). Istotne jest określenie jednego punktu pojazdu wielośladowego w odniesieniu do SLO1 i SLO2. Pomiaru dokonujemy od krańcowych powierzchni pojazdu. W przypadku nietypowych pojazdów należy dokonać dodatkowo pomiarów ich szerokości i długości, a w sytuacjach mogących mieć znaczenie dla określenia przebiegu zdarzenia drogowego określić również ich wysokość.



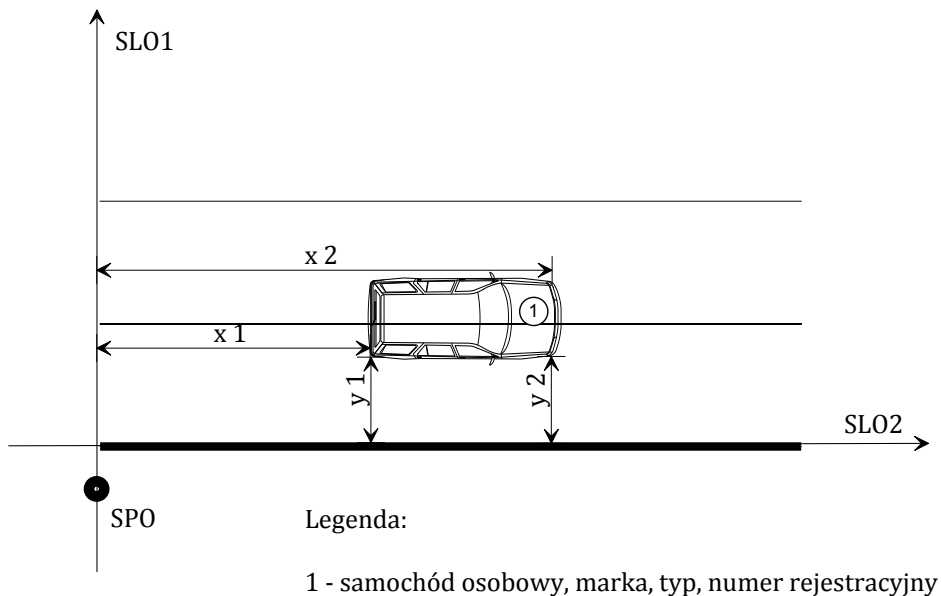
Rys. 9. Wymiarowanie pojazdu, przy którym wystarczające jest podanie trzech wartości pomiarowych.

Drugim sposobem zwymiarowania pojazdu wielośladowego przy wykorzystaniu minimalnej liczby pomiarów jest pomiar do osi kół pojazdu (rys. 10). Ten sposób dokonywania pomiarów jest łatwiejszy w przypadku znacznej deformacji pojazdu. Ważnym elementem wymiarowania pojazdu zdeformowanego jest dokonanie pomiaru od osi koła nie przemieszczonego, tj. takiego, które znajduje się w konstrukcyjnym miejscu pojazdu. W sytuacji potrącenia pieszego przez pojazd i powstania śladu na pojeździe dokonujemy dodatkowego pomiaru. Pomiar ten polega na zmierzeniu odległości od podłoża po powierzchni karoserii pojazdu do środka ujawnionego śladu np. wgniecenia szyby czołowej.



1 - samochód osobowy, marka, typ, numer rejestracyjny  
Rys. 10. Wymiarowanie pojazdu osobowego do osi kół

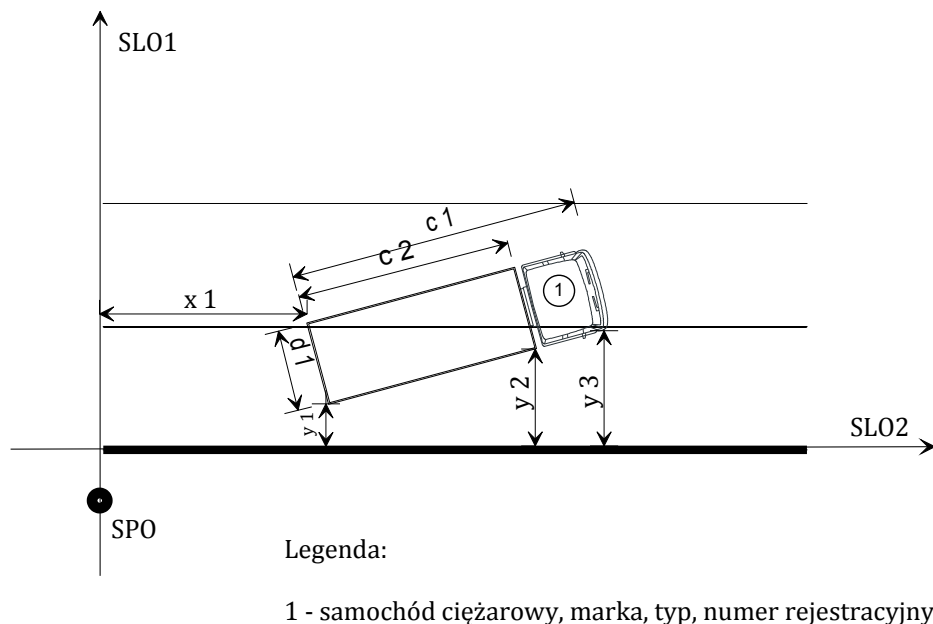
W praktyce najczęściej wykonuje się cztery pomiarów pojazdu wielośladowego, tj. mierzymy dwie odległości od SLO1 ( $x_1, x_2$ ) i dwie odległości od SLO2 ( $y_1, y_2$ ) (rys. 11). Wskazany sposób pomiarów może być stosowany zarówno do krańcowych powierzchni pojazdu, jak również do osi kół pojazdu.



Rys. 11. Wymiarowanie pojazdu osobowego

## Wymiarowanie pojazdu ciężarowego lub zespołu pojazdów

Wymiarowanie pojazdu ciężarowego lub zespołu pojazdów (rys. 12) stanowi wykorzystanie metody pomiarowej stosowanej w przypadku pojazdów osobowych ( $x_1$ ,  $y_1$ ,  $y_2$ ,  $y_3$ ). Jednakże w tym przypadku należy dokonać dodatkowych pomiarów długości ( $c_2$ ) i szerokości ( $d$ ) przyczepy lub naczepy oraz całego zespołu pojazdów ( $c_1$ ). Wykonanie dodatkowych pomiarów jest bardzo istotne z uwagi na dużą różnorodność zastosowanych nadwozi pojazdów. Wielokrotnie na przebieg zdarzenia drogowego wpływa również wysokość pojazdu ciężarowego lub zespołu pojazdów, która znacznie ogranicza pole widzenia kierowcy. Wówczas w protokole oględzin należy podać również tę wartość.

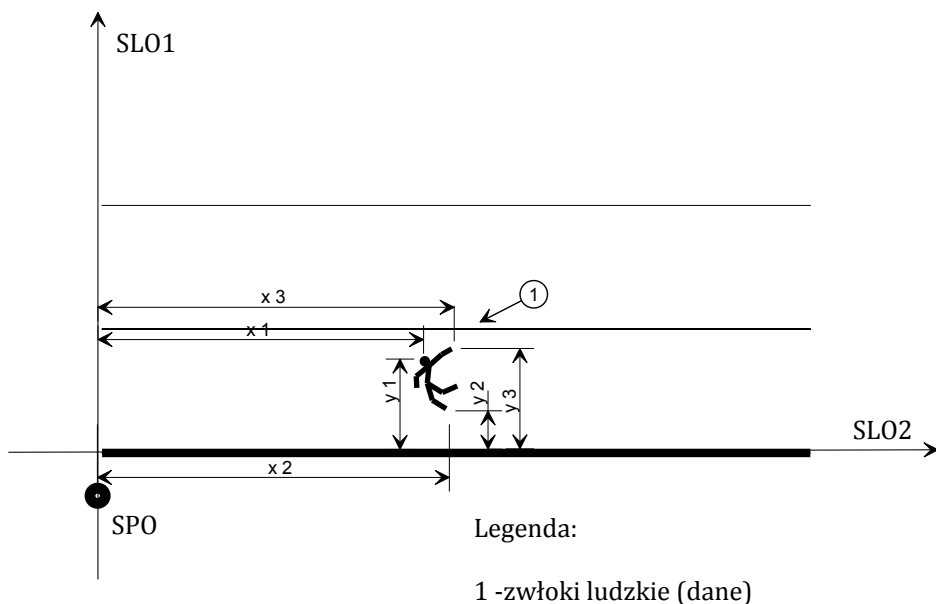


Rys. 12. Wymiarowanie pojazdu ciężarowego lub zespołu pojazdów

## Rozdział 6.

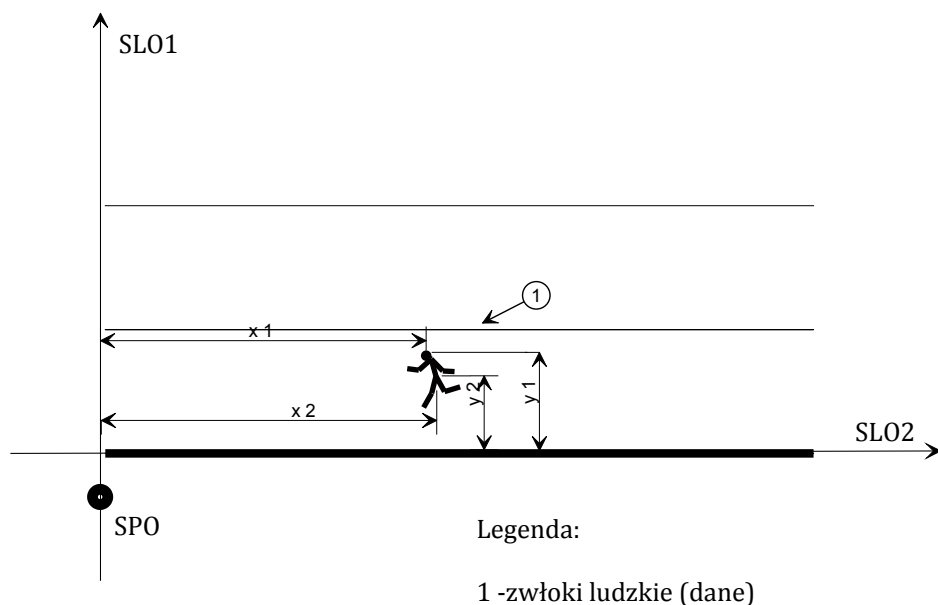
# Wymiarowanie zwłok ludzkich

Przed dokonaniem pomiarów usytuowanie zwłok powinniśmy odwzorowywać na powierzchni zastanej za pomocą środka kryjącego (np. kredy). Wykonanie tej czynności umożliwi nam dokonanie pomiarów również w przypadku zabrania zwłok z miejsca zdarzenia drogowego. Podczas wymiarowania zwłok ludzkich możemy skorzystać z dwóch sposobów. W pierwszym przypadku należy dokonać pomiarów usytuowania głowy ( $x_1, y_1$ ) oraz kończyn ( $x_2, x_3, y_2, y_3$ ) w odniesieniu do przyjętego układu współrzędnych SLO1 i SLO2 (rys. 13)



Rys. 13. Zwłoki ludzkie

Natomiast w drugim wskazujemy usytuowanie dwóch istotnych punktów ludzkiego ciała, tj. głowy  $(x_1, y_1)$  i pępka  $(x_2, y_2)$ , który wskazuje środek ciężkości ciała ludzkiego (rys. 14).

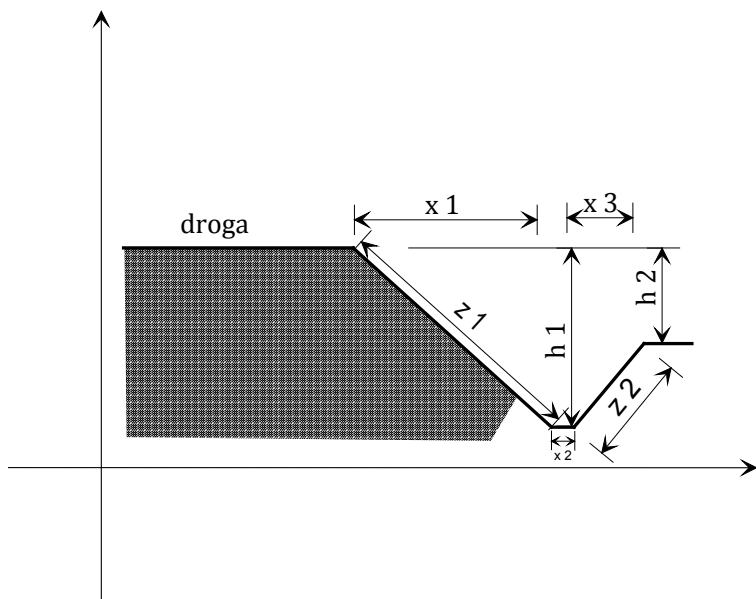


Rys. 14. Zwłoki ludzkie

## Rozdział 7.

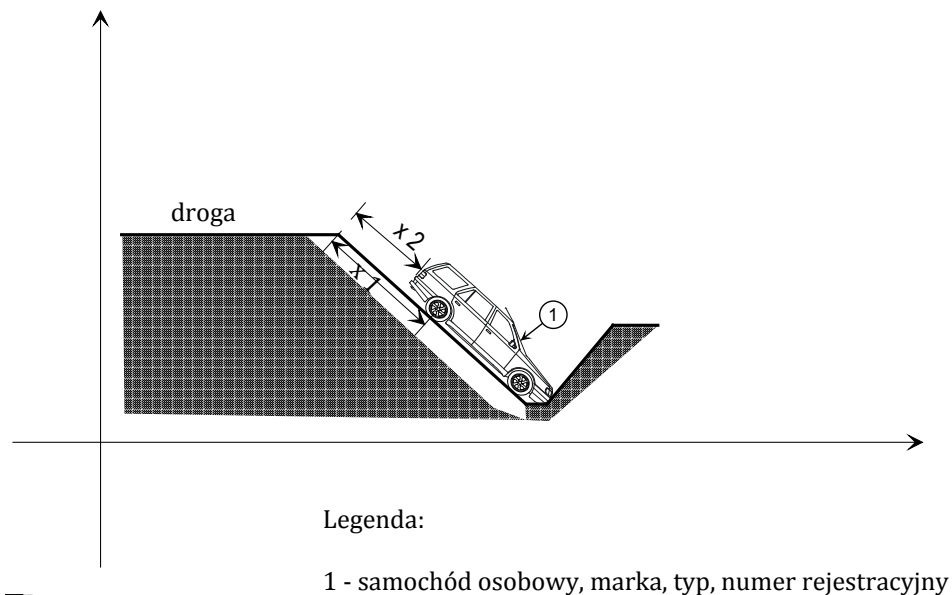
# Przekrój poprzeczny drogi

Wykonując czynności na miejscu zdarzenia drogowego wielokrotnie mamy do czynienia z sytuacją, w której istotne jest zwymiarowanie skarpy lub przydrożnego rowu melioracyjnego. Taka sytuacja będzie miała miejsce, gdy pojazd w wyniku zdarzenia drogowego tam się zatrzyma. Prawidłowe wykonanie tych pomiarów ułatwi nam bardzo pomoc drugiej osoby. Mierzenie głębokości rowu odbywa się za pomocą naciągniętej taśmy mierniczej bądź sznurka. W tym celu jedna z osób wchodzi do rowu i przykładą początek taśmy w jego najgłębszym miejscu, natomiast druga z osób, kontrolując prostopadłość taśmy do powierzchni drogi, odczytuje jej wartość w momencie kiedy stwierdzi, że jest ona równa z najwyższą krawędzią rowu. Następnie należy zmierzyć szerokość pochylenia ( $x_1$ ,  $x_3$ ), długość pochylenia ( $z_1$ ,  $z_2$ ) oraz szerokość dna rowu ( $x_2$ ) (rys. 15).



Rys. 15. Przekrój poprzeczny rowu melioracyjnego

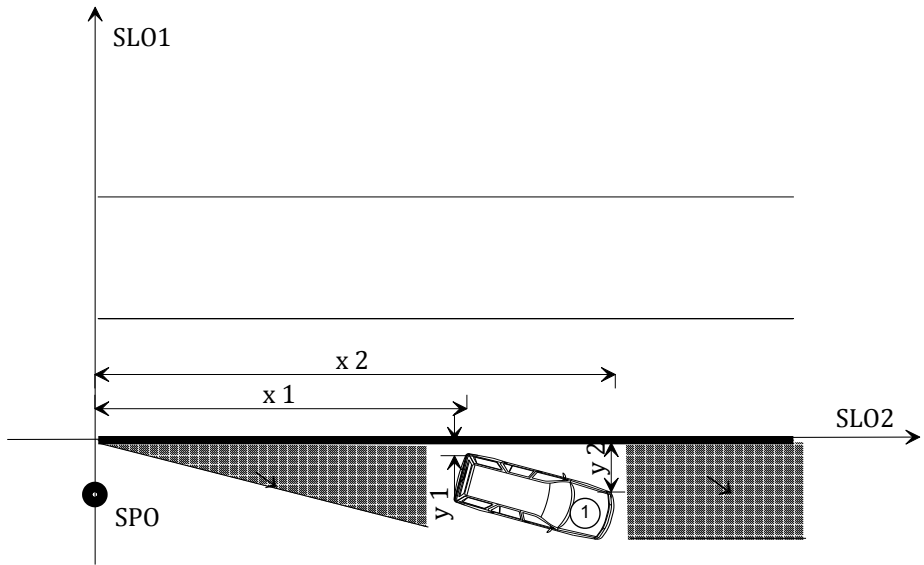
Wymiarując pojazd usytuowany w rowie melioracyjnym możemy dokonywać pomiarów zarówno do krańcowych elementów pojazdu, jak i do osi kół (rys. 16). W zdarzeniach drogowych, w których oś pojazdu znajduje się nad drogą lub jest uniesiona nad skarpą należy dodatkowo dokonać pomiaru wysokości uniesienia mierzonego punktu do podłoża.



Rys. 16. Przekrój poprzeczny wymiarowanie pojazdu



Wymiarując pojazd usytuowany na skarpie należy dodatkowo dokonać pomiarów w przekroju poprzecznym (rys. 17).



Legenda:

1 - samochód osobowy, marka, typ, numer rejestracyjny

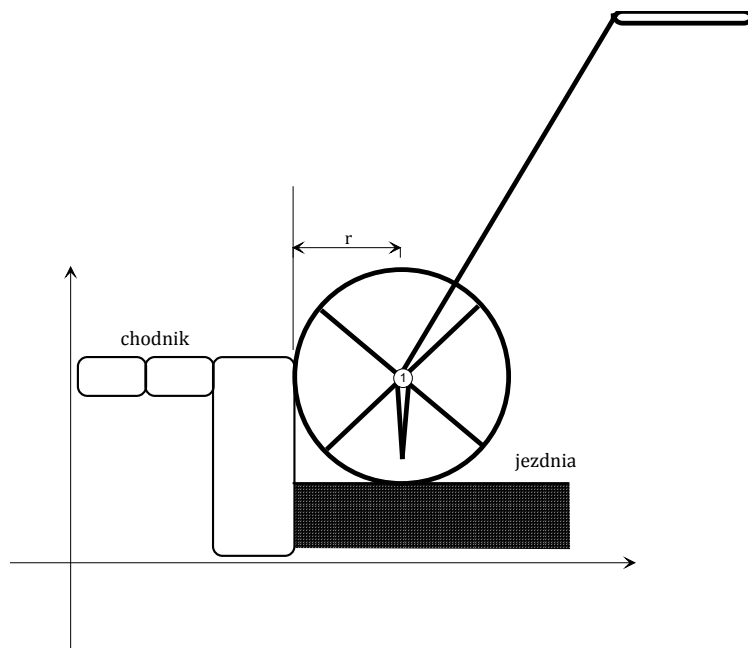
Rys. 17. Rzut z góry wymiarowanego pojazdu

## Rozdział 8.

# Dokładność pomiarów i popełniane błędy pomiarowe

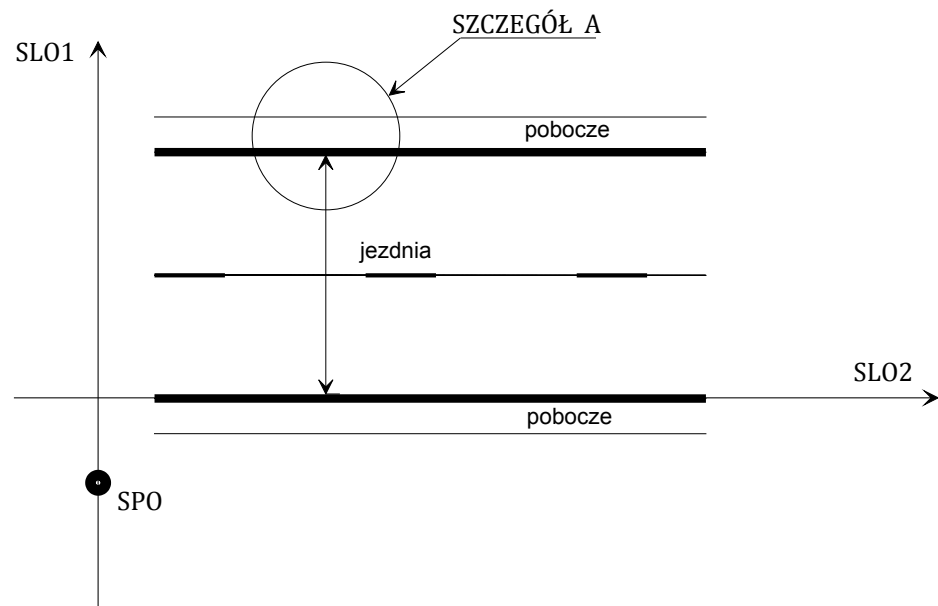
---

Dokonując pomiarów na miejscu zdarzenia drogowego istotna jest dbałość o dokładność wykonywanych pomiarów. Najczęściej popełnianym błędem przez funkcjonariuszy jest pomniejszanie wartości wykonanego pomiaru o wartość promienia wózka pomiarowego ( $r$ ). Podczas pomiaru szerokości jezdni istnieje możliwość dwukrotnego popełnienia tego błędu. Taka sytuacja będzie miała miejsce wówczas, gdy po obu stronach jezdni znajduje się krawężnik drogowy i nie dodamy podwójnej wartości promienia wózka mierniczego ( $r$ ) (rys. 18). Możliwość popełnienia takiego błędu będzie występowała w dowolnym pomiarze w sytuacji niewykonalności najechania wózkiem mierniczym na żądany punkt.



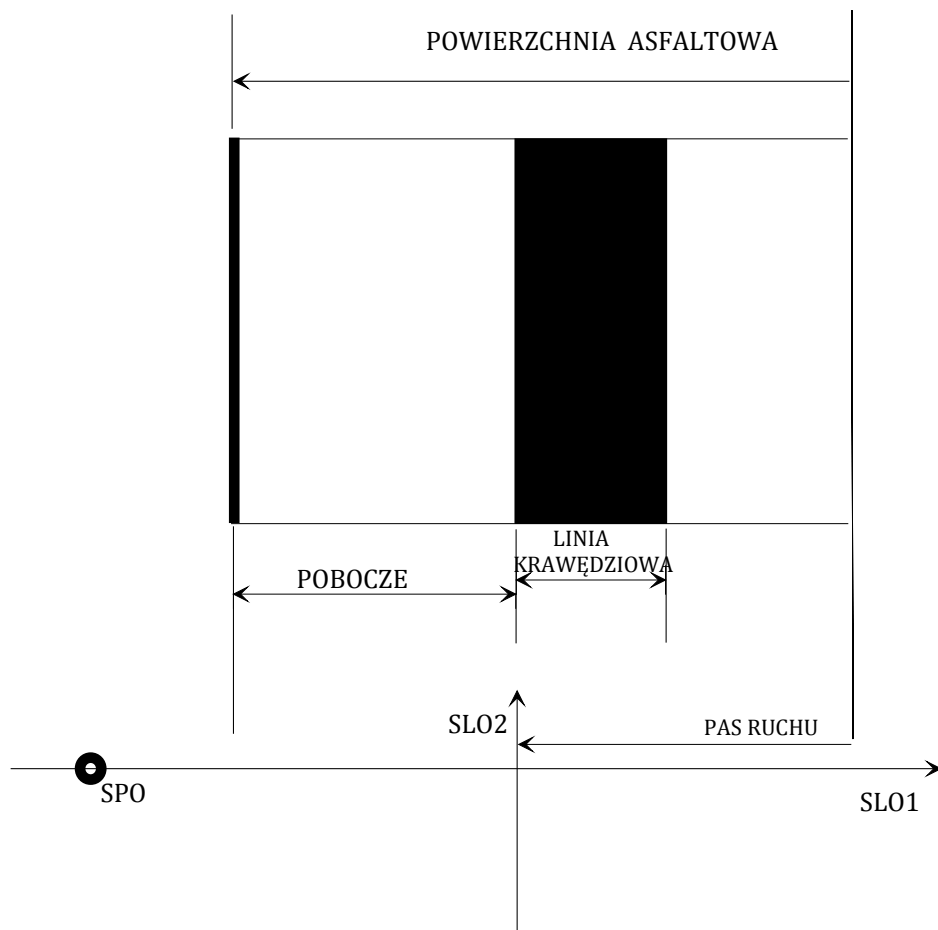
Rys. 18. Dokładność pomiaru wózkiem mierniczym

Dokonując pomiarów elementów istotnych dla zaistniałego zdarzenia drogowego można popełnić wiele błędów związanych z nieprawidłowym wskazaniem początku i końca wymiarowanego elementu. Na poniższym rysunku przedstawiono błędne określenie szerokości jezdni poprzez nieuwzględnienie w pomiarze wartości szerokości znaku poziomego tj. w tym przypadku linii krawędziowej ciągłej (rys. 19). Szczegół popełnienia błędu zaprezentowano na kolejnym rysunku (rys. 20).



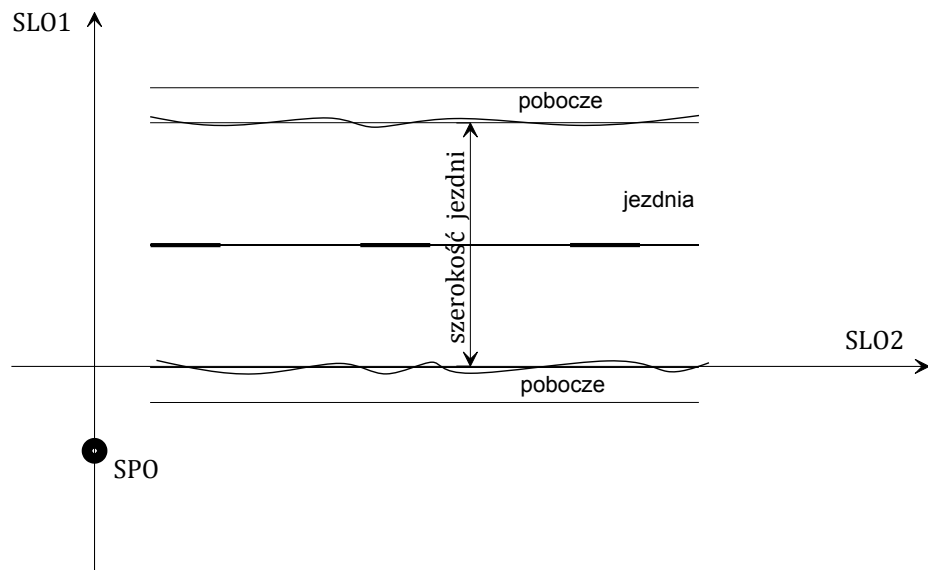
Rys. 19. Szczegół A pomiaru szerokości jezdni

Na przedstawionym fragmencie jezdni (rys. 20) pokazano możliwość popełnienia błędu pomiarowego, jaki powstaje w przypadku zmierzenia szerokości jezdni do krawędzi znaku poziomego „linia krawędziowa ciągła”. Poprawne zmierzenie tej wartości powinno być do zewnętrznej strony tego znaku. Błąd ten jest tym większy, im szersze są znaki poziome. Taki rodzaj błędu można popełnić dwukrotnie mierząc początek i koniec szerokości jezdni.



Rys. 20. Dokładność pomiaru jezdni

Inny często popełniany błąd podczas dokonywania pomiarów na miejscu zdarzenia drogowego występuje w sytuacji, gdy brak jest znaku poziomego wyznaczającego krawędź jezdni, natomiast krawędź ta jest nieregularną linią. W takim przypadku należy przyjąć wartość uśrednioną szerokości jezdni (rys. 21) będącą wypadkową kilku pomiarów. Błędem jest ograniczenie się do określenia szerokości jezdni w najszerszym lub najwęższym miejscu.



Rys. 21. Szerokość jezdni z nierówną krawędzią asfaltową

## Zakończenie

---

Podsumowując tematykę prawidłowego wykonywania pomiarów na miejscu zdarzenia drogowego należy podkreślić, iż czynności te należy przeprowadzić z należytą starannością, ponieważ powrót na miejsce w późniejszym czasie umożliwi tylko wymiarowanie infrastruktury tego miejsca, gdyż znaczna część powstałych śladów kryminalistycznych ulegnie zniszczeniu lub zniekształceniu. Wykonanie błędnych pomiarów lub ich brak w istotny sposób utrudni przeprowadzenie rekonstrukcji czy wizji lokalnej.

# Literatura

---

- Biegański Cz., *Kryminalistyczne badanie, oględziny miejsca zdarzenia z udziałem inspektora techniki kryminalistycznej*, Łódź 1986.
- Kozdrowski S., *Oględziny miejsca zdarzenia*, cz. I i II, Legionowo 1991.
- Ukraiński J., *Postępowanie przygotowawcze w sprawie o wypadek drogowy – część techniczna*, Rzeszów 1992.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 1260 t.j.).
- Wytoczne nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 lipca 2007 r. w sprawie postępowania policjantów na miejscu zdarzenia drogowego (Dz.Urz. KGP Nr 17, poz.133).
- Zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach (Dz.Urz. KGP. Nr 13, poz. 100).











# Zakład Prewencji i Ruchu Drogowego

**kom. Barbara Biestek**  
**st. asp. Ryszard Białas**  
**mł. asp. Elżbieta Sęktas**

Szkoła Policji w Katowicach  
ul. gen. Jankego 276  
40-684 Katowice-Piotrowice  
[www.katowice.szkolapolicji.gov.pl](http://www.katowice.szkolapolicji.gov.pl)

