

# RAPORT

Klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej dla odcinka DK nr 61 w granicach administracyjnych m. Łomży, należącej do sieci TEN-T.

Ulice: Zjazd, Plac Kościuszki, Wojska Polskiego.

Odcinek długości ok. 6,4km.

Opracowali:

Sylwia Tomaszewska  
Paweł Włodarek,  
Krzysztof Zieniuk.

Warszawa, grudzień 2016

## Wstęp

Opracowanie wykonano dla odcinka DK nr 61 w granicach administracyjnych m. Łomży, należącej częściowo do sieci TEN-T (ulice: Zjazd, Plac Kościuszki, Wojska Polskiego - odcinek długości ok. 6,4km) zgodnie z wymaganiami art. 24m ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1845), zwanym dalej Rozporządzeniem Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1845)..

## 1 Dane ogólne ocenianej drogi

### 1.1 Droga poddana klasyfikacji

Odcinek DK nr 61 w granicach administracyjnych m. Łomży liczy około 6,4 km. Zasadniczo na całym tym odcinku droga posiada przekrój jednojezdniowy z dwoma pasami ruchu (1x2), na skrzyżowaniach występują poszerzenia o dodatkowe pasy ruchu dla relacji skrętnych oraz pojawiają się azyle. Oceniany odcinek drogi został podzielony na dwa odcinki:

- ul. Wojska Polskiego, odcinek od granicy miasta do Placu T. Kościuszki o długości około 4,6km oraz

- ul. Zjazd, odcinek od Placu T. Kościuszki do granicy miasta o długości około 1,8km.

Podziału DK nr 61 na odcinki jednorodne dokonano biorąc pod uwagę parametry techniczne oraz natężenie ruchu drogowego. Orientacyjny przebieg DK nr 61 przez m. Łomżę oraz lokalizację analizowanych odcinków pokazano na Rys. 1.



Rys. 1. Orientacyjny przebieg DK nr 61 przez Łomżę.  
Źródło: opracowanie własne, © autorzy OpenStreetMap

Odcinek ul. Wojska Polskiego przebiega początkowo przez teren dość słabo zabudowany a następnie przechodzi przez typową zabudowę miejską. Na ul. Wojska Polskiego znajduje się ponad 20 skrzyżowań (w tym rondo, skrzyżowania z sygnalizacją świetlną oraz bez sygnalizacji świetlnej). Infrastruktura dla pieszych to chodniki (nie na całym ciągu), ponad 20 przejść dla pieszych (z azyłami, bez azyli i z sygnalizacją świetlną). Brak jest infrastruktury dla ruchu rowerowego. Plac T. Kościuszki to skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego (DK nr 61) z al. Legionów (DW nr 677), ul. Długą, ul. Rządową, ul. Piękną i ul. Zjazd (DK nr 61). Skrzyżowanie oznakowane jest jako rondo i posiada 2 pasy ruchu. Odcinek ul. Zjazd to północny wylot z m. Łomża, krzyżuje się z 6 ulicami (bez sygnalizacji), wyposażona jest w chodniki i przejścia dla pieszych (bez azyli i z azyłem), nie posiada infrastruktury dla ruchu rowerowego.

## 1.2 Dane o średnim dobowym natężeniu ruchu

Ze względu na to, że analizowana droga przebiega przez m. Łomżę nie ma bezpośrednich danych o średnim dobowym natężeniu ruchu z ostatniego Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 r. Generalny Pomiar Ruchu z 2015 r., GPR2015, [www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl). dla analizowanego odcinka. Z tego względu średnie dobowe natężenie ruchu przyjęto na podstawie GPR2015 (Rys. 2) oraz na podstawie



danych o natężeniu ruchu na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego (DK nr 61) i Sikorskiego (DK nr 63) na podstawie pomiaru z września 2015 roku wykonanego w godzinach 6:00-22:00 (Tabl. 1) Pomiar natężenia ruchu pojazdów rzeczywistych na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego i ul. Sikorskiego z dnia 14.09.2015 r..



Rys. 2. Średnio dobowe natężenie ruchu na DK 61 na wlotach do m. Łomża.  
Źródło: Generalny Pomiar Ruchu z 2015 r., GPR2015, www.gddkia.gov.pl.

Tabl. 1. Wyniki pomiaru ruchu na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego i Sikorskiego w godz. 6:00-22:00 we wrześniu 2015r.

Pomiar natężenia ruchu pojazdów rzeczywistych w godz.: 6:00-22:00												
Skrzyżowanie ulic: ul. Wojska Polskiego- ul. Sikorskiego												
Data: 14.09.2015 Dzień tygodnia: poniedziałek												
Ilości pojazdów:												
Wlot	Kierunek	Rowery	Motory	Osobowe	Dostawcze do 3.5t	Ciężarowe	Ciężarowe z przyczepą/naczepą	Autobusy	Inne	Razem		Struktura kierunkowa [%]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Północny	SL	0	0	904	95	46	32	92	4	1173	4 398	26,67%
	W	1	9	2469	144	55	35	14	0	2727		62,01%
	SP	0	1	382	42	30	18	24	1	498		11,32%
Południowy	SL	8	6	1901	171	47	54	48	2	2237	5 633	39,71%
	W	5	6	2227	182	42	21	11	2	2496		44,31%
	SP	3	0	713	40	26	117	1	0	900		15,98%
Wschodni	SL	3	4	826	79	53	246	2	3	1216	7 257	16,76%
	W	44	19	3251	374	173	1347	51	9	5268		72,59%
	SP	1	1	585	71	27	19	68	1	773		10,65%
Zachodni	SL	0	3	875	97	30	14	8	2	1029	8 577	12,00%
	W	11	21	3810	469	152	1137	50	13	5663		66,03%
	SP	2	14	1596	135	43	43	47	5	1885		21,96%
razem		78	84	19539	1899	724	3083	416	42	25865	25 865	
Struktura rodzajowa [%]		0,30%	0,32%	75,54%	7,34%	2,80%	11,92%	1,61%	0,16%	100,00%	Suma kierunkowa ruchu	
Struktura rodzajowo-kierunkowa [%]	SL	0,19%	0,23%	79,68%	7,82%	3,11%	6,12%	2,65%	0,19%	100,00%	5 655	21,86%
	W	0,38%	0,34%	72,78%	7,24%	2,61%	15,72%	0,78%	0,15%	100,00%	16 154	62,46%
	SP	0,15%	0,39%	80,77%	7,10%	3,11%	4,86%	3,45%	0,17%	100,00%	4 056	15,68%

Źródło: materiały przekazane przez Zamawiającego, Pomiar natężenia ruchu pojazdów rzeczywistych na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego i ul. Sikorskiego z dnia 14.09.2015 r..

Na podstawie wyników pomiarów ruchu ze skrzyżowania ul. Wojska Polskiego i Sikorskiego z 2015 roku można wywnioskować, że sumaryczne natężenie ruchu w godz. 6:00-22:00 na wlocie/wylocie zachodnim w przekroju wynosi około 16,5 tys. poj., a na wlocie/wylocie wschodnim około 15,0 tys. poj. Biorąc pod uwagę, że pomiar wykonywany był jedynie w godz. 6:00-22:00 (pora dzienna) oraz że udział

natężenia ruchu w porze nocnej w dobie w miastach wynosi około 5% można przyjąć że SDR na odcinku ul. Wojska Polskiego wyniesie około 16,5 tyś. i będzie większy 2,1 razy od SDR na odcinku na wlocie do m. Łomża (7,7 tyś). Analogicznie przyjęto, że SDR na odcinku ul. Zjazd wyniesie około 32,5 tyś. Zestawienie analizowanych odcinków z przyjętym SDR pokazano w Tabl. 2.

Tabl. 2. Przyjęty SDR na analizowanych odcinkach w 2015r.

Ulica	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka [km]	SDR [tyś. poj.]
Wojska Polskiego	Granica miasta	Plac T. Kościuszki	4,6	16,5
Zjazd	Plac T. Kościuszki	Granica miasta	1,8	32,5

Źródło: opracowanie własne

### 1.3 Dane o jednostkowych kosztach wypadków i ich ofiarach

Przyjęto następujące średnie jednostkowe koszty wypadków i ich ofiar w środkowym roku analizy (2014) (dane z Niebieskiej Księgi Niebieska Księga, nowe wydanie, lipiec 2015 r., Infrastruktura drogowa.):

- Jednostkowy koszt strat materialnych – 0,01997 mln zł/wypadek.
- Jednostkowy koszt ofiary lekko rannej w wypadku – 0,03123 mln zł/ofiarę.
- Jednostkowy koszt ofiary ciężko rannej w wypadku – 2,27196 mln zł/ofiarę.
- Jednostkowy koszt ofiary śmiertelnej w wypadku – 2,03010 mln zł/ofiarę.

## 2 Wyniki klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych

Na podstawie danych uzyskanych z Policji Komenda Miejska Policji w Łomży, Wydział Ruchu Drogowego, pismo z dnia 29 listopada 2016 r. TR.0151.125.2016.ACh. oraz z Obserwatorium BRD [www.obserwatoriumbrd.pl](http://www.obserwatoriumbrd.pl) w analizowanym okresie (lata 2013-2015) na DK nr 61 w granicach m. Łomży nie doszło do żadnego wypadku śmiertelnego. Z tego względu na obu analizowanych odcinkach – ul. Wojska Polskiego i ul. Zjazd poziom bezpieczeństwa ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych ze wszystkimi użytkownikami dróg, z pieszymi i rowerzystami oraz motocyklistami i motorowerzystami należy określić na bardzo



wysoki (Klasy ryzyka indywidualnego A, a poziom akceptacji ryzyka - „akceptowane”).

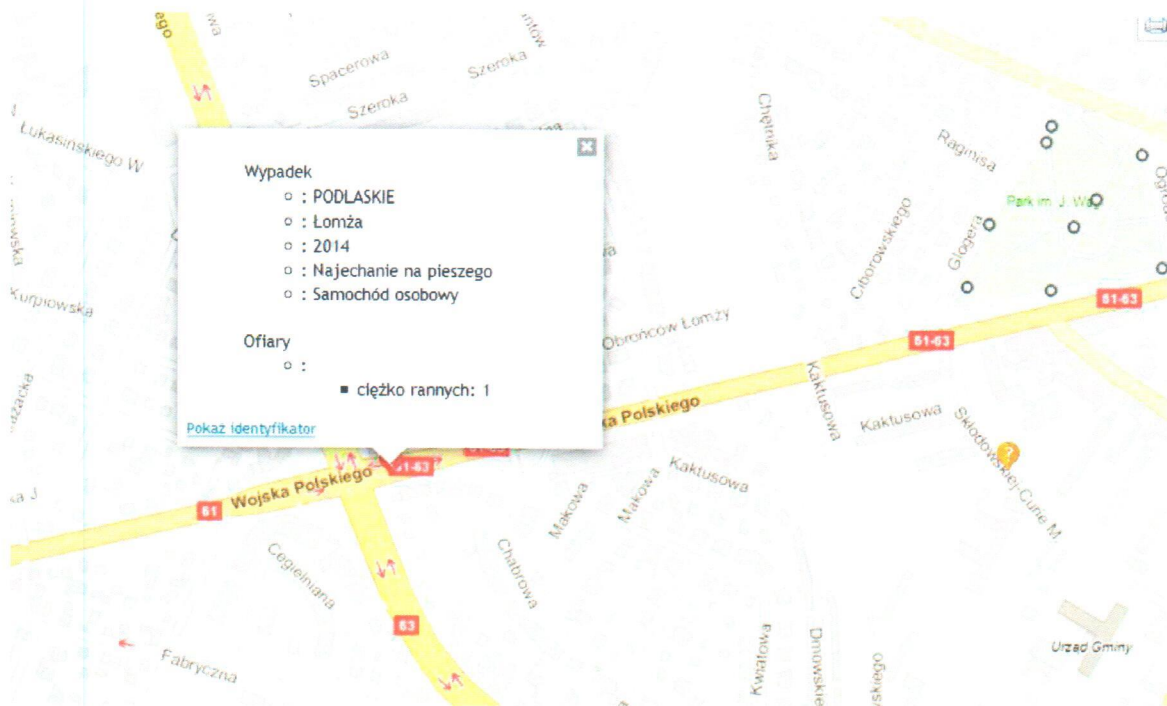
### 3 Wyniki klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej

W analizowanym okresie na odcinku ul. Wojska Polskiego odnotowano 1 wypadek z ofiarą lekko ranną (rok 2013, najechanie na pieszego przez samochód osobowy w okolicy skrzyżowania z ul. Nowogrodzką) - Rys. 3.



Rys. . Wypadek z 2013 r., najechanie na pieszego, ofiara lekko ranna.  
Źródło: [www.obserwatoriumbrd.pl](http://www.obserwatoriumbrd.pl)

W 2014 r. odnotowano także 1 wypadek z ofiarą ciężko ranną (najechanie na pieszego przez samochód osobowy w okolicy skrzyżowania z ul. Sikorskiego)- Rys. 4.



Rys. 4. Wypadek z 2014 r., najeżdżenie na pieszego, ofiara ciężko ranna.  
 Źródło: [www.obserwatoriumbrd.pl](http://www.obserwatoriumbrd.pl)

Na odcinku ul. Zjazd w analizowanym okresie nie odnotowano żadnych wypadków. Obliczone wielkości średniego dobowego ruchu rocznego  $N$  oraz prac przewozowych  $PP$  i aktualnych kosztów wypadków  $KWD_A$  obliczono zgodnie z poniższymi wzorami i przedstawiono w Tabl. 3.

$$PP = (365 \times N \times L)/10^9$$

gdzie:

$PP$  – praca przewozowa (mld pojazdokilometrów/3 lata).

$N$  – średni dobowy ruch roczny na odcinku drogi w trzyletnim okresie (pojazdów/dobę/3 lata) (oblicza się jako sumę średniego dobowego ruchu rocznego w każdym roku).

$L$  – długość odcinka drogi (km).

$$KWD_A = JKSM_A \times LW + JKLR_A \times LLR + JKCR_A \times LCR + JKZ_A \times LZ$$

gdzie:

$LW$  – liczba wypadków drogowych w okresie 3 lat.

$LLR$  – liczba ofiar lekko rannych (ofiar/3 lata).

$LCR$  – liczba ofiar ciężko rannych (ofiar/3 lata).

LZ – liczba ofiar śmiertelnych (ofiar/3 lata).

JKSM<sub>A</sub> – jednostkowy koszt strat materialnych w wypadku w środkowym roku trzyletniego okresu (mln zł/wypadek).

JKLR<sub>A</sub> – jednostkowy koszt ofiary lekko rannej w wypadku w środkowym roku trzyletniego okresu (mln zł/ofiarę).

JKCR<sub>A</sub> – jednostkowy koszt ofiary ciężko rannej w wypadku w środkowym roku trzyletniego okresu (mln zł/ofiarę).

JKZ<sub>A</sub> – jednostkowy koszt ofiary śmiertelnej w wypadku w środkowym roku trzyletniego okresu (mln zł/ofiarę).

Tabl. 3. Wielkości prac przewozowych i aktualnych kosztów wypadków

Ulica	Długość odcinka [km]	N [pojazdów/dobę/3 lata]	PP [mld pojazdokilometrów/3 lata]	KWD <sub>A</sub> [mln zł/3 lata]
Wojska Polskiego	4,6	22 759	0.03821	2,34313
Zjazd	1,8	44 864	0.02948	0,00000

Źródło: opracowanie własne

Współczynnik korekcyjny WK<sub>N</sub>, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane w roku bazowym 2013 obliczono ze wzoru:

$$WK_N = SKW_A / SKW_B$$

gdzie:

WKN – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013,

SKW<sub>A</sub> – średni koszt wypadku w Polsce w środkowym roku trzyletniego okresu analizy (mln zł/wypadek),

SKW<sub>B</sub> – średni koszt wypadku w Polsce w roku bazowym 2013 w (mln zł/wypadek).

Współczynnik WK<sub>N</sub> dla analizowanego okresu wyniósł 1.0266.



Wskaźniki gęstości aktualnych i unormowanych kosztów wypadków  $GKW_A$  i  $GKW_N$  obliczono ze wzorów podanych poniżej i podano w Tabl. 4.

$$GKW_A = KWD_A/L$$

gdzie:

$GKW_A$  – wskaźnik gęstości aktualnych kosztów wypadków (mln zł/km/3 lata).

$KWD_A$  – aktualne koszty wypadków (mln zł/3 lata).

L – długość odcinka drogi (km).

$$GKW^N = GKW_A/WK_N$$

gdzie:

$GKW_A$  – wskaźnik gęstości aktualnych kosztów wypadków według cen w roku analizy (mln zł/km/3 lata).

$GKW_N$  – wskaźnik gęstości unormowanych kosztów wypadków według cen z 2013 roku (mln zł/km/3 lata).

$WK_N$  – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013.

Tabl. 4. Wskaźniki gęstości aktualnych i unormowanych kosztów wypadków

Ulica	Długość odcinka [km]	$GKW_A$ [mln zł/km/3 lata]	$GKW_N$ [mln zł/km/3 lata]
Wojska Polskiego	4,6	2,34313	2,28237
Zjazd	1,8	0,00000	0,00000

Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z Tabelicą 3B Rozporządzenia odcinek ul. Wojska Polskiego znajduje się w **klasie ryzyka D, a poziom bezpieczeństwa określany jest jako niski**. Odcinek ul. Zjazd znajduje się natomiast w klasie ryzyka A, a poziom bezpieczeństwa określany jest jako bardzo wysoki. Ryzyko społeczne (Poziom akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami) na odcinku ul. Wojska Polskiego jest na poziomie akceptacji „tolerowane” (na podstawie tablicy 4 Rozporządzenia), a na odcinku ul. Zjazd określany jest jako „akceptowane”.

Bazową gęstość aktualnych kosztów wypadków drogowych  $BGKW_A$  oraz wskaźnik potencjału redukcji aktualnych i unormowanych kosztów wypadków drogowych

PRKW<sub>A</sub> i PRKW<sub>N</sub> dla analizowanych odcinków obliczono ze wzorów poniżej i przedstawiono w Tabl. 5.

$$BGKW_A = (PP \times BKKW_N \times WK_N) / L$$

gdzie:

BGKW<sub>A</sub> – bazowa gęstość aktualnych kosztów wypadków drogowych wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata).

PP – praca przewozowa (mld pojazdokilometrów/3 lata).

WK<sub>N</sub> – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013.

BKKW<sub>N</sub> – bazowa koncentracja unormowanych kosztów wypadków na odcinku drogi dla wybranej klasy drogi (mln zł/1 mld pojazdokilometrów/3 lata).

L – długość odcinka drogi (km).

$$PRKW_A = GKW_A - BGKW_A$$

gdzie:

PRKW<sub>A</sub> – wskaźnik potencjału redukcji aktualnych kosztów wypadków drogowych wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata),

GKW<sub>A</sub> – wskaźnik gęstości aktualnych kosztów wypadków drogowych (mln zł/km/3 lata),

BGKW<sub>A</sub> – bazowa gęstość aktualnych kosztów wypadków drogowych wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata).

$$PRKW_N = PRKW_A / WK_N$$

gdzie:

PRKW<sub>N</sub> – wskaźnik potencjału redukcji unormowanych kosztów wypadków na odcinku wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata),

PRKW<sub>A</sub> – wskaźnik potencjału redukcji aktualnych kosztów wypadków na odcinku wybranej klasy drogi (mln zł/km/3 lata),

WK<sub>N</sub> – współczynnik korekcyjny, umożliwiający przeliczenie aktualnych kosztów wypadków na koszty unormowane przeliczone na rok bazowy 2013.

Tabl. 5. Bazowa gęstość aktualnych kosztów oraz wskaźniki gęstości aktualnych i unormowanych kosztów wypadków

Ulica	Długość odcinka [km]	BGKW <sub>A</sub> [mld pojazdów-kilometrów/3 lata]	PRKW <sub>A</sub> [mln zł/km/3 lata]	PRKW <sub>N</sub> [mln zł/km/3 lata]
Wojska Polskiego	4,6	0,05543	2.28769	2.22837
Zjazd	1,8	0,10927	<0	<0

Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z tablicą 6 Rozporządzenia odcinek **ul. Wojska Polskiego** znajduje się w **III klasie skuteczności działań naprawczych** (potencjału redukcji kosztów wypadków), a **przewidywana redukcja kosztów wypadków określana jest jako średnia**. Odcinek **ul. Zjazd** znajduje się natomiast w **I klasie skuteczności działań naprawczych** (potencjału redukcji kosztów wypadków) i brak jest dla niego przewidywanej redukcji kosztów wypadków.

## 4 Wnioski

Wyniki klasyfikacji ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej dla analizowanych odcinków DK nr 61 w granicach administracyjnych m. Łomży przedstawiono w Tabl. 6 i Tabl. 7.

Tabl. 6. Wyniki klasyfikacji ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych

Ulica	Klasa ryzyka indywidualnego	Ryzyko indywidualne (poziom bezpieczeństwa)	Ryzyko indywidualne (Poziom akceptacji ryzyka)
Wojska Polskiego	A	bardzo wysoki	akceptowane
Zjazd	A	bardzo wysoki	akceptowane

Źródło: opracowanie własne

Tabl. 7. Wyniki klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej

Ulica	Klasa ryzyka społecznego	Ryzyko społeczne (Poziom akceptacji ryzyka)	Potencjał redukcji kosztów wypadków	Przewidywana redukcja kosztów wypadków
Wojska Polskiego	D	tolerowane	III	średnia
Zjazd	A	akceptowane	I	brak

Źródło: opracowanie własne



Wyniki analizy wskazują, że cały ciąg DK nr 61 w granicach administracyjnych m. Łomży ma najwyższą klasę ryzyka indywidualnego – A (poziom bezpieczeństwa bardzo wysoki a ryzyko akceptowane).

W przypadku ryzyka społecznego ul. Zjazd uzyskała najwyższą klasę ryzyka społecznego – A i poziom akceptacji ryzyka zagrożenia wypadkami – „akceptowane”. Ulica Wojska Polskiego uzyskała klasę ryzyka społecznego – D i poziom akceptacji ryzyka zagrożenia wypadkami – „tolerowane”.

Wśród analizowanych odcinków nie ma odcinka na którym stwierdzono nieakceptowany poziom ryzyka społecznego i ryzyka indywidualnego a więc nie ma wymogu prowadzenia w pierwszej kolejności działań naprawczych zmierzających do podniesienia poziomu bezpieczeństwa.

Głównym zagrożeniem na ul. Wojska Polskiego są wypadki związane z najechaniem na pieszych (1 osoba ciężko ranna i 1 osoba lekko ranna w ciągu 3 analizowanych lat). Ulica Wojska Polskiego powinna zostać poddana inspekcji brd ze szczególnym zwróceniem uwagi na infrastrukturę pieszą – chodniki i przejścia dla pieszych. Należy przeanalizować ilość i lokalizację przejść dla pieszych a także dokonać inspekcji obecnie funkcjonujących pod kątem:

- zastosowanej geometrii,
- widoczności (szczególnie w porze nocnej),
- prędkości pojazdów w obszarze przejść,
- niebezpiecznych manewrów wykonywanych przez pojazdy w rejonie przejść (w szczególności wyprzedzanie się pojazdów).

Wyniki tej inspekcji powinny umożliwić podjęcie decyzji czy wymagane są działania naprawcze zmierzające do podniesienia poziomu bezpieczeństwa na ul. Wojska Polskiego.

Sylwia Tomasz

Paweł Miodor

Krzysztof Zurek

## Wykaz źródeł

- [1] Generalny Pomiar Ruchu z 2015 r., GPR2015, [www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl).
- [2] Komenda Miejska Policji w Łomży, Wydział Ruchu Drogowego, pismo z dnia 29 listopada 2016 r. TR.0151.125.2016.ACh.
- [3] Niebieska Księga, nowe wydanie, lipiec 2015 r., Infrastruktura drogowa.
- [4] Pomiar natężenia ruchu pojazdów rzeczywistych na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego i ul. Sikorskiego z dnia 14.09.2015 r.
- [5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1845).
- [6] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych z późn. zm. (Dz. U. z 1985 r. nr 14 poz. 60).
- [7] [www.obserwatoriumbrd.pl](http://www.obserwatoriumbrd.pl)

Załącznik



Rzeczpospolita Polska

**CERTYFIKAT  
AUDYTORA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Na podstawie art. 24n ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

stwierdza się, że

**Pani Sylwia Adriana Tomaszewska**  
urodzona 7 lipca 1976 r.

jest audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Certyfikat jest ważny do dnia ...9. lipca 2018 r. ....



minister właściwy do spraw transportu  
(pieczęć okrągła ministra właściwego do spraw transportu)

Warszawa, dnia ...9. lipca 2018 r. ....