



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.410.010.04.2016

P/16/037

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

ul. Krakowska 28, 45-075 Opole

T +48 77 449 70 00, F +48 77 449 70 44

lop@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/16/037 - Organizacja i przygotowanie do działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontroler	Kontrolę przeprowadził, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ , Marek Dudek, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/48/2016 z dnia 23 sierpnia 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Komenda Powiatowa Policji w Brzegu, ul. Robotnicza 19, kod pocztowy 49-300, nr statystyczny 531125704, zwana w dalszej części niniejszego wystąpienia Komendą.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Komendantem Powiatowym Policji w Brzegu jest od dnia 17 października 2016 r. inspektor Zbigniew Dychus. Poprzednio Komendantem Powiatowym Policji w Brzegu był od dnia 1 stycznia 2014 r. do 6 października 2016 r. inspektor Arkadiusz Bieda, a w okresie od dnia 7 października 2016 r. do 16 października 2016 r. pełniącym obowiązki Komendanta Powiatowego Policji w Brzegu był komisarz Adam Bielecki ² . (dowód: akta kontroli, str. 3-4, 759-761)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia³ pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działania podejmowane przez Komendanta Powiatowego Policji w Brzegu na rzecz organizacji zabezpieczenia i przygotowania do działań ratowniczych na nadzorowanym odcinku autostrady A4.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Do działań tych wyznaczeni byli przede wszystkim funkcjonariusze Wydziału Ruchu Drogowego Komendy⁴. Stan osobowy i organizacja tego Wydziału uwzględniały zasady ustalone przez Komendanta Głównego Policji i umożliwiały zabezpieczenie i przygotowanie do działań ratowniczych na nadzorowanym odcinku autostrady A4. Przeprowadzane analizy działań podejmowanych w odniesieniu do zaistniałych wypadków drogowych ograniczone były do wydarzeń o dużej liczbie poszkodowanych i/lub dużej liczbie uczestniczących pojazdów oraz wykorzystywane były do dyslokacji służby i wewnętrznych szkoleń funkcjonariuszy.

Badanie wybranej próby zdarzeń drogowych z lat 2015-2016 (I półrocze) potwierdziło, że sposób organizacji i zabezpieczenie przebiegu działań ratowniczych, w których uczestniczyli funkcjonariusze Komendy na nadzorowanym odcinku autostrady A4, był poprawny, użyte siły i środki były adekwatne do zaistniałych zdarzeń, a prowadzona w tym zakresie dokumentacja była rzetelna⁵.

¹ Dz. U. z 2015 r. poz. 1096 oraz z 2016 r. poz. 677, dalej: ustawa o NIK.

² W rozkazie personalnym nr 3034/2016 z dnia 5 października 2016 r. Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu wskazano, że dotyczy on powierzenia obowiązków Komendanta Powiatowego Policji w Brzegu dotychczasowemu Zastępcy Komendanta komisarzowi Adamowi Bieleckiemu do czasu powołania nowego Komendanta.

³ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

⁴ Dalej: WRD.

⁵ Za wyjątkiem karty EWK-99012535C.

Współpraca z zarządcą autostrady A4, samorządami i jednostkami straży pożarnej polegała na wymianie informacji i koordynacji działań ratowniczych i – pomimo, że nie zostały zawarte porozumienia jej dotyczące – przebiegała prawidłowo.

Prawidłowo realizowane były również zadania związane z usuwaniem z autostrady A4 unieruchomionych tam pojazdów, w tym po zdarzeniach drogowych i w sytuacjach, gdy pojazd utrudniał ruch lub zagrażał bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Podejmowane działania w zakresie rozładowywania korków i zatorów na autostradzie A4 obejmowały, m.in. udzielanie niezbędnej pomocy kierującym pojazdami, kierowanie ruchem i organizowanie objazdów. W zakresie tym współpracowano z innymi uczestnikami działań ratowniczych, wykorzystując m.in. przewidziane w planach ratowniczych drogi objazdy w przypadkach zamknięcia określonych odcinków autostrady. Posiadane wyposażenie WRD umożliwiało przygotowanie i skuteczne zabezpieczanie działań ratowniczych na nadzorowanym odcinku autostrady A4. Należy jednak zauważyć, że zły stan techniczny lub ograniczona sprawność niektórych elementów zestawów do zabezpieczania miejsc zdarzeń drogowych (np. oznakowanie, elektro-flary) może ograniczać możliwość prawidłowego (pełnego) zabezpieczenia miejsca zdarzenia, a także może stwarzać ryzyko dla policjantów uczestniczących w zdarzeniu drogowym oraz uczestników ruchu drogowego, w szczególności w przypadku wykonywania czynności zabezpieczenia miejsca zdarzenia po zmroku.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły:

- zaniechania rejestracji w karcie jednego zdarzenia drogowego⁶ wszystkich wymaganych danych (informacji);
- liczby przeszkolonych na kursach specjalistycznych policjantów WRD, która w sposób istotny odbiegała od stanu oczekiwanego, wynikającego ze zgłaszanych w tym zakresie potrzeb i w związku z tym mogąca negatywnie wpływać na prawidłowość realizacji zadań w badanym obszarze.

NIK zwraca uwagę, że przeszkolenie 10 z 17, tj. 58,8 % funkcjonariuszy WRD w zakresie kontroli ruchu drogowego było niewystarczające i stwarzało ryzyko wykonywania zadań wymagających wiedzy specjalistycznej przez policjantów nieposiadających odpowiedniego przeszkolenia zawodowego. Również liczba funkcjonariuszy WRD legitymująca się przeszkoleniem w zakresie udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy (pięciu z 17, tj. 29,4%) była niewystarczająca z uwagi na okoliczność, iż funkcjonariusze WRD niejednokrotnie jako pierwsi przyjeżdżają na miejsce wypadku, a fachowo udzielona pierwsza pomoc przedmedyczna decyduje o życiu i zdrowiu poszkodowanych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Udział Policji w zabezpieczeniu działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych

1.1. Stan organizacyjno-kadrowy pionu ruchu drogowego

Opis stanu
faktycznego

Stosownie do zapisów Regulaminu Komendy⁷ w jej strukturze wydzielono 9 komórek organizacyjnych, w tym WRD. W regulaminie tym do realizacji przez WRD przydzielono 14 zadań, w tym zadania dotyczące *analizowania bezpieczeństwa, porządku, płynności ruchu na drogach publicznych, badania przyczyn i okoliczności powstawania wypadków i kolizji drogowych*. Szczegółowe zadania dla WRD ustalił Naczelnik tego Wydziału w dniu 30 kwietnia 2014 r. określając w strukturze organizacyjnej WRD trzy komórki organizacyjne:

⁶ Karta nr EWK-99012535C dotycząca zdarzenia drogowego z dnia 4 lipca 2015 r.

⁷ Regulamin wprowadzony przez Komendanta KPP w porozumieniu z Opolskim Komendantem Wojewódzkim od dnia 10 czerwca 2011 r. wraz z zmianami z dnia 19 kwietnia 2012 r. i z dnia 24 października 2012 r.

kierownictwo (naczelnik i kierownik), Zespół Kontroli Ruchu Drogowego (asystent, kontroler, referent, policjant) oraz Ogniwo Obsługi Zdarzeń Drogowych (kontroler, referent, policjant)⁸. W przyjętych przez funkcjonariuszy WRD *kartach opisu stanowisk pracy* uszczegółowiono dla nich zakres zadań, odpowiedzialności i współpracy z podmiotami zewnętrznymi, m.in. z zarządcami dróg.

W dokumentach tych nie wydzielono komórki organizacyjnej prowadzącej wyłącznie działania na nadzorowanym przez WRD odcinku autostrady A4, ani też nie ustalono wydzielonych zadań w tym zakresie dla poszczególnych funkcjonariuszy.

Komendant wyjaśnił, że stan etatowy WDR nie pozwala na wydzielenie osobnej komórki organizacyjnej prowadzącej wyłącznie działania na nadzorowanym odcinku autostrady A4.

(dowód: akta kontroli, str. 7-46, 73-106, 575-584, 600-603)

Na dzień 1 stycznia 2015 r. w WRD zatrudnionych było 18 funkcjonariuszy i pracownik cywilny, a na dzień 30 czerwca 2016 r. 17 funkcjonariuszy (z tego 12 funkcjonariuszy w Zespole Kontroli Ruchu Drogowego i pięciu funkcjonariuszy w Ogniwie Obsługi Zdarzeń Drogowych⁹) i pracownik cywilny. Stan zatrudnienia w Komendzie wynosił na 30 czerwca 2016 r. 193 osoby, tj. 167 funkcjonariuszy i 26 pracowników cywilnych.

Analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego opracowana przez WRD wykazała, że na terenie powiatu wydarzyło się 51 (2014 r.) i 45 (2015 r.) wypadków drogowych oraz odpowiednio 578 i 630 kolizji drogowych. W latach tych liczba ofiar śmiertelnych wyniosła odpowiednio 7 i 6 osób, liczba zgonów w ciągu 30 dni od wypadku odpowiednio 3 i 2 osoby, a liczba rannych odpowiednio 64 i 63 osoby. W I półroczu 2016 r. wydarzyło się 26 wypadków (tj. o 24% więcej niż w I półroczu 2015 r.) i 354 kolizje (tj. o 25% więcej niż w I półroczu 2015 r.), w których zginęły 3 osoby (analogicznie jak w I półroczu 2015 r.), a 31 osób odniosło rany (tj. o 3% mniej niż w I półroczu 2015 r.).

Komendant wyjaśnił: *Analiza stanu bezpieczeństwa nie ma praktycznie wpływu na wielkość i strukturę etatową WRD Komendy, gdyż zgodnie z poleceniem wydanym przez Komendanta Głównego Policji z dnia 24 kwietnia 2013 r., stan etatowy pionu ruchu drogowego ustalony jest na poziomie nie niższym niż 10% stanu etatowego i wynosi 18 etatów, co wynika z ogólnego stanu etatowego Komendy. W przypadku wzrostu liczby zdarzeń drogowych na nadzorowanym odcinku autostrady A4, jest możliwość wsparcia z WRD Komendy Wojewódzkiej Policji¹⁰ w Opolu oraz jednostek ościennych woj. opolskiego po wcześniejszym zgłoszeniu takich potrzeb do jednostki nadrzędnej.*

W Komendzie w badanym okresie, stan zatrudnienia funkcjonariuszy WRD wynosił nie mniej niż 10 % etatów stanu osobowego policjantów¹¹.

(dowód: akta kontroli str. 123-150, 199, 572-574, 580-581, 600-603)

1.2. Organizacja i realizacja służby na autostradach i drogach ekspresowych

Opis stanu faktycznego

W sporządzanych przez Naczelnika WRD *Analizach bezpieczeństwa na drogach* w Powiecie Brzeskim (za okresy miesięczne, półroczne i roczne), zawarte były m.in. zadania i cele do realizacji, zmierzające do poprawy bezpieczeństwa i wynikające z tych analiz. W analizie za 2015 r. wskazano 18 zadań, a w analizie za I półrocze 2016 – 17 zadań i celów do realizacji, przy czym żadne z nich nie dotyczyło

⁸ Powyższe zmiany organizacyjne wynikały z rozkazu organizacyjnego nr 1/14 z dnia 30 stycznia 2014 r. Komendanta. W uzasadnieniu zmiany wskazano m.in., że wiąże to się z usprawnieniem czynności kontrolnych, jak też podniesieniem jakości i skróceniem czasu obsługi zdarzeń drogowych.

⁹ Dalej: Ogniwo.

¹⁰ Dalej: KWP.

¹¹ Na dzień 1 stycznia 2015 r. stan zatrudnienia w Komendzie wynosiła 169 funkcjonariuszy, w tym 18 w WRD, na 31 grudnia 2015 r. i 30 czerwca 2016 r. odpowiednio: 168 i 17 oraz 167 i 17.

bezpośrednio (wyłącznie) działań na nadzorowanym odcinku autostrady A4, lecz skierowane były na poprawę organizacji służby, stanu technicznego i oznakowania dróg oraz innych celów związanych ze zwiększeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego na wszystkich rodzajach dróg¹².

Naczelnik WRD wyjaśnił: *Nadzorowany przez KPP w Brzegu odcinek A4 jest drogą relatywnie bezpieczną. Zdarzenia drogowe, które wystąpiły w 2015 i 2016 r. (do dnia 30 czerwca) wynikały głównie z niedostosowania się kierujących do zmiennych warunków drogowych wynikających m.in. z prowadzonych prac remontowanych na odcinkach drogi oraz przemęczenia osób kierujących.*

Na terenie Powiatu Brzeskiego policjanci Komendy nadzorowali: autostradę A4 na odcinku 13,448 km (jezdnia północna i południowa) i 5,992 km (wyłącznie jezdnia północna), 59,704 km dróg krajowych, 123,383 km dróg wojewódzkich, 317,782 km dróg powiatowych i 378,172 km dróg gminnych.

W WRD nie organizowano i nie realizowano działań na autostradzie A4 w sposób szczególny, a w badanym okresie na odcinku A4 objętych nadzorem WRD nie było centralnej koordynacji działań¹³. W odniesieniu do odcinka A4 sporządzane plany dyslokacji służby wynikały z dyspozycji jednostki nadrzędnej.

Według wyjaśnienia Naczelnika WRD *KWP w Opolu wyznacza zgodnie z przesłanym grafikiem służby na tej trasie, celem wyeliminowania między innymi nieprawidłowości związanych z obywatelami narodowości rumuńskiej, którzy zatrzymują pojazdy niezgodnie z przepisami oferując tombak, jako złoto. Może to stwarzać dodatkowe zagrożenia ruchu drogowego na autostradzie A4. Również w przypadku zgłoszeń na numer alarmowy o nieprawidłowościach wysyłany jest za pośrednictwem dyżurnego Komendy patrol ruchu drogowego.*

Komendant wyjaśnił, że do podstawowych zadań funkcjonariuszy WRD należy nadzór miejsc szczególnie niebezpiecznych na wszystkich drogach powiatu brzeskiego. W przypadku autostrady A4 polega to głównie na patrolowaniu tej drogi przy użyciu wideorejestratora, który jest najskuteczniejszym narzędziem represjonującym kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego. Nie ma możliwości prowadzenia kontroli statycznej pojazdów w miejscach, w których statystycznie doszło do największej ilości zdarzeń drogowych z uwagi na obowiązujące przepisy ruchu drogowego oraz bezpieczeństwo policjantów, jak i uczestników ruchu drogowego poruszających się autostradą A4.

Na nadzorowanym odcinku autostrady A4 liczba zdarzeń drogowych w 2014 r. i 2015 r. była zbliżona, jednak w 2015 r. wydarzyło się dwukrotnie więcej wypadków, w których istotnie wzrosła liczba osób w nich uczestniczących (o trzy ofiary śmiertelne i pięciu rannych)¹⁴.

(dowód: akta kontroli str. 107-110, 123-150, 322-476, 600-603, 641-650, 693-695)

Naczelnik WRD sporządzał plany dyslokacji służby funkcjonariuszy WRD dla wszystkich nadzorowanych dróg będących w rejonie działania Komendy, ustalając patrole funkcjonariuszy, trasy (rejony, posterunki), środek transportu, czas służby i skład osobowy danego patrolu. W godzinach nocnych (tzw. III zmiana) w przypadkach braku służby patrolowej, Naczelnik ustalał dwuosobowy dyżur wypadkowy spośród funkcjonariuszy WRD¹⁵.

Na podstawie planów dyslokacji służby funkcjonariuszy WRD oraz grafików służby ustalono, że na nadzorowanym odcinku A4 w 2015 r. służbę pełnił dwuosobowy

¹² W szczególności dotyczyło to: planowania do służby policjantów w radiowozie nieoznakowanym, planowania patroli w czasie I i II zmiany i w godzinach nocnych, priorytetowego traktowania zadań pod kątem kontroli samochodów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 7,5 t oraz autobusów, wykorzystania motocykli służbowych, działań edukacyjnych, poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.

¹³ Centralna koordynacja prowadzona była wyłącznie na odcinku drogi krajowej nr 94.

¹⁴ Dane w zakresie liczby zdarzeń i szkód osobowych podano w pkt 1.1. wystąpienia.

¹⁵ Dyżur pełniony był przez funkcjonariuszy w miejscu zamieszkania, a w przypadkach zdarzeń drogowych, dyżurny Komendy wzywał pełniących dyżur, przydzielając im wykonanie czynności związanych z wypadkiem drogowym.

patrol zmotoryzowany funkcjonariuszy WRD (75 przypadków, w tym 59 z wykorzystaniem radiowozu oznakowanego i 14 w służbach nieoznakowanych), w tym w dwóch przypadkach patrol pełniony był wspólnie z Inspekcją Transportu Drogowego¹⁶. W I półroczu 2016 r. liczba patroli (dwuosobowych, zmotoryzowanych) na A4 wyniosła 37, w tym 35 patroli odbyło się z wykorzystaniem radiowozu oznakowanego, a dwa z wykorzystaniem radiowozu nieoznakowanego¹⁷. Na podstawie analiz tych planów ustalono, że dyslokacja służby, w tym na nadzorowanym odcinku autostrady A4, uwzględniała m.in. stan bezpieczeństwa, zagrożenie przestępczością, natężenie i strukturę ruchu, służbę koordynowaną, porę dnia i roku, warunki atmosferyczne, przewidywane zagrożenia (tj. przesłanki wymienione w postanowieniach § 7 zarządzenia nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów¹⁸), a kierowane do służby na drodze patrole były – zgodnie z §8 ust. 1 tego zarządzenia – co najmniej dwuosobowe.

Komendant wyjaśnił: *organizacja pełnienia służby na autostradzie A4 przez funkcjonariuszy WRD wynika głównie z przesłanego grafiku służby z WRD KWP w Opolu. W celu kontroli prawidłowości przestrzegania głównie prędkości jazdy i oznakowania na nadzorowanym odcinku A4, dokonywane są doraźne patrole oraz w przypadkach zwiększonego ruchu, który występuje głównie w związku z imprezami sportowymi lub uroczystościami kościelnymi. W przypadku wystąpienia na nadzorowanym odcinku trasy A4 lokalnego wzrostu zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, posiadam uprawnienia do redyslokacji służby, kierując funkcjonariuszy pełniących służbę z innych rejonów służbowych. W innych przypadkach, w szczególności poważniejszych zdarzeń drogowych (katastrof), możliwe jest uzyskanie dodatkowych sił i środków z innych jednostek, a w szczególności z KWP w Opolu. Sytuacje takie występują jednak rzadko.*

(dowód: akta kontroli str. 322-571, 600-603)

W badanym okresie Naczelnik WRD skierował do zarządcy nadzorowanego odcinka autostrady A4¹⁹ dwa wnioski o uzupełnienie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (uszkodzone bariery energochłonne i bariery betonowe rozdzielające pasy ruchu)²⁰. Wnioski te sporządzone zostały przez Naczelnika WRD, m.in. na podstawie informacji i spostrzeżeń przekazanych przez funkcjonariuszy pełniących służbę na A4, tj. w zakresie wskazanym w § 15 ust. 1 pkt 7 zarządzenia w sprawie działań na drogach.

Ponadto funkcjonariusze WRD w badanym okresie uczestniczyli w dwóch okresowych (wiosennych i jesiennych) przeglądach stanu technicznego nadzorowanego odcinka autostrady A4 oraz urządzeń współtowarzyszących (w tym znaków pionowych, znaków poziomych i innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego). W protokole z wiosennego przeglądu przeprowadzonego w dniu 27 kwietnia 2016 r. podano, że *podczas kontroli nie stwierdzono usterek*.

Naczelnik WRD wyjaśnił, że *wnioski związane m.in. z poprawą bezpieczeństwa ruchu na autostradzie, w tym pod kątem ewentualnych działań ratowniczych są wysyłane do zarządcy autostrady A4 na bieżąco i najczęściej dotyczą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. bariery energochłonne) i oznakowania uszkodzonego w wyniku zdarzeń drogowych. Ponadto w częstych kontaktach*

¹⁶ Służbę pełniono w godz. 10⁰⁰-18⁰⁰ (70 patroli), 9⁰⁰-17⁰⁰ (dwa patrole) i po jednym patrolu w godz. 9⁰⁰-17⁰⁰, 5⁰⁰-13⁰⁰ i 22⁰⁰-6⁰⁰. W poszczególnych miesiącach liczba patroli była następująca: w marcu – 8, w kwietniu – 7; w maju – 8; w czerwcu – 6, w lipcu – 7, w sierpniu – 10, we wrześniu – 7; w październiku – 8, w listopadzie – 6 i w grudniu – 8.

¹⁷ Służbę pełniono w godz. 10⁰⁰-18⁰⁰ (25 patroli), 8⁰⁰-16⁰⁰ – cztery patrole, 9⁰⁰-17⁰⁰, 12⁰⁰-20⁰⁰ i 14⁰⁰-22⁰⁰ po dwa patrole. W poszczególnych miesiącach liczba patroli była następująca: w styczniu – 6, w lutym – 7, w marcu – 7, w kwietniu – 7; w maju – 4; w czerwcu – 6.

¹⁸ Dz. Urz. Komendy Głównej Policji Nr 13, poz. 100 ze zm., dalej: zarządzenie w sprawie działań na drogach.

¹⁹ Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu.

²⁰ Wnioski z 2 czerwca 2015 r. i 11 maja 2016 r. Ponadto w lipcu i sierpniu 2016 r. złożono kolejne trzy wnioski związane z poprawą bezpieczeństwa na A4.

z przedstawicielami patroli autostradowych, funkcjonariusze bieżąco przekazują uwagi związane ze stanem technicznym drogi i urządzeń współtowarzyszących, które nie są dokumentowane.

Komendant wyjaśnił: nadzorowany przez Komendę odcinek A4 jest pod szczególnym nadzorem ze strony zarządcy (dokonywane są codzienne objazdy), w związku z powyższym nieprawidłowości w tym zakresie występują rzadko, a w przypadku ich stwierdzenia – są usuwane na bieżąco.

(dowód: akta kontroli str. 580, 600-607, 657-661, 669-670)

System Ewidencji Wypadków i Kolizji²¹ stanowił podstawową bazę danych do sporządzania miesięcznych, kwartalnych, półrocznych i rocznych analiz stanu bezpieczeństwa oraz bazę danych o zaistniałych zdarzeniach drogowych na wszystkich drogach będących w obszarze działania Komendy. W analizach tych zawarto m.in. dane obejmujące liczbę wypadków i ich ofiary, liczbę kolizji drogowych, informacje o sprawcach i ofiarach wypadków (w tym przyczyny, miejsca, czas, sprawców i ich wiek oraz inne dane o ofiarach), działania prewencyjne wg wykonanych czynności (zadań), zadania, cele i wnioski do realizacji wynikające z analiz. Informacje zawarte w tych analizach były prezentowane na odprawach funkcjonariuszy WRD. Wymienione analizy, informacje i zestawienia stanowiące m.in. statystyki zdarzeń zaistniałych na obszarze działania Komendy, uwzględniały wskazania wynikające z § 5 ust. 1 zarządzenia Nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych²².

Dane z SEWiK wykorzystywano także do sporządzania okresowych (miesięcznych, półrocznych i rocznych) analiz bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Ponadto dane z SEWiK stanowiły informacje będące podstawą do sporządzania innych analiz, statystyki informacyjnej i szkoleniowej dla funkcjonariuszy WRD, które comiesięcznie przedstawiano funkcjonariuszom tego wydziału na odprawach służbowych i szkoleniowych w formie prezentacji zawierającej m.in. slajdy, tabele i wykresy²³. Szkolenia te były dokumentowane, a uczestniczący w nich funkcjonariusze potwierdzali udział na liście obecności.

Komendant wyjaśnił: *SEWiK stanowił podstawowe dane wykorzystywane do sporządzania miesięcznych, kwartalnych, półrocznych i rocznych analiz stanu bezpieczeństwa na wszystkich drogach Powiatu Brzeskiego. Informacje zawarte w tych analizach były prezentowane i omawiane na odprawach kierownictwa Komendy oraz przez Naczelnika WRD – dla funkcjonariuszy WRD. Ponadto dane z SEWiK wykorzystywane były dla różnych informacji, analiz i statystyk sporządzanych doraźnie na wniosek np. samorządów i innych osób m.in. związanych z planowanymi inwestycjami drogowymi oraz, że nadzorujący WRD Zastępca Komendanta oraz Naczelnik WRD na bieżąco monitorują zaistniałe zdarzenia drogowe na terenie działania Komendy wykorzystując m.in. SEWiK. Stanowi to podstawę do sporządzania comiesięcznych analiz stanu bezpieczeństwa na drogach powiatu brzeskiego, którą wykorzystuje się m.in. do kierowania odpowiednich sił i środków do nadzorowania podległego odcinka trasy A4.*

(dowód: akta kontroli str. 107-110, 123-150, 600-603, 696-752)

²¹ Dalej: SEWiK.

²² Dz. Urz. KGP poz. 85 ze zm. Poprzednio, do dnia 31 października 2015 r., w tym zakresie obowiązywało zarządzenie nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP z 2013 r. poz. 75), dalej: zarządzenie nr 635.

²³ Informacje (dane) prezentowane były m.in. w formie tabel i wykresów i obejmowały dane w poszczególnych miesiącach i analizowanym okresie m.in.: zdarzenia, kolizje, zabitych i rannych, miejsca powstawania wypadków i kolizji, miejsca zabitych i rannych, przyczyny zdarzeń z winy kierującego i z winy pieszego, sprawcy zdarzeń, wiek sprawców zdarzeń, czas zdarzeń (godziny, dni tygodni), trzeźwości sprawców zdarzeń wg kierowanego pojazdu, poziom bezpieczeństwa pieszych i inne.

W latach 2015-2016 (I półrocze) na nadzorowanym przez Komendę odcinku autostrady A4 miało miejsce siedem wypadków²⁴. Do szczegółowego badania czasów zdarzenia, czasów przyjęcia zgłoszeń, przybycia Policji na miejsce zdarzenia dobrano celowo pięć zdarzeń drogowych z największą liczbą osób poszkodowanych. W badanych kartach ww. zdarzeń drogowych oraz w systemach: SEWiK i SWD podano m.in. następujące dane:

- 1) zdarzenie EWK-98990383Q w dniu 22 czerwca 2015 r.; czasy: zdarzenia – 10⁴⁸, przyjęcia zgłoszenia – 10⁵⁰, przybycia radiowozu Policji na miejsce zdarzenia – 11¹⁰, tj. po 20 min. od przyjęcia zgłoszenia;
- 2) zdarzenie EWK-98990205A w dniu 22 czerwca 2015 r.; czasy: zdarzenia – 11²⁰, przyjęcia zgłoszenia – 11²⁵, przybycia radiowozu Policji na miejsce zdarzenia – 11³⁵, tj. po 10 min. od przyjęcia zgłoszenia;
- 3) zdarzenie EWK-99012535C w dniu 4 lipca 2015 r.; czasy: zdarzenia – 10⁴⁰, przyjęcia zgłoszenia – 10⁴¹, przybycia radiowozu Policji na miejsce zdarzenia – 10⁵⁸, tj. po 17 min. od przyjęcia zgłoszenia;
- 4) zdarzenie EWK-104219889N w dniu 22 kwietnia 2016 r.; czasy: zdarzenia – 16¹⁵, przyjęcia zgłoszenia – 16¹⁶, przybycia radiowozu Policji na miejsce zdarzenia – 16³⁰, tj. po 14 min. od przyjęcia zgłoszenia;
- 5) zdarzenie EWK-99073586J w dniu 2 sierpnia 2015 r.; czasy: zdarzenia – 11¹⁵, przyjęcia zgłoszenia – 11²¹, przybycia radiowozu Policji na miejsce zdarzenia – 11⁴³, tj. po 22 min. od przyjęcia zgłoszenia.

W analizowanych pięciu zdarzeniach drogowych średni czas jaki upłynął od czasu zdarzenia do przyjęcia zgłoszenia o zdarzeniu wyniósł 3 min. (trzy zdarzenia poniżej, a dwa powyżej 3 min.), a średni czas przybycia radiowozu Policji na miejsce zdarzenia wyniósł 16,6 min. (w dwóch przypadkach poniżej, a w trzech powyżej 16,6 min.)²⁵.

Naczelnik WRD na comiesięcznych odprawach służbowo-szkoleniowych omawiał m.in. dane o czasach dojazdu funkcjonariuszy na miejsca zdarzeń drogowych.

Komendant wyjaśnił: *przeprowadzono są bieżąco analizy czasu dojazdu funkcjonariuszy WRD na miejsce zdarzeń drogowych zaistniałych na nadzorowanym odcinku autostrady A4, z których wynika, że bezpośrednim czynnikiem jest odległość, w jakiej znajduje się autostrada A4 od miasta Brzeg (wjazd na węzeł Brzeg w odległości ok. 15 km). Funkcjonariusze WRD praktycznie nie mniej niż przez 16 godzin na dobę pełnią służbę na trasie koordynowanej DK 94 lub/i na terenie gmin Grodków, Lewin Brzeski czy Lubsza, a miejscowości w tych gminach niejednokrotnie znajdują się w odległości ok. 40 km od wjazdu na autostradę A4. Kolejnym aspektem powodujących wydłużony czas dojazdu na miejsce zdarzeń zaistniałych na autostradzie A4 jest fakt, iż WRD liczy 18 policjantów i zgodnie z poleceniem wydanym przez Komendanta Głównego Policji, stan etatowy WRD ustalony jest na poziomie nie niższym niż 10% stanu etatowego całej Komendy i obsadzenie również służby na trzeciej zmianie w godz. 22⁰⁰-6⁰⁰ praktycznie nie jest możliwe. W związku z powyższym policjanci pełnią telefoniczne dyżury wypadkowe w tych godzinach. Wezwany policjant musi dojechać do Komendy, pobrać radiowóz, sprzęt wypadkowy i udać się na A4, co znacząco wydłuża czas dojazdu zwłaszcza w przypadku, gdy funkcjonariusze*

²⁴ Sześć wypadków w 2015 r. i jeden w 2016 r. (I półrocze).

²⁵ W przypadku zdarzenia drogowego, nie objętego szczegółowym badaniem, zaistniałego w dniu 11 września 2015 r. o godz. 1⁰⁰ i przyjęciu zgłoszenia o godz. 1¹⁰ (karta zdarzenia drogowego nr EWK-99156247C) patrol Policji przybył na miejsce zdarzenia dopiero po 40 min. od przyjęcia zgłoszenia przez dyżurnego KPP w Brzegu. Przyczyną tego była pora zdarzenia (godziny nocne) i okoliczność, że w porze tej (od ok. godz. 22 do godz. 6) dyżury pełnione były przez dwóch funkcjonariuszy WRD w miejscach ich zamieszkania, a policjanci ci byli wzywani do stawienia się w Komendzie i wykonywania czynności służbowych. Po powiadomieniu dyżurnego Komendy o zdarzeniu w nocy w dniu 11 września 2015 r., dyżurny Komendy telefonicznie powiadomił dyżurnych funkcjonariuszy WRD o konieczności stawienia się do Komendy i udania się na miejsce wypadku. Dojazd dyżurnych z miejsc zamieszkania do Komendy, pobranie radiowozu, wyposażenia i sprzętu oraz dojazd do miejsca zdarzenia trwał w tym przypadku ok. 40 min.

pełniący ten dyżur mieszkają poza Brzegiem i samo zdarzenie nie jest w rejonie węzła Brzeg, a w miejscu oddalonym od niego np. o 20 km. Należy również zaznaczyć, że radiowozy, którym dysponują policjanci WRD są znacząco wyeksploatowane. Przeprowadzane analizy wskazują, że w celu skrócenia dojazdu do zdarzeń drogowych na nadzorowanym odcinku autostrady A4, zasadne jest zwiększenie liczby policjantów WRD do pełnienia przez nich służby w rejonie znajdującym się w pobliżu wjazdu na węzeł Brzeg oraz wymiana sprzętu transportowego, między innymi na pojazd wypadkowy, który posiadałby niezbędny sprzęt na wyposażeniu.

(dowód: akta kontroli str. 47-50, 52-69, 272-280, 589-603, 692, 716-741)

Komendant otrzymał od zarządcy autostrady A4, tj. od Oddziału w Opolu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad²⁶ *Plan działań ratowniczych* dla ww. drogi biegnącej przez województwo opolskie od granicy utrzymania pomiędzy Oddziałem GDDKiA w Opolu i Oddziałem GDDKiA we Wrocławiu (od km 193+573²⁷) do granicy województwa śląskiego i opolskiego (km 281+686) datowany na dzień 7 sierpnia 2012 r. oraz zaktualizowany wg stanu na dzień 23 lutego 2015 r.²⁸. Zakres (obszar) działań ratowniczych dla Komendy ustalony był m.in. w pkt 5.1 ww. dokumentu, jako zadania dla jednostek policji oraz w załączniku nr 2 stanowiącym schemat działania służb ratowniczych. W załączniku tym wskazano przydzielony dla Komendy odcinek do prowadzenia działań ratowniczych od km 193+965 (granica województwa dolnośląskiego i opolskiego) do km 209+508 (początek rejonu działania Komendy Miejskiej Policji w Opolu), tj. łącznie 15,543 km.

W odniesieniu do zaktualizowanego *Planu działań ratowniczych* wg stanu na dzień 23 lutego 2015 r. ustalono, że w zawarto w nim m.in. dokumenty w formie graficznej dotyczące przebiegu autostrady na terenie działania Komendy z naniesionymi informacjami o infrastrukturze ratowniczej, w tym wjazdach (wskazano cztery) i przejazdach awaryjnych (dwa). Schematy działania służb ratowniczych wraz z naniesionymi informacjami o infrastrukturze ratowniczej wywieszone były na stanowisku kierowania Komendy i w pomieszczeniu Naczelnika WRD²⁹, a *Plany działań ratowniczych* w formacie pdf zainstalowane były na komputerach na stanowisku kierowania Komendy oraz komputerach Naczelnika WRD i Kierownika Ognia³⁰.

Naczelnik wyjaśnił, że informacje znajdujące się w *Planie działań ratowniczych* na A4, w szczególności schemat tych działań, wykorzystuje m.in. podczas odpraw, szkoleń i do bieżącej dyslokacji służb ruchu drogowego oraz, że są one wykorzystywane przez dyżurnych na stanowisku kierowania.

Ponadto wyjaśnił, że: *na nadzorowanym odcinku autostrady A4, w tym w zakresie km 193+573 (stanowiącą granicę utrzymania GDDKiA Oddział w Opolu) do km 193+965 (granica województwa opolskiego) w przypadkach działań, np. ratowniczych lub organizacji ruchu, na tym odcinku, tj. na 392 m, funkcjonariusze kierowanego przez mnie WRD kontaktują się i współdziałają z patrolem autostradowym odcinka utrzymania ruchu Przylesie z Opolskiego Oddziału GDDKiA.*

(dowód: akta kontroli str. 200-247, 753-757)

²⁶ Dalej: GDDKiA.

²⁷ W planie wskazano, że granica utrzymania autostrady A4 przez Oddział GDDKiA w Opolu ustalona jest na km 193+573 (natomiast granica województwa opolskiego przebiega przez km 193+965) – różnica 392 m.

²⁸ Plan z dnia 7 sierpnia 2012 r. ostatecznie uzgodniony został przez GDDKiA Oddział w Opolu w dniu 5 września 2012 r., a zaktualizowany plan działań ratowniczych uzgodniony został w marcu 2015 r. (z Opolskim Komendantem Wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej) oraz w kwietniu 2015 r. (z Opolskim Komendantem Wojewódzkim Policji i z Wojewodą Opolskim).

²⁹ Schematy o wymiarach ok. 110 cm x 55 cm.

³⁰ Komenda dysponowała wersją elektroniczną (Pdf) *Planu działań ratowniczych* na płycie CD.

Organizację i przebieg działań ratowniczych prowadzonych przez Komendę ustalono na podstawie przebiegu działań podjętych w związku z pięcioma wybranymi zdarzeniami drogowymi na A4³¹. W wyniku badania ustalono, że:

- 1) w zdarzeniu (EWK-98990383Q) w dniu 22 czerwca 2015 r. o godz. 10⁴⁸, uczestniczyły dwie osoby i dwa pojazdy, a poszkodowana osoba zmarła podczas transportu do szpitala helikopterem Lotniczego Pogotowia Ratunkowego; zdarzenie miało miejsce na jezdni południowej (kierunek Katowice) na 202,4 km, jezdnia północna (kierunek Wrocław) w dniu zdarzenia była remontowana; zgłoszenie w dniu wypadku przyjął dyżurny na stanowisku kierowania o godz. 10⁵⁰ z Centrum Powiadamiania Ratunkowego (CPR); zadysponowano jedną dwuosobową załogę (radiowóz OP 406-13), która przybyła na miejsce zdarzenia o godz. 11¹⁰ (czas dojazdu 20 min.), wspartą następnie dodatkowym funkcjonariuszem (dyspozycja o godz. 11³³, radiowóz OP-406-16, brak danych o czasie przyjazdu na miejsce zdarzenia); na miejscu zdarzenia obecny był ponadto Zastępca Komendanta, Naczelnik WRD, Kierownik Ognia, technik kryminalistyki i dwóch funkcjonariuszy śledczych (brak danych o czasie ich zadysponowania, przybycia i opuszczenia miejsca zdarzenia) oraz służby zarządcy; na miejsce zdarzenia przybyło ponadto dwóch policjantów z WRD KWP w Opolu (brak danych odnośnie czasu, w jakim zostali zadysponowani i czasu ich przybycia na miejsce zdarzenia); na miejscu zdarzenia były wykonywane czynności w celu zapewnienia bezpieczeństwa własnego policjantów i uczestników zdarzenia, w tym m.in. oznakowanie miejsca, ręczna regulacja ruchem, sporządzenie szkicu sytuacyjnego, wykonanie dokumentacji, w tym fotograficznej; czynności na miejscu zdarzenia zakończono o godz. 18⁰⁹ (czas obsługi zdarzenia na miejscu przez policjantów – 7 godz.), droga była całkowicie zablokowana przez ok. 10 godz. (wyznaczone były objazdy kierowane na DK 94);
- 2) w zdarzeniu (EWK-98990205A) w dniu 22 czerwca 2015 r. o godz. 11²⁰ uczestniczyło 11 osób i 9 pojazdów, a poszkodowanych było cztery osoby (jedna osoba zabita, trzy osoby ranne, w tym dwie ciężko), zdarzenie miało miejsce na jezdni południowej (kierunek Katowice) na 199 km, zgłoszenie w dniu wypadku przyjął dyżurny na stanowisku kierowania o godz. 11²⁵ z CPR, zadysponowano jedną dwuosobową załogę (radiowóz OP 406-19), która przybyła na miejsce zdarzenia o godz. 11³⁵ (czas dojazdu – 10 min.), wspartą następnie o godz. 14⁰³ dodatkową załogą (radiowóz OP 404-17) w składzie trzech policjantów (brak danych o czasie dojazdu na miejsce zdarzenia); o godz. 14⁰⁶ na miejsce zdarzenia udał się Zastępca Komendanta, Naczelnik WRD i Kierownik Ognia (brak danych o czasie ich przybycia), na miejscu zdarzenia czynności prowadził ponadto technik kryminalistyki i dwóch funkcjonariuszy dochodzeniowych (brak danych o czasie ich zadysponowania, przybycia na miejsce zdarzenia i jego opuszczenia), na miejsce zdarzenia przybyło także czterech policjantów WRD KWP w Opolu (brak danych o czasie ich zadysponowania, przybycia na miejsce i uczestnictwie w czynnościach na miejscu zdarzenia), na miejscu zdarzenia obecne były służby zarządcy, na miejscu zdarzenia były wykonywane czynności dążące do zapewnienia bezpieczeństwa własnego policjantów i uczestników zdarzenia, w tym m.in. oznakowanie miejsca, ręczna regulacja ruchem, sporządzenie szkicu sytuacyjnego, wykonanie dokumentacji, w tym fotograficznej; czynności na miejscu zdarzenia zakończono o godz. 21⁵³ (czas obsługi zdarzenia na miejscu przez policjantów – 10 godz. 18 min.), droga była całkowicie zablokowana przez ok. 10 godz. (wyznaczone były objazdy kierowane na DK 94);
- 3) w zdarzeniu (EWK-99012535C) w dniu 4 lipca 2015 r. o godz. 10⁴¹ uczestniczyło sześć osób i cztery pojazdy, a poszkodowanych było cztery osoby (jedna zabita, trzy lekko ranne), zdarzenie miało miejsce na jezdni północnej w kierunku

³¹ Zdarzenia udokumentowane następującymi kartami zdarzeń drogowych: 1/ EWK-98990383Q w dniu 22 czerwca 2015 r., 2/ EWK-98990205A w dniu 22 czerwca 2015 r., 3/ EWK-99012535C w dniu 4 lipca 2015 r., 4/ EWK-104219889N w dniu 22 kwietnia 2016 r., 5/ EWK-99073586J w dniu 2 sierpnia 2015 r.

Wrocławia na 206,6 km (w dniu zdarzenia remontowany był odcinek jezdni w kierunku Katowic, a ruch drogowy w obu kierunkach odbywał się jezdnią północną), zgłoszenie zdarzenia od anonimowego rozmówcy przyjął dyżurny na stanowisku dowodzenia o godz. 10⁴¹ i zadysponował dwuosobowy patrol drogowy OP-406-14; który przybył na miejsce zdarzenia o godz. 10⁵⁸ (po 17 min. od przyjęcia zgłoszenia); o godz. 10⁵⁴ dyżurny Komendy powiadomił o zdarzeniu dyżurnego na stanowisku kierowania KWP w Opolu, straż pożarną³² i Zastępcę Komendanta; działania na miejscu prowadziło dwóch funkcjonariuszy WRD, zadysponowano ponadto technika kryminalistyki i funkcjonariusza dochodzeniowego (brak danych o czasie ich zadysponowania, przybycia i uczestnictwa na miejscu zdarzenia), na miejscu zdarzenia obecny był Zastępca Komendanta i służby zarządcy; na miejscu wykonywano wszystkie czynności dążące do zapewnienia bezpieczeństwa własnego policjantów, jak i uczestników uczestniczących w zdarzeniu (m.in. oznakowanie miejsca, ręczna regulacja ruchem, sporządzenie szkicu sytuacyjnego, wykonanie na miejscu zestawu zdjęć fotograficznych); czynności na miejscu zdarzenia zakończono o godz. 19⁰² (czas obsługi zdarzenia na miejscu przez policjantów – 8 godz. 4 min.), droga była zablokowana przez ok. 5 godz., zorganizowano objazdy kierując ruch na DK 94 (ustawione były m.in. patrole na węzłach Brzeg i Opole-Zachód);

- 4) w zdarzeniu (EWK-104219889N) w dniu 22 kwietnia 2016 r. o godz. 16¹⁵ uczestniczyły cztery osoby i trzy pojazdy, a poszkodowana była jedna osoba (lekko ranna), zdarzenie wystąpiło na jezdni południowej (kierunek Katowice) na 199,7 km, zgłoszenia o zdarzeniu przyjął dyżurny na stanowisku kierowania Komendy z CPR o godz. 16¹⁶, zadysponowano dwuosobowy patrol (radiowóz OP-406-19), który przybył na miejsce zdarzenia o godz. 16³⁰, tj. po 14 min. od przyjęcia zgłoszenia; na miejscu zdarzenia obecni byli przedstawiciele zarządcy oraz dwóch funkcjonariuszy WRD, którzy wykonywali wszystkie czynności związane z zapewnieniem bezpieczeństwa własnego jak i uczestników uczestniczących w zdarzeniu (m.in. ręczna regulacja ruchem, sporządzenie szkicu sytuacyjnego, wykonanie na miejscu zestawu zdjęć fotograficznych); wszystkie wykonywane czynności na miejscu zdarzenia zakończono o godz. 18⁵⁰ (czas obsługi zdarzenia na miejscu przez policjantów 2 godz. 20 min.); zdarzenie spowodowało zamknięcie jednego z pasów ruchu; pojazd służby autostradowej wystawił niezbędne oznakowanie drogowe;
- 5) w zdarzeniu (EWK-99073586J) w dniu 2 sierpnia 2015 r. o godz. 11¹⁵ uczestniczyły cztery osoby i dwa pojazdy, a poszkodowane były dwie osoby (lekko ranne), zdarzenie miało miejsce na jezdni północnej w kierunku Wrocławia na 203,9 km; przyjęcie zgłoszenia (anonimowy rozmówca, a następnie z CPR) przez dyżurnego na stanowisku kierowania Komendy nastąpiło o godz. 11²¹; zadysponowano do obsługi zdarzenia dwuosobowy patrol funkcjonariuszy WRD (radiowóz OP-406-11); czas przybycia funkcjonariuszy WRD na miejsce zdarzenia o godz. 11⁴³, tj. po 22 min. od przyjęcia zgłoszenia; na miejsce przybyła straż pożarna oraz służby zarządcy; całe zdarzenie obsługiwało dwóch policjantów, którzy na miejscu wykonywali czynności związane z zapewnieniem bezpieczeństwa własnego jak i uczestników uczestniczących w zdarzeniu (m.in. oznakowanie miejsca, ręczna regulacja ruchem, sporządzenie szkicu sytuacyjnego, wykonanie na miejscu zestawu zdjęć fotograficznych); czynności na miejscu zdarzenia zakończono o godz. 14³⁵ (czas obsługi zdarzenia na miejscu przez policjantów 3 godz. 15 min.); droga była przejezdna (została zamknięta na ok. 20 min. na czas lądowania helikoptera Lotniczego Pogotowia Ratunkowego celem transportu osoby rannej w zdarzeniu).

³² W dokumentacji zdarzenia nie odnotowano jaką jednostkę straży pożarnej powiadomiono.

Spośród ww. zdarzeń drogowych poddanych badaniu, w trzech przypadkach miały one miejsce na odcinkach, na których przeprowadzane były remonty jezdni. Wg wyjaśnienia Naczelnika WRD oznakowanie drogi związane z prowadzonymi pracami remontowymi było prawidłowe. Odnotowane w poddanych kontroli dokumentach (karty zdarzeń drogowych, sprawdzenie kart w SEWiK) współrzędne GPS wskazywały miejsca faktycznie zaistniałych zdarzeń, zlokalizowanych na nadzorowanym odcinku autostrady A4³³.

(dowód: akta kontroli str. 47-50, 248-321, 585-592, 604-607, 617-638)

W zakresie trudności i ograniczeń w realizacji zadań związanych z zapewnieniem przygotowania Komendy do prowadzenia działań ratowniczych na nadzorowanym odcinku autostrady A4 Komendant wyjaśnił: w WRD zatrudnionych jest 18 funkcjonariuszy, z czego jedna policjantka przebywa na urlopie macierzyńskim, a druga na urlopie wychowawczym. Bieżąco jest realizowany plan urlopów, jak i szkoleń specjalistycznych z zakresu ruchu drogowego przez podległych policjantów. W konsekwencji taki stan rzeczy ogranicza liczbę funkcjonariuszy kierowanych do służby i praktycznie umożliwia skierowanie bezpośrednio do służby na drodze ok. 55% stanu etatowego Wydziału. Kolejnym aspektem powodującym ograniczenie i trudności w realizacji działań ratunkowych na nadzorowanym odcinku trasy A4 jest posiadany w WRD sprzęt służbowy, który jest znacząco wyeksploatowany, a przebiegi radiowozów oscylują od blisko 200 tys. km do ponad 300 tys. km. Motocykle służbowe, które posiadamy na stanie mają blisko dziesięć lat i ulegają, tak jak radiowozy, częstym awariom. Kolejnym ograniczeniem sprawności i prawidłowości prowadzenia działań ratunkowych jest brak radiowozu wypadkowego, wyposażonego w odpowiedni sprzęt związany z likwidacją zdarzeń drogowych (np. znaki, flary, oświetlenie miejsca zdarzenia). Następną okolicznością utrudniającą prowadzenie działań ratowniczych jest brak możliwości otwarcia bramek wyjazdowych, ponieważ w przypadku dużych zatorów i zablokowania trasy zarządca niejednokrotnie nie chce zrezygnować z opłat, które muszą uiścić kierujący, a w takim przypadku przepustowość jest bardzo mała i powoduje dalsze utrudnienia, co w wielu przypadkach naraża tych uczestników na zagrożenie życia i zdrowia.

W wyjaśnieniach Komendant nie wskazał konkretnych zdarzeń, w których ograniczona przepustowość związana z poborem opłat wpłynęła na utrudnienia lub ograniczenia w prowadzonych działaniach ratowniczych na nadzorowanym odcinku autostrady A-4.

(dowód: akta kontroli str. 580-581, 600-603)

Ustalone
nieprawidłowości

W karcie zdarzenia drogowego o nr EWK-99012535C zaniechano rejestracji niektórych wymaganych (w przypadku wypadku, w którym była ofiara śmiertelna) danych, obejmujących wskazanie godziny przyjęcia zgłoszenia oraz godziny przybycia na miejsce zdarzenia, pomimo obowiązku w tym zakresie, wynikającego z treści pkt 3.11 oraz pkt 3.12 załącznika nr 2 do zarządzenia nr 635.

Kartę zdarzenia drogowego nr EWK-99012535C dla tego wypadku sporządził funkcjonariusz WRD mł. asp. Przemysław Mędza, który wyjaśnił, że nie wpisał godziny przyjęcia zgłoszenia zdarzenia oraz godziny przybycia, gdyż w druku karty, którą pobrał z półki WRD nie było miejsca na wpisanie takich danych. Wyjaśnił ponadto, że o powyższym poinformował ówczesnego Naczelnika WRD, który polecił mu wykorzystanie w tym przypadku dostępnego wzoru karty zdarzenia drogowego³⁴.

³³ Porównanie danych dokonano wykorzystując ogólnodostępne na stronach internetowych aplikacje: www.vbest.com.pl; www.geoportal.pl; www.wspolrzedne-gps.pl.

³⁴ W odniesieniu do poddanych badaniu pozostałych 4 zdarzeń drogowych stwierdzono, że był to przypadek jednostkowy. Brakujące w tym zakresie dane były dostępne m.in. w systemach informatycznych SEWiK i SWD.

Naczelnik WRD potwierdził wyjaśnienia funkcjonariusza, jednak nie wskazał przyczyn udostępniania kart zdarzeń drogowych niezgodnych z ustalonym wzorem. Stwierdził też, że był to pojedynczy przypadek wykorzystania niewłaściwego druku, a po sprawdzeniu dostępnych dla funkcjonariuszy do wykorzystania druków zadeklarował, że wszystkie są zgodne z obowiązującym wzorem.

(dowód: akta kontroli str. 47-49, 272-280, 589-603, 692, 716-741)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2. Wymiana informacji i koordynacja działań pomiędzy Policją a służbami prowadzącymi działania ratownicze

2.1. Współpraca Policji z jednostkami organizacyjnymi innych służb i podmiotami ratowniczymi oraz osobami fizycznymi i prawnymi w zakresie ratownictwa na drogach

Opis stanu faktycznego

W badanym okresie, na poziomie Powiatu Brzeskiego, nie zostały zawarte porozumienia (umowy, uzgodnienia itp.) dotyczące współpracy Komendy z jednostkami organizacyjnymi innych służb i podmiotami ratowniczymi oraz osobami fizycznymi i prawnymi w zakresie ratownictwa na drogach.

W Komendzie nie było dokumentów wskazujących na współpracę m.in. ze służbami Państwowej Straży Pożarnej i dysponentem zespołów ratownictwa medycznego.

Komendant wyjaśnił, że: *współpraca z zarządcą autostrady odbywa się bieżąco, uwagi i spostrzeżenia związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego przekazywane są bieżąco, w trybie roboczym (np. telefonicznie). Funkcjonariusze WRD podczas patrolowania nadzorowanego odcinka autostrady A4 (oraz innych dróg) w przypadku ujawnienia nieprawidłowości w oznakowaniu sporządzają wnioski do zarządcy drogi o usunięciu nieprawidłowości. Naczelnik WRD wraz z przedstawicielami GDDKiA uczestniczy w przeglądach autostrady A4. Również w przypadku zdarzeń drogowych na miejsce kierowany jest przez zarządcę A4 zawsze patrol autostradowy do zabezpieczenia miejsca zdarzenia, jak również wyświetlane są komunikaty na tablicach świetlnych o trudnościach występujących na danym kilometrze nadzorowanego odcinka autostrady A4.*

Naczelnik WRD wyjaśnił, że: *podczas realizacji zadań związanych z nadzorem nad bezpieczeństwem ruchu drogowego na wszystkich drogach Powiatu Brzeskiego, w tym na autostradzie A4, stale współdziałamy z innymi służbami prowadzącymi działania ratownicze, w szczególności zarządcami dróg, strażą pożarną, służbami medycznymi, samorządami. Przekazujemy im m.in. informacje o drogach i zdarzeniach drogowych, sporządzane okresowe analizy bezpieczeństwa. Naczelnik WRD uczestniczy w Powiatowej Komisji ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, na której omawiane są m.in. sprawy związane z współdziałaniem i koordynacją różnych służb i przekazywane informacje. Funkcjonariusze WRD podczas służb, w tym na nadzorowanym odcinku A4, systematycznie współpracują i wzajemnie informują się o stanie bezpieczeństwa, utrudnieniach, a w przypadkach koniecznych i działań ratowniczych, podejmują wspólne działania z patrolami autostradowymi zarządcy. Powyższe działania nie były w WRD dokumentowane.*

(dowód: akta kontroli str. 580-581, 600-607)

2.2. Organizacja łączności na potrzeby działań Policji na autostradach i drogach ekspresowych

Opis stanu
faktycznego

Funkcjonariusze WRD korzystali z następujących środków łączności:

- radiotelefony noszone Motorola DP 4801, za pomocą których była możliwość nawiązania bezpośredniej łączności radiowej między funkcjonariuszami Policji oraz ze stanowiskiem kierowania Komendy³⁵,
- radiotelefony przewoźne, w które wyposażone były wszystkie środki transportowe będące w użytkowaniu WRD³⁶; urządzenia te były wykorzystywane m.in. do wymiany informacji i koordynacji prowadzonych działań ratowniczych służb Komendy na nadzorowanym odcinku autostrady A4.

W objętym kontrolą okresie do organizacji łączności w ramach działań ratowniczych, m.in. na nadzorowanym odcinku autostrady A4, w Komendzie nie była wykorzystywana sieć współdziałania służb Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (B112), której możliwość wykorzystania przewidziano w *Zasadach organizacji i funkcjonowania radiowej sieci współdziałania służb Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji*³⁷.

Komendant wyjaśnił, że w związku z funkcjonowaniem radiowej sieci współdziałania służb ministerstwa spraw wewnętrznych w KPP w Brzegu jest zaprogramowany kanał o oznaczeniu B112 przeznaczony do łączności radiowej dla służb biorących udział tylko i wyłącznie w działaniach/akcjach zagrożenia katastrof i innych nadzwyczajnych zdarzeń w sytuacjach kryzysowych. Powyższy kanał radiowy jest zaprogramowany w każdym telefonie noszonym i przewoźnym w pojazdach służbowych na kanale współpraca MSW albo KSP2. Dyżurny na stanowisku kierowania posiada stałą łączność na danych radiowych KSWA³⁸ Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu na kanale wojewódzkim BF036UH. Ponadto powiat brzeski ma przydzielony kanał roboczy, na którym pracują policjanci będący w służbie. Dyżurny z chwilą otrzymania zgłoszenia o zdarzeniu drogowym, w którym niezbędna jest pomoc np. straży pożarnej równocześnie powiadamia dyżurnego PSP za pomocą stałego łącza telefonu alarmowego i dyżurny wówczas koordynuje działania.

(dowód: akta kontroli str. 70-72, 111-118, 691, 722-723, 758)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

³⁵ Z takich środków łączności korzystało 14 funkcjonariuszy, a pozostali funkcjonariusze (4) korzystali z radiotelefonu pobieranego na czas służby na stanowisku dowodzenia.

³⁶ Wyszczególnionymi w pkt. 3.1. wystąpienia.

³⁷ Pismo (brak daty, przesłane telefaksem w dniu 13 grudnia 2012 r. m.in. do KW PSP w Opolu) zatwierdził Zastępca Dyrektora Departamentu Ewidencji Państwowych i Teleinformatycznych w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji.

³⁸ Krajowa sieć współdziałania i alarmowania.

3. Wyposażenie jednostek Policji oraz wyszkolenie policjantów w zakresie prowadzenia działań ratowniczych

3.1. Stan wyposażenia Policji oraz wyszkolenie policjantów w zakresie prowadzonych działań ratowniczych

Opis stanu
faktycznego

WRD dysponował³⁹ następującymi środkami transportowymi: sześcioma radiowozami oznakowanymi, jednym radiowozem nieoznakowanym i dwoma motocyklami⁴⁰. Zgodnie z pkt 3 załącznika nr 1 do zarządzenia Nr 9 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 maja 2015 r. w sprawie *norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy*⁴¹, przy liczbie 17 stanowisk policyjnych WRD, norma wyposażenia w środki transportowe wynosiła cztery samochody, tak więc liczba posiadanych przez Komendę samochodów przewyższała normę ustaloną przez Komendanta Głównego Policji. W przypadku motocykli ruchu drogowego norma ustalona była dla KWP, przy czym na każde 28 stanowisk policyjnych ruchu drogowego w jednostkach organizacyjnych prd garnizonu opolskiego przysługiwały dwa motocykle ruchu drogowego. Komenda nie dysponowała ambulansem pogotowia ruchu drogowego (APRD), ani ambulansem techniki drogowej i ekologicznej (ETDiE)⁴².

WRD posiadał także następujące wyposażenie i sprzęt techniki policyjnej: analizatory wydechu ALCO-SENSOR IV i FST (8 szt.); aparaty fotograficzne (2 szt.); kamizelki kuloodporne (7 szt.); latarki (różne rodzaje) – 14 szt.; radarowe mierniki prędkości Iskra (2 szt.); tarcze do zatrzymywania pojazdów (9 szt.); drogomierze (7 szt.); wideorejestratory (zamontowane w radiowozie oznakowanym i nieoznakowanym) – 2 szt. Ponadto WRD posiadał: defibrylator, torbę (zestaw medyczny) do udzielania pierwszej pomocy, maskę p-gaz., kartę kontrolną tachografów cyfrowych, laserowy miernik prędkości, kolczatkę drogową, zestaw znaków i urządzeń do zabezpieczania miejsca wypadków ZAPORA III (1 komplet) oraz zestaw elektro-flar do zabezpieczania miejsc zdarzeń drogowych. Funkcjonariusze WRD posiadali (do osobistego użytkowania) radiotelefony noszone Motorola DP 4801 lub na czas służby pobierali je od dyżurnego Komendy.

Przeprowadzone oględziny wybranego sprzętu i wyposażenia WRD (m.in. torba – zestaw medyczny, laserowy miernik prędkości, analizator wydechu ALCO-SENSOR IV, drogomierz) będącego na wyposażeniu radiowozu Alfa Romeo 159 skierowanego do służby m.in. na autostradę A4 w dniu 31 sierpnia 2016 r. wykazała, że wyposażenie było sprawne, kompletne i wykazywało zużycie wynikające z okresu użytkowania. Posiadany na wyposażeniu WRD zestaw znaków i urządzeń do zabezpieczania miejsca wypadków ZAPORA III (1 komplet) oraz zestaw elektro-flar do zabezpieczania miejsc zdarzeń drogowych, w części (m.in. drogomierz, znak A-34, taśmy policyjne do odgradzania zdarzeń o dł.ok.10 m, dwa pacholki U-23) były w bagażniku poddanego oględzinom radiowozu i wykazywały znaczne zużycie.

Pozostałe elementy zestawów znaków i urządzeń do zabezpieczania miejsca wypadków (ZAPORA III) przechowywano w pomieszczeniach WRD, a ich stan wskazywał na ograniczoną przydatność lub niesprawność⁴³, a 50% z zestawu elektro-flar do zabezpieczania miejsc zdarzeń drogowych było niesprawne.

W badanym okresie Komendant i Naczelnik WRD zwracali się do Wydziału Zaopatrzenia KWP w Opolu o doposażanie, wymianę bądź uzupełnienie będącego

³⁹ Stan środków transportowych, wyposażenia i sprzętu WRD na 30 sierpnia 2016 r.

⁴⁰ Pięć radiowozów na bazie samochodów osobowych Kia Ceed (3 szt. wyprodukowano w 2008 r. i 2 szt. wyprodukowano w 2009 r.) i jeden Alfa Romeo 159 (wyprodukowany w 2011 r.). Ponadto na wyposażeniu WRD był samochód nieoznakowany BMW 525i (wyprodukowany w 2002 r.) oraz motocykle BMW 1200 (z 2008 r.).

⁴¹ Dz. Urz. KGP Nr 29 ze zm.

⁴² Pojazdami takimi dysponował WRD KWP w Opolu.

⁴³ Przykładowo: przednie części znaków drogowych wytarte – ograniczające ich czytelność, znaki drogowe – powykrzywiane, pacholki drogowe – popękane, lampy ostrzegawcze błyskowe obustronne 2 szt. zasilane akumulatorem niesprawne.

w dyspozycji wyposażenia (sprzętu) m.in. w WRD.

Naczelnik WRD w wyjaśnieniu podał, że *Kolejnym ograniczeniem sprawności i prawidłowości prowadzenia działań ratunkowych jest brak radiowozu wypadkowego, wyposażonego w odpowiedni sprzęt związany z likwidacją zdarzeń drogowych (np. znaki, flary, oświetlenie miejsca zdarzenia). Kilkakrotnie (pisemnie) informowano o tym Wydział Zaopatrzenia KWP w Opolu, jak również poruszałem ten fakt na odprawach w KWP w Opolu.*

(dowód: akta kontroli str. 70-72, 111-122, 604-607, 640, 651-656, 686-690, 758)

Uwaga dotycząca badanej działalności

NIK zauważa, że zły stan techniczny lub ograniczona sprawność niektórych elementów zestawów do zabezpieczania miejsc zdarzeń drogowych (np. oznakowanie, elektro-flary) może ograniczać możliwość prawidłowego (pełnego) zabezpieczenia miejsca zdarzenia, a także może stwarzać ryzyko dla policjantów uczestniczących w zdarzeniu drogowym oraz uczestników ruchu drogowego, w szczególności w przypadku wykonywania czynności zabezpieczenia miejsca zdarzenia po zmroku.

Opis stanu faktycznego

Przeprowadzone oględziny oznakowanego radiowozu kierowanego do działań, w tym na nadzorowany odcinek autostrady A4, oraz wyposażenia posiadanego przez funkcjonariuszy stanowiących załogę patrolu wykazały, iż: a/ umundurowanie podstawowe funkcjonariuszy było jednolite, b/ funkcjonariusze posiadali m.in. broń osobistą i radiotelefony noszone, dwie kamizelki ostrzegawcze z elementami odblaskowymi oraz inne wyposażenie podstawowe dla każdego funkcjonariusza jednostek organizacyjnych ruchu drogowego, wskazane w załączniku nr 2 do zarządzenia nr 13 Komendanta Głównego Policji z dnia 23 sierpnia 2002 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek, komórek organizacyjnych Policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania⁴⁴.

W będącej w poddanym oględzinom radiowozie *Książce kontroli pracy sprzętu transportowego (agregatu)* odnotowano sprawdzenie przez funkcjonariuszy stanu technicznego i wyposażenia przyjmowanego do służby radiowozu, potwierdzono stan techniczny radiowozu (tj. jego sprawność) oraz zamontowane wyposażenie (m.in. wideorejestrator – przyrząd do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym⁴⁵, radiostacja, generator sygnałów akustycznych i dźwiękowych pojazdu uprzywilejowanego). Ogólny stan radiowozu⁴⁶, wskazywał na jego znaczne zużycie, zbliżone do przebiegu wykazanego w dokumentach, na przyrządach i roku produkcji samochodu. W dokumentach rejestracyjnych i dowodzie technicznym sprzętu transportowego policji dla radiowozu oznakowanego Alfa Romeo 159 o nr rej. HPJ B101 odnotowano m.in. przeprowadzone badanie techniczne dopuszczające do ruchu z wyznaczonym terminem następnego badania nie później niż do dnia 1 lutego 2017 r. W radiowozie, jako wyposażenie dodatkowe pobierane od Naczelnika WRD do służby, stwierdzono m.in.:

- zestaw medyczny stanowiący walizkę pierwszej pomocy z zawartością różnych środków medycznych i opatrunkowych (wszystkie z nieprzekroczonym terminem przydatności do wykorzystania); zestaw ten zawierał środki wskazane w załączniku nr 6 jako zestaw pierwszej pomocy RO nr 26d do ww. zarządzenia nr 13 Komendanta Głównego Policji;
- przyrząd do pomiarów prędkości pojazdów w ruchu drogowym – laserowy oraz analizator wydechu Alco-Sensor IV CM wersja 7111.

W bagażniku poddanego oględzinom radiowozu był drogomierz, znak drogowy A-34 "wypadek drogowy", dwa pachołki drogowe U-23 i ok. 10 mb taśmy z nadrukiem

⁴⁴ Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 70 ze zm. Wyposażenie podstawowe dla każdego funkcjonariusza jednostki organizacyjnej ruchu drogowego wskazano w lit. a zestawu nr 4.

⁴⁵ W skład zestawu wchodziły dwie kamery na kokpicie i na tylnej półce, monitor – na kokpicie oraz urządzenie rejestrujące z dyskiem twardym w bagażniku.

⁴⁶ Rok produkcji 2011, przebieg radiowozu w dniu oględzin 170 823 km.

Policja do odgradzania zdarzeń (nie było innego wyposażenia do oznakowania miejsca zdarzenia drogowego).

Komendant wyjaśnił: *Na bieżąco kieruję wnioski o uzupełnienie wyposażenia do KWP w Opolu oraz innych podmiotów, celem wymiany zużytego sprzętu jak i doposażenie w inny sprzęt przydatny, czasem konieczny, do prawidłowej realizacji zadań związanych z działaniami na autostradzie A4 (radiowozy, latarki, radary, wyposażenie motocyklisty). Policja jest instytucją zhierarchizowaną, gdzie różne zakupy wyposażenia i środki trwałe dokonywane są centralnie, a ich rozdział dokonywany jest przede wszystkim na podstawie norm i wskaźników ustalanych przez Komendanta Głównego. Dlatego mój wpływ w tym zakresie jest nieznaczny.*

(dowód: akta kontroli str. 70-72, 111-122, 600-607, 640, 651-656, 686-690, 757)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

3.2. Szkolenie policjantów pionu ruchu drogowego

Opis stanu
faktycznego

Według stanu na dzień 30 czerwca 2016 r. w WRD zatrudnionych było 17 funkcjonariuszy, spośród których 10 (58,8 %) posiadało przeszkolenie specjalistyczne w zakresie kontroli ruchu drogowego, o którym mowa w § 4 zarządzenia w sprawie działań na drogach, w tym czterech ukończyło kurs specjalistyczny dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego⁴⁷.

Ponadto:

- trzech funkcjonariuszy ukończyło specjalistyczny kurs dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym, podczas gdy takie przeszkolenie powinno posiadać, w ocenie kierownictwa WRD, przynajmniej sześciu funkcjonariuszy;
- pięciu funkcjonariuszy (29,4%) ukończyło kurs w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy, podczas gdy takie przeszkolenie, zgodnie z oceną kierownictwa WRD, powinno posiadać co najmniej piętnastu z nich;
- trzech funkcjonariuszy posiadało potwierdzone egzaminem uprawnienia w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy podczas, gdy stan oczekiwany wyszkolenia w tym zakresie, wg kierownictwa WRD, obejmował co najmniej 15 funkcjonariuszy.

Jednocześnie żaden z 6 policjantów, którzy powinni posiadać przeszkolenie w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem, nie był przeszkolony w tym zakresie.

Liczbę policjantów WRD, którzy powinni posiadać wymienione powyżej przeszkolenia ustalił Naczelnik WRD i Ekspert Zespołu ds. Kadr i Szkolenia.

W badanym okresie Naczelnik WRD dwukrotnie w 2015 r. przekazał do KWP w Opolu imienne wykazy potrzeb szkoleniowych dla funkcjonariuszy WRD, które obejmowały: na dzień 31 marca m.in.: kurs specjalistyczny tachografów (jedna osoba), kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego (siedem osób), kurs specjalistyczny doskonalenia techniki jazdy samochodem osobowym (dwie osoby), kurs specjalistyczny dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia (dwie osoby) oraz na dzień 30 września 2015 r. przeszkolenie 13 funkcjonariuszy w zakresie zbliżonym do zgłoszonego poprzednio.

W kontrolowanym okresie funkcjonariusze Komendy nie uczestniczyli w żadnych ćwiczeniach ratowniczych na autostradzie A4.

W Komendzie nie było dokumentów potwierdzających prowadzenie analizy działań jednostek Policji na autostradzie A4 w przypadku zaistniałych wypadków lub katastrof, za wyjątkiem informacji i wniosków zawartych w okresowych *Analizach*

⁴⁷ Co obejmowało 50% potrzeb w tym zakresie, wynikających z oceny kierownictwa WRD.

stanu bezpieczeństwa na drogach w rejonie działania Komendy, które dotyczyły wszystkich dróg na terenie Powiatu Brzeskiego (omówiono w pkt 1.1-1.2 wystąpienia pokontrolnego).

(dowód: akta kontroli str. 51, 123-150, 199, 580-581, 600-607, 639, 662-668, 789)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Liczba przeszkolonych na kursach specjalistycznych policjantów pełniących służbę w WRD nie była wystarczająca i w sposób istotny nie odpowiadała zgłoszonym w tym zakresie potrzebom (nie uwzględnianym przez szkoły Policji w limitach miejsc). Przeszkolenie jedynie 10 z 17 (tj. 58,8%) policjantów WRD z zakresu ruchu drogowego stwarzało ryzyko wykonywania zadań wymagających wiedzy specjalistycznej (określonych w §4 pkt 1-3 zarządzenia w sprawie działań na drogach) przez policjantów nieposiadających odpowiedniego przeszkolenia zawodowego.

NIK zauważa, że liczba przeszkolonych na kursach specjalistycznych policjantów WRD również w przypadku innych kursów w sposób istotny nie odpowiadała zgłoszonym potrzebom w zakresie przeszkolenia, czego przykładem jest przeszkolenie w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem, którego nie posiadało sześciu policjantów (100% policjantów, którzy powinni posiadać takie przeszkolenie zgodnie z oceną potrzeb w tym zakresie dokonaną przez Naczelnika WRD). Ponadto 50% policjantów, którzy w ocenie Naczelnika WRD i Eksperta Zespołu ds. Kadr i Szkolenia powinni ukończyć specjalistyczny kurs dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia oraz specjalistyczny kurs dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym, nie posiadało takiego przeszkolenia; jak również 67% policjantów nie ukończyło kursu w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy, a 80% nie miało potwierzonego egzaminem uprawnienia w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy.

W ocenie NIK liczba funkcjonariuszy WRD legitymująca się przeszkoleniem w zakresie udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy (29,4%) jest zdecydowanie zbyt mała w stosunku do zakresu działań i potrzeb WRD. Należy bowiem podkreślić, że to funkcjonariusze WRD niejednokrotnie przyjeżdżają jako pierwsi na miejsce wypadku, a o życiu lub śmierci osób poszkodowanych decyduje to, czy zostanie im szybko udzielona pomoc przedlekarska.

(dowód: akta kontroli str. 199, 580-581, 600-607, 639, 662-668)

Naczelnik WRD wyjaśnił, m.in., że: *policjanci pełniący służbę w komórce ruchu drogowego posiadają zróżnicowany staż służby, co w konsekwencji powoduje kierowanie ich na szkolenia etapami. Wysłanie policjanta na przeszkolenie jest również uwarunkowane ilością kursów organizowanych przez szkoły policyjne, a następnie na ilość uzyskanych miejsc przez daną KWP w Opolu. Jako Naczelnik WRD, oprócz przekazywania informacji o konieczności przeszkolenia, mam niewielki wpływ na terminy i zakres szkoleń funkcjonariuszy z WRD. Corocznie za pośrednictwem Zespołu d/s Kadr i Szkolenia składam zapotrzebowanie na przeszkolenie policjantów pionu ruchu drogowego na różnego rodzaju szkolenia dotyczące pracy kontrolera ruchu drogowego, np. specjalistyczne z zakresu ruchu drogowego, techniki jazdy pojazdem służbowym, techniki jazdy motocyklem służbowym, kurs wypadkowy, kurs pierwszej pomocy przedmedycznej, kurs obsługi tachografów itp.*

(dowód: akta kontroli str. 606-607)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

4. Współpraca Policji z podmiotami zarządzającymi autostradami i drogami ekspresowymi

Opis stanu faktycznego

Za wyjątkiem udokumentowanego uczestnictwa funkcjonariuszy WRD w okresowych przeglądach autostrady oraz wskazanych w okresowych *Analizach stanu i bezpieczeństwa na drogach* zdarzeniach drogowych Komenda nie posiadała innych dokumentów potwierdzających współpracę Policji z zarządzającym nadzorowanym odcinkiem A4⁴⁸ m.in. w zakresie realizacji przez jednostki Policji ich zadań na autostradzie.

W ramach współpracy od zarządcy autostrady A4 Komenda za pośrednictwem KWP w Opolu otrzymała urządzenia umożliwiające wjazd na nadzorowany odcinek autostrady A4 bez pobierania biletu wjazdowego (5 szt. urządzeń *viaTOLL*) oraz klucze wraz z pilotami (3 komplety) do wjazdu awaryjnego przez MOP Wierzbnik (km 198+810 jezdnia południowa) oraz MOP Jankowice Wielkie (km 200+960 jezdnia północna).

Komenda, zgodnie z § 3 pkt 1 lit. b Porozumienia Komendanta Głównego Policji i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 21 listopada 2003 r. *w sprawie współdziałania jednostek organizacyjnych Policji i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa drogowego*⁴⁹, dysponowała w formie graficznej planami liniowymi nadzorowanego odcinka autostrady A4, na których naniesiono m.in. pikietaż oraz zaznaczono obiekty inżynierskie. Plany te wywieszone były w pomieszczeniach dyżurnego Komendy i Naczelnika WRD⁵⁰. Ponadto na stanowisku dyżurnego Komendy oraz w WRD dysponowano elektroniczną wersją *Planu działań ratowniczych na autostradzie A4 w granicach województwa opolskiego*, w którym m.in. na schemacie działań służb ratowniczych (medycznych i Państwowej Straży Pożarnej) oraz Policji wskazano obiekty inżynierskie i pikietaż autostrady A4.

W Komendzie nie było dokumentów wskazujących, że udostępniano właściwym jednostkom organizacyjnym GDDKiA⁵¹ dane z kart zdarzeń drogowych, w tym zaistniałych na nadzorowanym przez Komendę odcinku autostrady A4, tj. w zakresie wskazanym w § 4 ust. 3 powołanego Porozumienia Komendanta Głównego Policji i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Komendant wyjaśnił m.in., że: *Komenda jest przygotowana do udostępniania właściwym jednostkom organizacyjnym GDDKiA danych (z wyjątkiem danych osobowych) zawartych w karcie zdarzenia drogowego. Jednak w okresie od dnia 1 stycznia 2015 r. do dnia 30 czerwca 2016 r. (także w okresie wcześniejszym) GDDKiA nie zwracała się o dane zawarte w karcie zdarzeń drogowych. Dane w tym zakresie przekazują jednostki nadrzędne Policji, dokonując tzw. zrzutu całości zdarzeń i przekazują dane te do GDDKiA. W okresie tym GDDKiA zwracała się telefonicznie o uzupełnienie już posiadanych przez nich informacji z wypadków drogowych, w których osoby zostały ranne lub poniosły śmierć. Informacje najczęściej dotyczyły wskazania, czy wypadek drogowy na nadzorowanym odcinku autostrady A4 zaistniał np. na nitce północnej (kierunek Wrocław) czy południowej (kierunek Opole).*

(dowód: akta kontroli str. 123-150, 200-242, 580-581, 600-607, 669-670, 753-763)

⁴⁸ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Opolu, Rejon w Brzegu.

⁴⁹ Dz. Urz. KGP Nr 21, poz. 124.

⁵⁰ Na planach tych (o wym. 110 x 55 cm) naniesiono ponadto wyjazdy awaryjne, przejazdy awaryjne, numery telefonów do służb ratowniczych (Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Wojewódzkie Centrum Powiadamiania Ratunkowego, patrol autostradowy, dyspozytorzy medyczni, jednostki państwowej straży pożarnej i policji).i zarządcy A4, patrolu autostradowego zarządcy A-4.

⁵¹ Oddział w Opolu, rejon w Brzegu.

W prowadzonym przez dyżurnego Komendy *Rejestrze dyspozycji usunięcia pojazdu* odnotowano, że w badanym okresie z nadzorowanego odcinka autostrady A4 usunięto 19 pojazdów, z tego 15 do czynności procesowych (wszystkie w 2015 r.) oraz cztery na koszt właściciela w zakresie wskazanym w art. 130a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*⁵² (wszystkie w I połowie 2016 r.).

Usuwanie i holowanie pojazdów (przewożenie pojazdów i innych przedmiotów dla celów procesowych i innych zlecanych przez Policję), dokonywał Komendant na podstawie zawartych przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu umów z podmiotami zewnętrznymi⁵³. W umowach ustalono zasady wykonywania usług przez wszystkie dni roku, które obejmowały całodobową gotowość do przyjęcia od Policji zgłoszenia o potrzebie holowania (przewiezienia) pojazdu na parking, dojazdu holownika do wskazanego przez Policję miejsca postoju pojazdu w czasie 30-40 min. od zgłoszenia. W umowach tych ustalono ponadto, że wykonawca zobowiązany jest do wyciągania pojazdu spoza drogi, załadunku, rozładunku oraz innych czynności związanych z załadunkiem i wyładunkiem pojazdu (mienia, części samochodowych), zebranie uszkodzonych i oderwanych elementów pojazdu z miejsca zdarzenia (uprzątnięcie miejsca zdarzenia, w tym w sytuacjach stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego), zabezpieczanie pojazdu i inne. Umowy określały ponadto zasady dokumentowania przedmiotu umowy, ceny jednostkowe, sposób rozliczeń, czas trwania umowy. Zgłoszenie potrzeby wykonania usługi (wezwanie) odbywało się za pośrednictwem dyżurnego Komendy, który drogą telefoniczną powiadamiał wykonawcę.

Ustalenia umowne umożliwiały usuwanie pojazdów m.in. z nadzorowanego odcinka autostrady A4 na koszt właściciela pojazdu, który utrudnia ruch lub/i zagraża bezpieczeństwu, tj. w zakresie wskazanym w art. 130a ust. 1 pkt 1 *Prawa o ruchu drogowym*.

Komendant wyjaśnił, że: *policjanci WRD KPP w Brzegu podczas wykonywania czynności na nadzorowanym odcinku autostrady A4 wzywali za pośrednictwem dyżurnego KPP Brzeg pomoc drogową do usunięcia zgodnie z art. 130a ust. 1 Prawa o ruchu drogowym pojazdów z drogi, które zostały pozostawione w miejscu, gdzie jest to zabronione, utrudniały ruch lub w inny sposób zagrażały bezpieczeństwu (w przypadku pozostawienia pojazdu np. po kolizji przez użytkownika lub w przypadku, gdy kierujący takim pojazdem znajdował się w stanie nietrzeźwym). Usuwali również z pomocą drogową wzywaną z pośrednictwem dyżurnego KPP w Brzegu pojazdy zgodnie z art. 308 Kodeksu postępowania karnego do czynności procesowych (wypadki drogowe). W okresie 1 styczeń 2015 r. – 30 czerwca 2016 r. nie odnotowano przypadków, w których firma usługowa, która miała podpisaną umowę z KWP w Opolu nie wywiązywała się z czasu przyjazdu wskazanego w umowie na miejsce wezwania. Firmy usługowe wykonywały swoje czynności prawidłowo, minimalizując czas blokowania przejazdu po autostradzie A4 przez pozostawione pojazdy.*

(dowód: akta kontroli str. 580-581, 600-607, 671-685, 762-788)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

⁵² Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm. Ponadto w tym zakresie stosowne umowy zawierał Starosta Brzeski.

⁵³ Na 2015 r. zawarto dwie umowy (nr 2/HOL/2015-2016 w dniu 12 stycznia 2015 r. i nr 1/HOL/4.8/BRZEG/2015 w dniu 21 października 2015 r.) a na 2016 jedną (nr 1/HOL/4.8/BRZEG/2016 w dniu 30 listopada 2015 r.).

5. Działania Policji związane z rozładowywaniem korków i zatorów na autostradzie lub drodze ekspresowej

Opis stanu faktycznego

W badanym okresie funkcjonariusze WRD podejmowali działania mające na celu rozładowanie korków i zatorów powstałych na nadzorowanym odcinku autostrady A4. W okresie tym działania związane z kierowaniem ruchem i/lub organizowaniem objazdów celem rozładowania korków i zatorów drogowych na A4 podejmowano osiem razy⁵⁴. W przypadku zamknięcia nadzorowanego przez Komendę odcinka autostrady A4, drogi objazdu zostały określone w *Planie działań ratowniczych* na A4⁵⁵. W planie tym zawarto także zasady współdziałania m.in. Policji, zarządcy autostrady i innych służb przy rozładowaniu korków lub zatorów drogowych. Zgodnie z powyższym, w sytuacji konieczności zamknięcia m.in. nadzorowanego odcinka autostrady A4, dyżurny Komendy przekazywał do Punktu Informacji Drogowej⁵⁶ GDDKiA w Opolu, informację o potrzebie zamknięcia danego odcinka autostrady. Dyżurny PID miał możliwość wyświetlenia informacji o zdarzeniu drogowym na tablicach o zmiennej treści znajdujących się w ciągu autostrady oraz wdrożenia, w uzgodnieniu z Policją, odpowiedniego wariantu objazdu autostrady. W zakresie nadzorowanego przez Komendę odcinka autostrady A4 w ww. planie wskazano alternatywną drogę objazdu pomiędzy węzłami Brzeg (Przylesie) – objazd drogami: DW 403, DK 39, DK 94 i DK 46 wyjazd w węźle Opole Zachód (Prądy).

Komendant wyjaśnił m.in., że w sytuacjach *utrudnień spowodowanych zdarzeniami drogowymi w każdym przypadku wzywany jest na miejsce patrol autostradowy oraz, gdy zablokowano tylko jeden z pasów ruchu patrol policji reguluje ruchem w celu udrożnienia ruchu, a jeżeli autostrada jest całkowicie nieprzejezdna zostają wyznaczone objazdy drogą alternatywną. W przypadku zatorów lub wyznaczenia objazdu wspólnie ze służbami z GDDKiA (które posiadają niezbędne oznakowanie) realizowane są zadania związane z udrożnieniem autostrady. Wykorzystywane są również autostradowe tablice świetlne, które znajdują się nad pasami ruchu i informują kierujących pojazdami o występujących trudnościach lub o określonej sytuacji i konieczności dostosowania się do zmiennych warunków drogowych.*

Na podstawie informacji zawartych w SWD oraz wyjaśnień Komendanta i Naczelnika WRD dla badanych pięciu zdarzeń drogowych⁵⁷ ustalono, że we wszystkich zdarzeniach wystąpiło okresowe zamknięcie autostrady A4 i wyznaczenie alternatywnej drogi objazdu. Czas obowiązywania objazdu dla poszczególnych ww. zdarzeń wynosił odpowiednio:

- ok. 10 godz. dla zdarzenia z dnia 22 czerwca 2015 r. z godz. 10⁴⁸ (zamknięte były oba pasy, w tym jeden ze względu na prowadzony remont);
- ok. 10 godz. dla zdarzenia z dnia 22 czerwca 2015 r. z godz. 11²⁰ (zamknięte były oba pasy, w tym jeden ze względu na prowadzony remont);

⁵⁴ W dniach i na odcinkach autostrady: 4 lipca 2015 r. na 206,6 km (kierunek Wrocław); 2 sierpnia 2015 r. na 203,9 km (kierunek Wrocław); 11 września 2015 r. na 204,7 km (kierunek Wrocław); 8 lutego 2015 r. na 205,3 km (kierunek Wrocław); 4-6 marca 2016 r. na 204,5 km (kierunek Katowice); 22 kwietnia 2016 r. na 199,7 km (kierunek Katowice); 22 czerwca 2015 r. na 202,2 km (kierunek Wrocław); 22 czerwca 2015 r. na 199,8 km (kierunek Katowice).

⁵⁵ Załącznik nr 7 – *Plany sytuacyjne tras objazdów dla pojazdów w czasie tymczasowego zamknięcia autostrady*, w którym m.in. zawarto szczegółowy plan sytuacyjny trasy objazdów (załącznik nr 7/1) dla odcinka A4 nadzorowanego przez WRD KPP w Brzegu, tj. między węzłem Przylesie (Brzeg) a węzłem Prądy (Opole Zachód).

⁵⁶ Dalej: PID.

⁵⁷ Zdarzenia wskazane w pkt 1.8 niniejszego wystąpienia pokontrolnego, dla których sporządzono następujące karty zdarzeń drogowych: 1/ EWK-98990383Q w dniu 22 czerwca 2015 r. na 202,4 km (kierunek Wrocław); 2/ EWK-98990205A w dniu 22 czerwca 2015 r. na 199,8 km (kierunek Katowice); 3/ EWK-99012535C w dniu 4 lipca 2015 r. na 206,6 km (kierunek Wrocław); 4/ EWK-104219889N w dniu 22 kwietnia 2016 r. na 199,7 km (kierunek Katowice); 5/ EWK-99073586J w dniu 2 sierpnia 2015 r. na 203,9 km (kierunek Wrocław). Ponadto, w badanym okresie wystąpiło zablokowanie A4 w dniach: a/ 8 lutego 2015 r. na 205,3 km (kierunek Katowice); objazd nie był organizowany ze względu na krótki czas zamknięcia jezdni ok. 40 minut wynikający z zatrzymania ruchu na czas lądowania śmigłowca LPR; b/ 11 września 2015 r. na 204,7 km (kierunek Wrocław); objazd nie był organizowany ze względu na krótki czas zamknięcia jezdni; c/ w dniach od 4 do 6 marca 2016 r. na 204,5 km (kierunek Katowice) dla przeprowadzenia czynności procesowych związanych ze zdarzeniem z udziałem samochodu przewożącego Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej.

- ok. 5 godz. dla zdarzenia z dnia 4 lipca 2015 r. (zamknięty był jeden pas, w kierunku Wrocławia);
- ok. 2,5 godz. dla zdarzenia z dnia 22 kwietnia 2016 r. (zamknięty był jeden pas, w kierunku Katowic);
- ok. 20 min. dla zdarzenia z dnia 2 sierpnia 2015 r., zamknięte były dwa pasy w kierunku Wrocławia na czas lądowania śmigłowca LPR, ze względu na krótki okres zamknięcia drogi, nie wyznaczono objazdu.

Oznakowania drogi na odcinkach, na których miały miejsce wymienione zdarzenia, wystawiła służba patrolu autostradowego zarządcy autostrady we współpracy z Policją.

(dowód: akta kontroli str. 107-110, 200-304, 580-581, 600-603, 608-616)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

6. Działania kontrolne w Policji

Opis stanu
faktycznego

W badanym okresie w Komendzie nie przeprowadzano badań, audytu bądź kontroli wewnętrznej lub zewnętrznej związanych m.in. z przygotowaniem Komendy do prowadzenia działań ratowniczych na nadzorowanym odcinku autostrady A4 oraz na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W Komendzie nie było dokumentów wskazujących na przeprowadzenie analizy działań jednostek Policji w przypadku zaistniałych wypadków drogowych lub katastrof (za wyjątkiem informacji w okresowych *Analizach stanu i bezpieczeństwa na drogach*, w których zbiorczo wskazano liczbę zdarzeń drogowych, ich przyczyny, skutki oraz zadania i cele do realizacji).

Naczelnik WRD wyjaśnił: *funkcjonujący w Komendzie system SEWiK wykorzystywany jest na bieżąco do analizy zdarzeń drogowych, w tym zaistniałych na nadzorowanym odcinku autostrady A4. Za pomocą SEWiK mam możliwość wygenerowania różnych informacji w różnych przekrojach, m.in. o przyczynach zdarzeń drogowych, porach dnia i tygodnia, w których zdarzenia zaistniały, ofiarach, uczestnikach itp. Dane te wykorzystuję m.in. do dyslokacji służb ruchu drogowego, uwag i wniosków do zarządcy dróg i swoich przełożonych.*

Komendant wyjaśnił: *bezpośredni nadzór nad funkcjonariuszami WRD sprawuje Naczelnik tego Wydziału i osobiście jest odpowiedzialny za analizę zdarzeń drogowych zaistniałych na nadzorowanym odcinku autostrady A4. W tym zakresie ściśle współpracuje z nadzorującym Wydział Zastępcą Komendanta. Naczelnik WRD osobiście nadzorował dwa zdarzenia w dniu 22 czerwca 2015 r. na trasie A4 ze skutkami śmiertelnymi⁵⁸. W dniu tych zdarzeń, odcinek autostrady był remontowany (część jezdni była wyłączona z ruchu) i prawidłowo oznakowany. Główną przyczyną tych zdarzeń było niezastosowanie się do ograniczeń prędkości i niedostosowanie kierujących do zmienionych na tym odcinku drogi warunków do kierowania. Na podstawie swoich spostrzeżeń oraz informacji przekazywanych od podległych mu funkcjonariuszy jak i kierownictwa WRD KWP w Opolu, które również było na przedmiotowym zdarzeniu drogowym, został skierowany wniosek do zarządcy drogi (za pośrednictwem Wojewody Opolskiego) o ustawienie dodatkowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oddzielających pasy ruchu na tym remontowanym odcinku drogi. Wniosek został uwzględniony i w 2016 r. podczas kolejnego odcinkowego remontu drogi, zostało takie urządzenie*

⁵⁸ W zdarzeniach tych uczestniczyło 13 osób i 11 pojazdów, poszkodowanych było 5 osób, z tego 2 ofiary śmiertelne, 2 ciężko ranne i jedna lekko ranna.

ustawione, co w konsekwencji mogło wpłynąć na ograniczenie w tym czasie liczby zdarzeń drogowych (wystąpił jeden wypadek bez ofiar śmiertelnych). Wyjaśnił także, że na podstawie zdarzeń zarejestrowanych w SEWiK informacje z tego systemu prezentowano i omawiano na odprawach kierownictwa Komendy oraz – przez Naczelnika WRD – funkcjonariuszom WRD. Ponadto dane z SEWiK wykorzystywane były dla różnych informacji, analiz i statystyk sporządzanych doraźnie na wniosek np. samorządów i innych osób m.in. związanych z planowanymi inwestycjami drogowymi.

(dowód: akta kontroli str. 51, 123-150, 600-603, 604-607, 691, 722-723)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o sporządzanie kart zdarzeń drogowych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, z uwzględnieniem wszystkich wymaganych danych i informacji oraz o kontynuowanie działań zmierzających do objęcia szkoleniem specjalistycznym policjantów WRD z zakresu ruchu drogowego.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Opolu.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Opole, dnia 20 grudnia 2016 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu

Kontroler
Marek Dudek
główny specjalista kontroli państwowej

podpis

Dyrektor
DYREKTOR
Delegatury NIK w Opolu


podpis