



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.014.03.2016
P/16/037

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie
ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin
T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66
lsz@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 Szczecinie.

Kontroler Kontrolę przeprowadził, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, Wiesław Chabraszewski, doradca prawny, upoważnienie do kontroli nr LSZ/84/2016 z dnia 4 października 2016 r.
(dowód: akta kontroli str. 1-2)

Jednostka kontrolowana Komenda Miejska Policji w Szczecinie² ul. Kaszubska 35, 70-227 Szczecin.

Kierownik jednostki kontrolowanej Pełniącym obowiązki Komendanta Miejskiego Policji w Szczecinie od 18.08.2016 r. jest podinspektor Piotr Makuch³. Poprzednio Komendantem Miejskim Policji w Szczecinie w okresie od 4.05.2015 r. do 17.08.2016 r. był inspektor Wiesław Tyl, a w okresie od 18.02.2010 r. do 3.05.2015 r. inspektor Jacek Wolf.
(dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności.

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości⁴, działalność KMP w zakresie organizacji i przygotowania do działań ratowniczych na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3, położonych w granicach miasta Szczecina, w latach 2015-2016 (do 30.06.).

Uzasadnienie oceny ogólnej

Pozytywną ocenę uzasadnia:

- sporządzanie okresowych analiz stanu bezpieczeństwa na drogach gminy Miasto Szczecin,
- organizowanie zadań na drogach, w tym dyslokowanie służby, na podstawie ww. analiz oraz harmonogramu pełnienia służby na drogach,
- adekwatne reagowanie na lokalny wzrost zagrożeń poprzez dyslokację sił i środków własnego pionu ruchu drogowego,
- krótkie czasy dojazdu policjantów (średnio 8,5 minuty) do zdarzeń drogowych na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3,
- kierowanie do zarządcy dróg propozycji niezbędnych przedsięwzięć zmierzających do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3,
- współpraca z innymi podmiotami w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podejmowanie działań w zakresie rozładowywania korków i zatorów na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3.

Na obniżenie oceny ogólnej wpływ miało:

- nieodpowiadające normatywom wyposażenie policjantów pionu ruchu drogowego w zestawy pierwszej pomocy „R0”,

¹ Dz. U. z 2015 r. poz. 1096, ze zm.; dalej: ustawa o NIK.

² Dalej: KMP lub Komenda.

³ Dalej: Komendant Miejski.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

- skierowanie do działań na autostradzie i drodze ekspresowej radiowożu niewyposażonego w zestaw pierwszej pomocy „R0”,
- nieadekwatne do potrzeb przeszkolenie policjantów w zakresie ruchu drogowego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

KMP, w tym Wydział Ruchu Drogowego⁵, funkcjonuje w oparciu o ustawę z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji⁶, inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa oraz zarządzenie nr 1041 Komendanta Głównego Policji z dnia 28 września 2007 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji⁷. Stosownie do dyspozycji art. 6 ust. 3a ustawy o Policji, Komenda była jednostką Policji właściwą na obszarze Gminy Miasto Szczecin.

Obszar Gminy Miasto Szczecin obejmował swoim zasięgiem:

- odcinek autostrady A6 (od km 8+176 do 25+271) o łącznej długości 17,095 km,
- odcinek drogi ekspresowej S3, od węzła Klucz w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego (od km 0+000 do 1+810) o długości 1,81 km oraz od kierunku Świnoujścia (od km 89+424 do 89+627) o długości 0,203 km.

Przebieg dróg krajowych nr 6 (autostrada A6) oraz nr 3 (droga ekspresowa S3) na terenie Gminy Miasto Szczecin pokrywał się na odcinku 14,251 km (od autostrady A6 km 11+020 do końca autostrady, tj. km 25+271).

(dowód: akta kontroli str. 4)

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

Opis stanu faktycznego

1.1. Stan organizacyjno-kadrowy pionu ruchu drogowego.

W KMP zadania w zakresie bezpieczeństwa na drogach, w tym autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3 zostały przypisane WRD.

(dowód: akta kontroli str. 5-21)

Stan kadrowy w pionie ruchu drogowego KMP⁸ przedstawiał się następująco:

- na 01.01.2015 r.:
 - stan etatowy – 113 osób (KMP ogółem 1.025),
 - stan zatrudnienia – 113 policjantów, z tego 99 (tj. 87,6%) realizujących zadania na drogach,
- na 30.06.2016 r.:
 - stan etatowy – 113 osób (KMP ogółem 1.020),
 - stan zatrudnienia – 113 policjantów, w tym 99 (tj. 87,6%) realizujących zadania na drogach.

Liczba etatów w prd stanowiła w tych latach odpowiednio 11,0% oraz 11,1% etatów KMP, co było zgodne z poleceniem Komendanta Głównego Policji, określonym pismem z dnia 24.04.2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 22)

Strukturę WRD tworzyły m.in.:

- Referat Kontroli Ruchu Drogowego – składający się z 76 osób, do których należało m.in. wykonywanie zadań służących zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego⁹, udział w zabezpieczaniu miejsc wypadków lub katastrof, sporządzanie na podstawie analizy zagrożenia bezpieczeństwa ruchu

⁵ Dalej: WRD.

⁶ Dz.U. z 2016 r. poz. 1782.

⁷ Dz. Urz. KGP z 2013 r. poz. 50, ze zm.

⁸ Dalej: prd.

⁹ Dalej: bezpieczeństwa ruchu drogowego.

- drogowego dyslokacji pełnienia służby przez policjantów, prowadzenie kontroli drogowych za pomocą specjalistycznego sprzętu drogowego, wykonywanie badań stanu technicznego i oględzin pojazdów uczestniczących w zdarzeniach drogowych, pełnienie służby patrolowej na wyznaczonej trasie, obsługa zdarzeń drogowych, prowadzenie lustracji przyznanej pod opiekę trasy pod kątem właściwego stanu nawierzchni drogi, oznakowania pionowego i poziomego,
- Referat Obsługi Zdarzeń Drogowych – składający się z 30 osób, do zadań których należało m.in. obsługa zdarzeń drogowych o znamionach wypadków (katastrof) i kolizji drogowych, wykonywanie badań stanu technicznego i oględzin pojazdów uczestniczących w zdarzeniach drogowych, pełnienie służby patrolowej na wyznaczonej trasie w czasie wolnym od likwidacji zdarzeń drogowych,
 - Zespół Organizacji Służby i Profilaktyki Społecznej – składający się z 5 osób, do zadań których należało m.in. dokonywanie lustracji dróg przy udziale przedstawicieli zarządów dróg oraz organów zarządzających ruchem, występowanie z wnioskami do zarządzającego ruchem drogowym w zakresie minimalizacji lub likwidacji ryzyka wypadków drogowych w wybranych miejscach, uczestniczenie w obsłudze wypadków drogowych z osobami ciężko rannymi lub ofiarami śmiertelnymi, podejmowanie interwencji, legitymowanie i kontrola ruchu drogowego, analizowanie i diagnozowanie zagrożeń w ruchu drogowym występujących na terenie miasta Szczecina.

(dowód: akta kontroli str. 5-21)

W sprawie wielkości i struktury etatowej prd oraz z jakich wynikała ona przesłanek, mł. insp. Andrzej Biernat p.o. Zastępcy Komendanta wyjaśnił m.in., że *stan etatowy prd w Szczecinie wynika zarówno z aktualnych potrzeb definiowanych na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa jak również poleceń Komendanta Głównego Policji z dnia 14 kwietnia 2013 r., które to stanowią, że minimalny stan etatów policyjnych w komórkach ruchu drogowego nie może być mniejszy niż 10% w stosunku do całego stanu etatowego garnizonu.*

(dowód: akta kontroli str. 78 i 103-104)

Łączna liczba zdarzeń na drogach miasta Szczecina w 2015 r. wyniosła 6.352, w tym 556 wypadków i 5.796 kolizji. W tym okresie na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3 miało miejsce 71 zdarzeń, które stanowiły 1,1% wszystkich zdarzeń na drogach miasta Szczecina. Udział wypadków na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3 w ogólnej liczbie wypadków wyniósł 0,7%, a kolizji 1,2%. Liczba poszkodowanych w wypadkach, w tym okresie, wyniosła ogółem 662 osoby (15 zabitych i 647 rannych). Liczba poszkodowanych na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3 (11 osób rannych) stanowiła 1,7% wszystkich poszkodowanych na drogach miasta Szczecina.

(dowód: akta kontroli str. 23-29)

Według analiz, opracowywanych okresowo przez WRD, liczba zdarzeń drogowych na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3 wyniosła 71 w 2015 r. i w porównaniu do 2014 r. zmniejszyła się o 14 zdarzeń (16,5%). W I półroczu 2016 r. wystąpiło 16 zdarzeń drogowych i w porównaniu do I półrocza 2015 r. nastąpił wzrost o 1 zdarzenie (6,7%).

Liczba wypadków na ww. drogach wyniosła 4 w 2015 r. i w porównaniu do 2014 r. – 6 wypadków, zmniejszyła się o 33,3%. W I półroczu 2016 r. miały miejsce 2 wypadki i w porównaniu do I półrocza 2015 r. nastąpił ich wzrost o 100%.

W 2015 r. liczba poszkodowanych w wypadkach wyniosła 11 osób (5 ciężko rannych i 6 lekko rannych) i w porównaniu do 2014 r. (7 poszkodowanych) wzrosła o 57,1%. W I półroczu 2016 r. liczba poszkodowanych w wypadkach wyniosła 4 osoby (wszystkie lekko ranne), tj. tyle samo co w analogicznym okresie 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 23-29)

1.2. Organizacja i realizacja służby na autostradach i drogach ekspresowych.

1.2.1. W WRD analizy działań jednostek prd przeprowadzane były w sytuacji zaistnienia wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym. W okresie od 01.01.2015 r. do 30.06.2016 r. na odcinkach autostrady A6 i drogi ekspresowej S3 przebiegającymi przez miasto Szczecin, nie doszło do wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym. Natomiast co miesiąc była opracowywana miesięczna informacja o stanie bezpieczeństwa na drogach miasta Szczecina, w ramach której m.in. wskazywano miejsca szczególnie niebezpieczne pod kątem występowania zdarzeń drogowych. Informacje miesięczne służyły do wyznaczania zadań i dyslokacji służby policjantów ruchu drogowego na terenie miasta Szczecina. Decyzję o skierowaniu w razie konieczności patroli na autostradę A6 lub drogę ekspresową S3 podejmowało stanowisko dowodzenia KMP.

(dowód: akta kontroli str. 80)

W 2015 r. w prd do służby na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3 skierowano 3.528 policjantów (średnio 4,83 patroli dziennie) i w porównaniu do 2014 r. – 2.880 policjantów (3,95 patroli) był to wzrost o 22,5%. W tym okresie nastąpił spadek liczby zdarzeń drogowych z 85 w 2014 r. do 71 w 2015 r., tj. o 16,5%. W I półroczu 2016 r. do służby na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3 skierowano 1.872 policjantów (średnio 5,14 patroli) i w porównaniu do I półrocza 2015 r. – 2.028 policjantów (5,57 patroli) był to spadek o 7,7%. W tym okresie nastąpił spadek liczby zdarzeń drogowych z 27 w I półroczu 2015 r. do 26 w I półroczu 2016 r., tj. o 3,7%.

(dowód: akta kontroli str. 23)

Na terenie działania KMP ze względu na znikomą ilość zdarzeń drogowych na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3, nie wskazano miejsc szczególnie niebezpiecznych. W przypadku poważnych utrudnień lub zdarzeń drogowych policjanci kierowani byli w rejon węzła Rzaśnica, który podlegał pod KPP Goleniów.

(dowód: akta kontroli str. 80)

1.2.2. Działania na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3 zlokalizowanych na terenie działania KMP:

- 1) W ramach wykonywania bieżących obowiązków policjanci WRD podejmowali działania, które miały na celu utrzymanie płynności ruchu na drogach miasta Szczecina (w tym również na A6 i S3). Sytuacje takie miały miejsce głównie w sezonie letnim (ruch pojazdów nad morze i z powrotem), bądź też w ramach likwidowania zdarzeń drogowych, gdy zachodziła taka potrzeba. Ponadto funkcjonariusze WRD podczas bieżących kontroli drogowych wręczali uczestnikom ruchu drogowego mapki zawierające trasy alternatywnego dojazdu nad morze, celem wyeliminowania zatorów na drogach A6 i S3.
- 2) W WRD funkcjonariusze pełnili służbę na terenie miasta Szczecina w systemie trzy zmianowym. W zależności od bieżących potrzeb np. kolizja, wypadek, utrudnienia wynikające z dużego natężenia ruchu bądź też innych interwencji zleconych przez operatora 997, kierowane były w te miejsca siły niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na danym odcinku drogi.
- 3) W WRD 99 funkcjonariuszy pełniło służbę bezpośrednio na drodze. Podinsp. Dariusz Zajdlewicz wyjaśnił, że *na drogi A6 i S3 mogła zostać skierowana taka liczba funkcjonariuszy, aby zapewnić bezpieczeństwo i porządek na danym odcinku drogi.*
- 4) Systemy elektroniczne jakimi dysponował WRD nie pozwalały wygenerować danych nt. wyników prd wyłącznie na drogach A6 i S3.

(dowód: akta kontroli str. 115-116)

1.2.3. W okresie objętym kontrolą stosownie do dyspozycji określonej w §15 ust. 1 pkt 7 zarządzenia Nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r.

w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów¹⁰, policjanci KMP zgłosili 2 uwagi i propozycje niezbędnych przedsięwzięć na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3 zmierzające do poprawy bezpieczeństwa i porządku ruchu (w tym dotyczące infrastruktury drogowej). Wnioski skierowano do zarządcy drogi (Oddział Głównej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie¹¹) i dotyczyły: zmiany oznakowania pionowego w zakresie ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych (A6) oraz konieczności usprawnienia współdziałania służb przy likwidacji zdarzeń drogowych, w tym usuwaniu z drogi potrąconych zwierząt (A6).

(dowód: akta kontroli str. 83)

W latach 2015-2016 (do 30.06.) na podstawie danych zgromadzonych w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji¹², stosownie do dyspozycji określonej w §5 ust. 1 zarządzenia KGP w sprawie statystyki zdarzeń drogowych odpowiednio z 2006 r.¹³ i 2015 r.¹⁴, WRD sporządzał m.in. analizy wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, miesięczne informacje o stanie bezpieczeństwa na drogach miasta Szczecina oraz wszelkie inne zestawienia i informacje dotyczące zdarzeń drogowych zaistniałych na terenie miasta. Dane te były przedstawiane w zależności od potrzeb, w formie tabelarycznej lub graficznej (mapy, wykresy). Dane z bazy SEWiK były wykorzystywane między innymi na odprawach do służby, szkoleniach, sporządzania zestawień, itp.

(dowód: akta kontroli str. 81)

1.2.4. Badanie 6 wypadków¹⁵, jakie miały miejsce w okresie 1.01.2015 r. – 30.06.2016 r. na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3 pod względem czasów dojazdu Policji na miejsce zdarzenia wykazało, że:

- czas dojazdu (od przyjęcia zgłoszenia do przyjazdu na miejsce zdarzenia) wynosił od 3 do 18 minut;
- średnia arytmetyczna czasów dojazdu wyniosła 8,5 minuty;
- czas dojazdu był dłuższy od średniej w 2 przypadkach, z tego w jednym przypadku o 4,5 minuty i w drugim o 9,5 minuty¹⁶,
- w każdym przypadku policjanci działali na terenie macierzystego powiatu,
- w żadnym przypadku policjanci nie udzielali pierwszej pomocy medycznej.

(dowód: akta kontroli str. 28)

Podinsp. Dariusz Zajdlewicz Naczelnik WRD wyjaśnił m.in., że w 2 przypadkach dłuższy od średniej czas dojazdu na miejsce zdarzenia drogowego podyktowany był odległością jaka dzieliła położenie załogi w chwili otrzymania polecenia interwencji a miejscem zdarzenia¹⁷.

(dowód: akta kontroli str. 135 i 137)

1.2.5. W dniu 19 września 2016 r. KMP otrzymała za pośrednictwem Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie „Plan działań ratowniczych” dla dróg województwa zachodniopomorskiego administrowanych przez Oddział GDDKiA na nośniku elektronicznym (płyta CD). Mł. insp. Andrzej Biernat p.o. Zastępcy Komendanta wyjaśnił, że Komenda Wojewódzka Policji jest w trakcie opracowania wytycznych dotyczących postępowania Policji w przypadku wystąpienia zdarzeń drogowych, w konsekwencji których dojść może do poważnych utrudnień w ruchu

¹⁰ Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100, ze zm.; dalej: zarządzenie Nr 609 Komendanta Głównego Policji z 25.06.2007 r.

¹¹ Dalej: Oddział GDDKiA.

¹² Dalej: SEWiK.

¹³ 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), uchylone z dniem 1.11.2015 r.

¹⁴ Zarządzenie Nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz.Urz. KGP poz. 85, ze zm.), dalej: zarządzenie Nr 31 KGP z 22.10.2015 r.

¹⁵ Liczone na podstawie danych z SWD.

¹⁶ Z tego: 1) S3, 25.06.2016 r., godz. 9:08-9:21 – 13 minut i A6, 16.07.2015 r., godz. 12:21-12:39 – 18 minut.

¹⁷ W przypadku zdarzenia RD-9490/15 z 16.07.2015 r. – przejazd z ul. Pomorskiej, a RD-7930/16 z 25.06.2016 r. – przejazd z ul. Owocowej.

drogowym.

(dowód: akta kontroli str. 104-105)

System informatyczny SEWiK nie obejmował całego terenu Gminy Miasto Szczecin. System nie rejestrował zdarzeń drogowych, które miały miejsce powyżej 21 kilometraży autostrady A6 (do 25+271 kilometraży).

(dowód: akta kontroli str. 4, 118 i 120)

1.2.6. Badanie 5¹⁸ z 6 wypadków, jakie miały miejsce od 01.01.2015 r. do 30.06.2016 r. na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3 (w granicach administracyjnych miasta Szczecina) wykazało w 1 przypadku rozbieżności we wskazaniu kilometraży zdarzenia na autostradzie A6 w dniu 16.07.2015 r. (nr sprawy JED-14547G-20150716-66123, RD-9490/15). Według raportu z SWD zdarzenie miało miejsce na 24 km, wg raportu z SEWiK – na 21 km, a wg akt sprawy na 24,8 km.

(dowód: akta kontroli str. 30)

Podinsp. Dariusz Zajdlewicz Naczelnik WRD wyjaśnił, że w systemie SWD wartość kilometrażowa wprowadzana jest przez operatora 997. Wartość ta podawana jest przez uczestników zdarzenia drogowego zgłaszających fakt kolizji/wypadku, którzy informują gdzie doszło do zdarzenia, gdzie oczekują na przyjazd Policji. W systemie SEWiK wartość kilometrażowa wprowadzana jest na podstawie karty Mrd 2. W przedmiotowym zdarzeniu wartość kilometrażowa wynosiła 24,850. Operator systemu SEWiK po wprowadzeniu danych wraz z wartością kilometrażową nie mógł zatwierdzić danego arkusza z uwagi na błąd (podany pikietaż nie pokrywa się z terenem gminy Szczecin – Obszar Miejski), w związku z powyższym operator wprowadził możliwą najbliższą wartość, którą przyjął system. O sytuacji tej niejednokrotnie informowany był telefonicznie WRD KWP Szczecin, jednak nie był w stanie zmienić ustawień systemu ogólnopolskiego. Operatorzy systemu SEWiK w KMP Szczecin wprowadzają tylko zdarzenia w ramach zakładki Szczecin-Obszar Miejski.

(dowód: akta kontroli str. 115)

Mł. insp. Andrzej Biernat wyjaśnił, że w KMP w okresie od 1.01.2015 r. do 30.06.2016 r. nie wystąpiły żadne trudności, czy też ograniczenia podczas przygotowań do działań prowadzonych na drogach (A6 i S3) przez WRD KMP.

(dowód: akta kontroli str. 78 i 104)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność KMP w zbadanym zakresie.

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

Opis stanu faktycznego

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

W badanym okresie KMP nie zawierała żadnych porozumień o współpracy w zakresie ratownictwa na drogach, a podczas likwidacji zdarzeń drogowych współpracowała z Pogotowiem Ratunkowym i Państwową Strażą Pożarną.

(dowód: akta kontroli str. 116)

¹⁸ W dniach: 28.02.2015 r., 17.07.2015 r., 26.07.2015 r., 15.03.2016 r., 25.06.2016 r.

2.2. Organizacja łączności na potrzeby działań Policji na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3.

Łączność na potrzeby działań KMP na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3 oparta była o standardowy system TETRA. Łączność radiowa z podmiotami i jednostkami ratowniczymi odbywała się na kanale RATUNEK. Cyfrowa TETRA obejmowała swym zasięgiem obszar miasta Szczecina. Jest to system łączności zapewniający najwyższy stopień ochrony przekazywanej korespondencji polegający na kodowaniu i szyfrowaniu połączenia. Struktura systemu oparta była na trzech strefach bazowych rozlokowanych na terenie Szczecina: prawobrzeże, śródmieście i północno-zachodnia dzielnica Szczecina. Radiotelefon znajdujący się na danym obszarze łączy się z lokalną stacją bazową, po połączeniu może przekazywać informacje dla całego obszaru miasta (jego korespondencja propagowana była na wszystkie trzy strefy). Wydajność systemu pozwala na prowadzenie jednocześnie maksymalnie 45 korespondencji na różnych kanałach i z różnymi użytkownikami. Patrole podległe KMP nadzorowane były ze stanowiska kierowania KMP wyposażonego w system łączności cyfrowej TETRA. Zasięg systemu pokrywał drogę ekspresową S3 oraz autostradę A6 w tych obszarach, gdzie biegnie ona na terenie gminy Miasto Szczecin. Warunki jakie oferował system TETRA dawał taką możliwość, że transmisja była stała i nieprzerwana na całym obszarze gminy miasta Szczecin. Ale nie mogły jej gwarantować z racji fizycznych właściwości rozchodzenia się fal radiowych na danym obszarze. Poziom jego natężenia zmieniał się w zależności od różnych czynników zewnętrznych (pojawiające się zakłócenia, ukształtowanie terenu, warunki atmosferyczne, przeszkody terenowe), które mogły wywołać zaniki sygnału. Dodatkowym aspektem wpływającym na jakość połączenia była niejednorodność urządzeń wykorzystywanych podczas korespondencji (uszkodzenia, poziom zasilania, sposób użytkowania). System funkcjonuje w Szczecinie od 2000 r. Od maja 2016 r. trwały prace modernizacyjne polegające na wymianie całego systemu na nowy. Wymianie uległy wszystkie elementy systemu stacji bazowych, zarządzania oraz konsol operatorskich, poza urządzeniami abonenckimi.
(dowód: akta kontroli str. 104 i 121-122)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność KMP w zbadanym zakresie.

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

Opis stanu faktycznego

3.1. Stan wyposażenia policjantów PRD w pojazdy i sprzęt.

Według stanu na dzień 30.06.2016 r. na wyposażeniu prd były:

- 24 radiowozy oznakowane, w tym 2 wyposażone w wideorejestratory i 3 nieoznakowane, w tym 1 wyposażony w wideorejestrator;
- 2 Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego i 1 furgon Ekipy Techniki Drogowej i Ekologii¹⁹;
- 7 motocykli;
- 13 kompletów sprzętu i wyposażenia do oznakowania miejsc zdarzeń drogowych, w szczególności w nocy - komplety do oznakowania drogowego;
- 25 radiotelefonów (mobilne i noszone);
- 13 zestawów pierwszej pomocy „R0”.

W porównaniu do stanu na dzień 01.01.2015 r. wyposażenie prd na dzień

¹⁹ Dalej: furgon ETDiE.

30.06.2016 r. zwiększyło się o furgon ETDiE (wzrost o 100%) i 1 zestaw pierwszej pomocy „R0” (wzrost o 8,3%) oraz zmniejszyło o 1 motocykl (spadek o 12,5%) i 6 radiotelefonów (spadek o 19,4%).

(dowód: akta kontroli str. 123-124)

Podinsp. Dariusz Zajdlewicz wyjaśnił, że różnica w ilości radiotelefonów wynika z tego, iż w 2015 r. przekazano 12 radiowozów WRD do innych jednostek razem z wyposażeniem, w skład którego wchodziło 12 radiotelefonów. W tym samym okresie do nowych radiowozów zamontowano 6 radiotelefonów.

(dowód: akta kontroli str. 135 i 138)

Według stanu na 30.06.2016 r. wyposażenie prd w zestawy pierwszej pomocy „R0” zostały zabezpieczone w 43,3% normy należności²⁰, określonej zarządzeniem 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 użytkowania²¹.

Pismem z dnia 17.11.2016 r. Naczelnik WRD złożył do Naczelnika Administracyjno-Gospodarczego KMP zapotrzebowanie na 17 zestawów pierwszej pomocy „R0”.

(dowód: akta kontroli str. 140)

Mł. insp. Andrzej Biernat wyjaśnił, że WRD posiada na wyposażeniu radiowozy – ambulanse przeznaczone do likwidacji zdarzeń drogowych, które wyposażone są w specjalistyczny sprzęt przeznaczony do oznaczania miejsca wypadku oraz w sprzęt pierwszej pomocy. (...) ambulanse wyposażone są: jeden ambulans w defibrylator, drugi posiada resuscytator. Oprócz ambulansów pozostałe radiowozy posiadają sprzęt typu Zestaw Jodła i Zestaw Zapora (komplety oznakowania drogowego) oraz dyski sygnalizacyjne FLARY. Radiowozy wyposażone są w zestawy pierwszej pomocy „R0” oraz 5 radiowozów posiada na wyposażeniu apteczki ekologiczne w tym ambulanse pogotowia wypadkowego. Zgodnie z pismem BHP -0151-29/15 Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie z dnia 29.02.2016 r. oraz z zarządzeniem nr 13 Komendanta Głównego Policji z dnia 23 sierpnia 2002 r., dokonano sprawdzenia i przeglądu posiadanych na stanie apteczek (zestawów) pierwszej pomocy – „R0”. W ramach tych czynności zestawy pierwszej pomocy zostały uzupełnione. Ponadto każdy funkcjonariusz posiada na wyposażeniu latarkę oraz tarczę do zatrzymywania pojazdów. Posiadany sprzęt na dzień dzisiejszy odpowiada potrzebom do prowadzenia działań ratowniczych przez WRD KMP.

(dowód: akta kontroli str. 78 i 104)

3.2. Szkolenie policjantów prd.

3.2.1. Według stanu na dzień 30.06.2016 r. stan przeszkolenia policjantów prd przedstawiał się następująco:

- 46 policjantów ukończyło kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego (potrzeby szkoleniowe, ocenione na 113 osób – zostały zaspokojone w 40,7%);
- 2 policjantów ukończyło kurs specjalistyczny dla wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego (potrzeby szkoleniowe, ocenione na 29 osób, zostały zaspokojone w 6,9%);
- 5 policjantów ukończyło kurs specjalistyczny w zakresie kierowania motocyklem szosowym (potrzeby szkoleniowe, ocenione na 19 osób, zostały zaspokojone w 26,3%);

²⁰ Norma należności odpowiadała liczbie samochodów będących na stanie PRD KMP Szczecin.

²¹ Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 70 ze zm.

- 8 policjantów zostało przeszkolonych w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem (potrzeby szkoleniowe, ocenione na 100 osób, zostały zaspokojone w 8,0%);
- 12 policjantów ukończyło kurs w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy (potrzeby szkoleniowe, ocenione na 100 osób, zostały zaspokojone w 12,0%);
- 7 policjantów potwierdziło egzaminem nabyte uprawnienia w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy.

(dowód: akta kontroli str. 125)

Podinsp. Dariusz Zajdlewicz Naczelnik WRD KMP wyjaśnił, że *funkcjonariusze WRD uczestniczą w szkoleniach specjalistycznych. Kierując policjantów na szkolenie brana jest pod uwagę konieczność zapewnienia realizacji zadań jakie stawiane są przed policjantami ruchu drogowego. Zauważyć należy, że skierowanie w jednym przedziale czasowym wszystkich funkcjonariuszy na szkolenie specjalistyczne spowoduje destabilizację pracy jednostki oraz brak możliwości zapewnienia ciągłości służby. Wobec powyższego policjanci kierowani są sukcesywnie w zależności od liczby miejsc otrzymanych z Wydziału Kadr i Szkolenia. Ponadto należy zaznaczyć, że zdarza się sytuacja, w której policjant posiadający przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego na własną prośbę przenoszony jest do pełnienia służby w innej miejscowości lub też w innej jednostce organizacyjnej. Znaczący wpływ na opisywaną sytuację ma również rotacja funkcjonariuszy posiadających specjalistyczne przeszkolenie, którzy przechodzą na emeryturę a wakaty te uzupełniane są funkcjonariuszami bez przeszkolenia którzy w pierwszej kolejności muszą zostać skierowani na przeszkolenie podstawowe, a następnie przejść szkolenie w ramach adaptacji zawodowej. Zwrócić również należy uwagę, że szkolenie policjantów w zakresie kierowania motocyklem służbowym uzależnione jest od liczby posiadanych motocykli, liczby funkcjonariuszy posiadających uprawnienia kat. A, a przede wszystkim posiadających doświadczenie i predyspozycje do kierowania ciężkim motocyklem służbowym. Stoję na stanowisku, że wyszkolenie policjantów ruchu drogowego KMP w Szczecinie pozwala na bieżącą realizację powierzonych zadań służbowych i nie ma bezpośredniego wpływu na stan bezpieczeństwa na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3.*

(dowód: akta kontroli str. 135, 138-139)

3.2.2. W badanym okresie policjanci z WRD nie uczestniczyli w ćwiczeniach obejmujących działania ratownicze na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3.

(dowód: akta kontroli str. 81)

W latach 2015-2016 (I półrocze) nie było działań Policji na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, które podlegały nadzorowi, audytowi bądź kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 126-128)

3.2.3. Oględziny²² radiowozu skierowanego do działań na autostradzie wykazały, że skład załogi patrolu stanowiło dwóch funkcjonariuszy, którzy mieli jednolite umundurowanie, w tym posiadali: pokrowce białe na czapki, rękawiczki letnie białe, pasy białe z poprzeczką, opaski z elementami odblaskowymi, kamizelki ostrzegawcze z elementami odblaskowymi. Funkcjonariusze nie posiadali: fartuchów ochronnych, rękawic ochronnych, butów gumowych i okularów przeciwsłonecznych. Na wyposażeniu radiowozu znajdowały się: kolczatka, komplet oznakowania drogowego (Zestaw Zapora), alkotest, przyrząd do pomiaru prędkości ISKRA, kopia świadectwa legalizacji przyrządów kontrolno-pomiarowych i stacja nasobna. Radiowóz nie był wyposażony w zestaw pierwszej pomocy „R0” i kaftan bezpieczeństwa. Objęty

²² Przeprowadzone na podstawie art. 39 ustawy o NIK.

ogłędzinami zestaw pierwszej pomocy „R0” będący na wyposażeniu innego radiowozu był kompletny.

Według oświadczenia załogi radiowozu stacja nasobna nie zapewnia stałej (nieprzerwanej) łączności w niektórych obszarach miasta.

(dowód: akta kontroli str. 129)

W wyjaśnieniach podinsp. Dariusz Zajdlewicz stwierdził m.in., że *patrole nadzorowane są ze stanowiska kierowania KMP wyposażonego w system łączności cyfrowej TETRA. Zasięg Systemu pokrywa swym zasięgiem drogę ekspresową S3 oraz autostradę A6 w tych obszarach gdzie biegnie ona na terenie gminy Miasta Szczecin. Warunki jakie oferuje funkcjonujący system TETRA dają taką możliwość że transmisja będzie stała i przebiegała nieprzerwana na całym obszarze gminy Miasta Szczecin, ale nie mogą jej gwarantować z racji fizycznych właściwości rozchodzenia się fal radiowych na danym obszarze. Poziom jego natężenia zmienia się w zależności od różnych czynników zewnętrznych (pojawiające się zakłócenia ukształtowanie terenu, warunki atmosferyczne, przeszkody terenowe), które mogą wywołać zaniki sygnału. Dodatkowym aspektem wpływającym na jakość połączenia jest niejednorodność urządzeń wykorzystywanych podczas korespondencji (uszkodzenia, poziom zasilania, sposób użytkowania). Każdy patrol wyposażony jest w nasobną stację systemu TETRA bez względu na to czy w pojeździe zamontowana jest taka stacja. Radiowóz marki KIA HPW A212 którym policjanci pełnili służbę w dniu 4 listopada 2016 r. nie był wyposażony w kaftan bezpieczeństwa ponieważ pojazd ten nie posiada przydzielonego takiego wyposażenia. Funkcjonariusz pełniący służbę stwierdził, że okulary słoneczne posiada, jednak z uwagi na pogodę nie są mu potrzebne. Fartuch ochronny, rękawice ochronne i buty gumowe jak wynika z informacji od policjanta nie zastały przez niego pobrane ponieważ są one przeznaczone do obsługi i mycia pojazdów służbowych.*

(dowód: akta kontroli str. 113 i 116-117)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Wyposażenie prd w zestawy pierwszej pomocy „R0” nie zostało zabezpieczone zgodnie z normami należności, tj. wynosiło 43,3% normy.

Podinsp. Dariusz Zajdlewicz wyjaśnił, że *sposób organizacji służby WRD nie zakłada skierowania do służby na danej zmianie większej liczby radiowozów niż 13, a zatem zestawy te wykorzystywane są w trybie zmianowym.*

(dowód: akta kontroli str. 135 i 138)

2. Dopuszczenie do działań na autostradzie i drodze ekspresowej radiowozu, który nie był wyposażony w zestaw pierwszej pomocy „R0”.

W wyjaśnieniach podinsp. Dariusz Zajdlewicz stwierdził m.in., że *radiowóz /../ którym policjanci pełnili służbę w dniu 4 listopada 2016 r. nie był wyposażony w zestaw pierwszej pomocy „R0” oraz kaftan bezpieczeństwa ponieważ pojazd ten nie posiada przydzielonego takiego wyposażenia.*

(dowód: akta kontroli str. 113 i 116-117)

3. Stopień przeszkolenia policjantów prd z zakresu ruchu drogowego wynosił 40,7% i był niewystarczający. Stwarzał ryzyko wykonywania zadań wymagających wiedzy specjalistycznej (określonych w §4 pkt 1-3 zarządzenia Nr 609 Komendanta Głównego Policji z 25.06.2007 r.) przez policjantów nieposiadających odpowiedniego przeszkolenia zawodowego.

W ocenie NIK powyższe nieprawidłowości mogły mieć wpływ na sprawność i skuteczność działań ratowniczych policjantów prd na drogach, w tym na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność KMP w zbadanym zakresie.

4. Współpraca Policji z podmiotami zarządzającymi autostradami i drogami ekspresowymi.

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem²³, Komendant Miejski Policji wydaje opinie do projektów obejmujących drogi publiczne położone na terenie miasta (mieście na prawach powiatu), z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych. Opinie do projektów obejmujących autostrady i drogi ekspresowe wydaje Komendant Wojewódzki Policji. Odnośnie likwidacji zdarzeń drogowych zaistniałych w ciągu autostrady A6 i drogi ekspresowej S3 działania te były koordynowane przez stanowisko dowodzenia KMP. Plany działań ratowniczych dla dróg województwa zachodniopomorskiego, administrowanych przez Oddział GDDKiA, Komenda otrzymała od KWP w dniu 19 września 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 104-105)

Funkcjonariusze KMP usuwali pojazdy z dróg zgodnie z art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym²⁴ oraz rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej²⁵. Holowanie pojazdów do celów procesowych odbywa się zgodnie z decyzją nr 201/2016 Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie z dnia 29 lipca 2016 r. *w sprawie zlecenia holowań oraz umieszczania na parkingach strzeżonych oraz terenach jednostek Policji województwa zachodniopomorskiego pojazdów zabezpieczonych dla potrzeb postępowań karnych. Usuwanie pojazdów odbywało się poprzez wezwanie drogą radiową operatora 997 na miejsce danego zdarzenia holownika prowadzącego usługę holowania na rzecz Policji, a następnie usunięcie danego pojazdu na wyznaczony parking dla pojazdów odholowywanych i zabezpieczanych przez policję.*

(dowód: akta kontroli str. 81 i 102)

W badanym okresie funkcjonariusze KMP zlecieli usunięcie pojazdów z autostrady A6 i drogi ekspresowej S3 w ogółem 16 przypadkach, z tego: 10 w 2015 r. oraz 6 w I połowie 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 130-132)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność KMP w zbadanym zakresie.

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

Opis stanu faktycznego

W latach 2015-2016 funkcjonariusze prd podejmowali działania, które zmierzały do zapewnienia płynności ruchu na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3. Sytuacje takie zdarzały się najczęściej w sezonie letnim, gdy ruch pojazdów w kierunku „nad morze” był wzmożony czy też w ramach likwidowania zdarzeń drogowych, gdy zachodziła taka potrzeba. Ponadto funkcjonariusze WRD, w ramach bieżących

²³ Dz. U. Nr 17, poz. 1729.

²⁴ Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zm.

²⁵ Dz. U. Nr 143, poz. 846, ze zm.

kontroli drogowych, wręczali uczestnikom ruchu drogowego „mapki zawierające trasy alternatywnego dojazdu nad morze” (mapka wydana przez KWP w Szczecinie, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego i Oddziału GDDKiA), celem wyeliminowania tworzenia się zatorów drogowych na odcinkach dróg A6 i S3. Przewidywane drogi objazdów w przypadku konieczności zamknięcia określonych odcinków autostrady A6 lub drogi ekspresowej S3 zostały wskazane w przesłanych „Planach działań ratowniczych”. Ponadto działania związane z likwidacją zdarzeń drogowych lub udrażniania ruchu w przypadku wystąpienia zatorów drogowych były koordynowane przez stanowisko dowodzenia KMP.

(dowód: akta kontroli str. 81-82)

Badanie 5²⁶ z 6 wypadków, jakie miały miejsce od 1.01.2015 r. do 30.06.2016 r. na autostradzie A6 i drodze ekspresowej S3 (w granicach administracyjnych miasta Szczecina) wykazało, że:

- 1) w 2 przypadkach zabezpieczenie drogi w postaci ręcznego kierowania ruchem nie było konieczne - w trakcie obsługi przedmiotowych zdarzeń na autostradzie A6 oraz drodze ekspresowej S3 nie powstały utrudnienia, które powodowałyby zablokowanie przepustowości dróg;
- 2) w 3 przypadkach zaistniała konieczność ręcznego kierowania ruchem przez ogółem 12 godzin i 30 minut (180, 240 i 330 minut). Podczas likwidacji zdarzeń czynności policjantów ograniczały się do zabezpieczenia miejsca zdarzenia drogowego w postaci ręcznej regulacji i zabezpieczenia pasa ruchu, na którym doszło do wypadku; drugi pas ruchu posiadał przepustowość umożliwiającą swobodny przejazd.

(dowód: akta kontroli str. 28-29 i 133-134)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność KMP w zbadanym zakresie.

IV. Uwagi i wnioski

System informatyczny SEWiK nie pokrywał się z obszarem Gminy Miasto Szczecin, uniemożliwiając prawidłową rejestrację zdarzeń drogowych zaistniałych na obszarze działania KMP. W ocenie NIK sytuacja taka znacznie utrudnia właściwą analizę i sporządzanie rzetelnej informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradzie A6, a w przyszłości może uniemożliwić stworzenie wiarygodnej mapy zagrożeń. Ponadto zauważyć należy, iż zgodnie z § 6 zarządzenia Nr 31 KGP z 22.10.2015 r., informacje o zdarzeniach drogowych przetwarzane w SEWiK, zawierające dane do ustalenia okoliczności tych zdarzeń oraz wysokości odszkodowania lub świadczenia, mogą być udostępniane zakładom ubezpieczeniowym, innym uprawnionym ustawowo w tym zakresie instytucjom ubezpieczeniowym oraz osobom uczestniczącym w zdarzeniu. Nierzetelna informacja uzyskana na podstawie danych zgromadzonych w SEWiK może znacznie wydłużyć czas oczekiwania na wypłatę odszkodowania lub świadczenia, a w skrajnych przypadkach uniemożliwić skuteczne dochodzenie należnych roszczeń związanych ze zdarzeniem drogowym.

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 podjęcie działań zmierzających do:

²⁶ W dniach: 28.02.2015 r., 17.07.2015 r., 26.07.2015 r., 15.03.2016 r., 25.06.2016 r.

1. Zapewnienia wyposażenia radiowozów prd w zestawy pierwszej pomocy „R0” w ilości określonej normami należności.
2. Kierowania do działań na autostradzie i drodze ekspresowej radiowozów wyposażonych w zestawy pierwszej pomocy „R0”.
3. Przeszkolenia niezbędnej liczby policjantów prd w zakresie 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 ust. 1 i 2 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 Szczecinie.

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 30 dni od dnia 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.

Szczecin, dnia 9 grudnia 2016 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor

Kontroler
Wiesław Chabraszewski
doradca prawny

.....
podpis

.....
podpis