NOWOCZESNE TECHNOLOGIE
w policyjnym sprzęcie transportowym

Od pomysłu do wdrożenia sprzętu na wyposażenie Policji



Fot. 1. Działania z wykorzystaniem Ruchomego Stanowiska Dowodzenia. Źródło: KPP w Raciborzu.

mł. insp. Marcin Chojnacki – naczelnik WKGT BLP KGP
podinsp. Michał Szymajda – radca WKGT BLP KGP
Jacek Szeliga – specjalista WKGT BLP KGP

Dynamiczny rozwój motoryzacji zwiększył możliwości mobilne człowieka, przyczynił się do rozwoju gospodarczego, ale również sprowadził nowe zagrożenia. Prawidłowość ta w pełni odnosi się również do służb odpowiedzialnych za szeroko rozumiane bezpieczeństwo i porządek publiczny. Czas reakcji nierzadko decyduje o ludzkim życiu, a skuteczność funkcjonariusza zależy wówczas od jego umiejętności oraz niezawodności maszyny, którą dysponuje. Efektywność działań Policji opiera się zatem na dwóch filarach: profesjonalnie wyszkolonych ludziach i niezawodnym sprzęcie.

Policyjny sprzęt transportowy i jego rola w funkcjonowaniu formacji

Czym jest transport? Według Adama Kautscha: „Transport to przemieszczanie w przestrzeni ludzi lub ładunków za pomocą odpowiednich środków”[1]. Można oczywiście analizować i przytaczać inne, bardziej rozbudowane definicje transportu, ale ta zacytowana powyżej doskonale opisuje transport funkcjonujący w Policji. W obecnych czasach, w których w Strefie Schengen funkcjonuje swobodny przepływ ludności i towarów, w Unii Europejskiej trwa od kilku lat kryzys migracyjny, a rozgrywana przez Federację Rosyjską wojna hybrydowa dotyka państwa polskiego, jedną z determinant do skutecznej walki służb z niepożądanymi społecznie zjawiskami powinno być inwestowanie formacji w nowoczesne i specjalistyczne środki transportu.

Dla Policji transport to przede wszystkim:

- **narzędzie realizacji zadań ustawowych** – bez transportu niemożliwe jest patrolowanie ulic, konwojowanie osób zatrzymanych czy zabezpieczanie wydarzeń masowych;

- **mobilność i gotowość** – zdolność do błyskawicznego przerzucenia sił (odpowiednio wyszkolonych ludzi) i środków (niezawodnego sprzętu) tam, gdzie są one w danej chwili niezbędne;
- **wsparcie taktyczne** – pojazdy często pełnią rolę mobilnych centrów dowodzenia, opancerzonych osłon czy wysoce wyspecjalizowanych narzędzi.

Policyjna flota to dziś ponad 25 tysięcy sztuk różnego rodzaju sprzętu transportowego. Są to pojazdy nowoczesne, wyposażone w wielorakie systemy bezpieczeństwa biernego oraz czynnego, a także bardziej naszpikowane elektroniką niż kiedykolwiek wcześniej. Transport w Policji to nie tylko standardowe radiowozy patrolujące nasze ulice. To potężny i skomplikowany system logistyczny. Od zwinnych motocykli pościgowych, szybkich radiowozów ruchu drogowego przez pojazdy opancerzone, furgony patrolowe i mobilne centra dowodzenia, aż po łodzie morskie i śmigłowce. To przede wszystkim zaplecze sprzętowe sprawdzone w tzw. boju. Doskonałym przykładem tego były działania podczas powodzi na południu Polski w 2024 r., a także w trakcie policyjnej akcji „ZAPORA" prowadzonej w latach 2021–2024 na granicy wschodniej.

Współczesna przestępczość, która poprzez dostęp do nowoczesnych technologii w bezprecedensowym tempie zmienia sposoby i obszary działania, oraz pojawiające się nowe zagrożenia i wyzwania, związane chociażby z migracją ludzi, zobowiązują organy ścigania do nieustannej wymiany i modernizacji własnych narzędzi pracy. Niezawodność sprzętu transportowego, którym dysponuje formacja, a także dostosowanie go do potrzeb poszczególnych pionów wchodzących w skład Policji stanowią podstawę mobilności sił i z pewnością przekładają się na skuteczność i profesjonalizm w jej działaniu.

Transformacja sprzętu transportowego

Od dłuższego czasu policyjne środki transportu przestały być jedynie narzędziem służącym do przemieszczania funkcjonariuszy z punktu A do punktu B. Współczesny radiowóz, motocykl, łódź patrolowa czy śmigłowiec to w rzeczywistości zaawansowane, mobilne węzły teleinformatyczne, pojazdy szturmowe, zintegrowane centra dowodzenia, które w czasie rzeczywistym przetwarzają duże ilości danych. Transformacja technologiczna w dziedzinie szeroko pojętej motoryzacji, a także rozwój systemów bezpieczeństwa stosowanych w pojazdach dokonuje się każdego dnia. Podobnie jest w przypadku systemów lub urządzeń stanowiących dodatkowe, specjalistyczne wyposażenie pojazdów policyjnych, bez których nie spełniałyby swojej roli w codziennej służbie. Niemniej jednak wdrożenie nowoczesnych rozwiązań, dedykowanych do pojazdów służb wymaga skomplikowanego, wieloetapowego procesu logistycznego, prawnego i technologicznego. Proces ten rozpoczynający się od identyfikacji potrzeb, poprzez rozpoznanie rynku, nie rzadko przeprowadzenie dialogu technicznego, a kończący na wdrożeniu rozwiązań i szkoleń stanowi nie lada wyzwanie dla inżynierów i logistyków.

Identyfikacja potrzeb i definiowanie oczekiwań

Identyfikacja potrzeb stanowi punkt wyjścia dla każdego przedsięwzięcia. W przypadku Policji polega ona przede wszystkim na gromadzeniu wewnątrz organizacji informacji o obecnych i prognozowanych brakach sprzętowych oraz o skali niezbędnych zakupów. Biuro Logistyki Policji KGP, prowadząc analizę ilości posiadanego przez jednostki organizacyjne Policji sprzętu transportowego, weryfikuje ten stan w odniesieniu do przepisów prawa[2] i ustala priorytety w zakresie doposażenia formacji w pojazdy, określając zazwyczaj konkretny rodzaj i ilość potrzebnego sprzętu.

Architektura współczesnego policyjnego środka transportu to zintegrowanie wielu niezależnych systemów w jednym miejscu pozwalających funkcjonariuszom na podejmowanie błyskawicznych decyzji będących efektem zmieniającej się np. sytuacji operacyjnej. To także takie zastosowanie rozwiązań, które zapewni bezpieczne i ergonomiczne korzystanie z pojazdu, przewożenie osób, a także wyposażenia policjantów lub innych ładunków.

Określając wymagania dla zabudowy i wyposażenia pojazdu, należy przede wszystkim pamiętać o tym, jakie funkcje ma on spełniać. Wdrażanie nowoczesnych technologii w środowisku administracji publicznej wymaga przestrzegania rygorystycznych przepisów prawa, certyfikacji stosowanych rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo użytkowników, jak również informacji związanych z realizacją działań.

Przygotowanie specyfikacji technicznej

Specyfikacja techniczna to punkt wyjścia dla przyszłego wykonawcy umowy. Stanowi ona swego rodzaju instrukcję, co i w jaki sposób powinno zostać wykonane, aby pojazd został zbudowany zgodnie z oczekiwaniami zamawiającego. Można stwierdzić, że sytuacja znacznie się komplikuje, gdy tworzone są specyfikacje techniczne na pojazdy o wysoce specjalistycznej zabudowie. Do tego rodzaju sprzętu możemy z pewnością zaliczyć:

a) armatki wodne,
b) duże więźniarki,
c) pojazdy do przewozu materiałów wybuchowych,
d) transportery opancerzone,
e) pojazdy osobowe terenowe opancerzone,
f) ambulanse monitoringu wizyjnego,
g) ruchome stanowiska dowodzenia,
h) ambulanse poczty specjalnej,
i) ambulanse pirotechniczne,
j) reflektory olśniewające,
k) ambulanse sanitarne.

W przypadku pojazdów o skomplikowanej zabudowie i wyposażonych w dużą liczbę dodatkowego sprzętu specyfikacja techniczna w szczególności powinna opierać się na fachowych i precyzyjnych sformułowaniach, a także wskazywać metodologię badań, którym pojazd będzie poddawany w trakcie modyfikacji nadwozia oraz po jego całkowitej zabudowie. Ponadto podczas tworze-

nia specyfikacji technicznej stosuje się zasadę polegającą na postawieniu odpowiednich wymagań oraz określeniu, najbardziej precyzyjnie, jak to jest możliwe, sposobu ich weryfikacji przez zamawiającego. Daje to szansę wyeliminowania rozbieżności w interpretacji zapisów specyfikacji technicznej przez wykonawcę i zamawiającego na etapie przygotowania modyfikacji pojazdów oraz ich dostawy.

Dodatkowo bardzo istotny w pracach nad specyfikacją jest udział przyszłych użytkowników końcowych pojazdów – przedstawicieli poszczególnych służb policyjnych, którzy określają swoje oczekiwania co do wyposażenia oraz funkcjonalności kupowanego pojazdu. Ważne są również dotychczasowe doświadczenia związane z wcześniejszą eksploatacją pojazdów, które dają możliwość ewentualnej modyfikacji zastosowanych wówczas rozwiązań. Wymiana doświadczeń z użytkownikami to ważny aspekt, który ma wpływ na ostateczną wersję specyfikacji, a tym samym – na końcowy wariant zakupywanego pojazdu policyjnego.

Należy również pamiętać, że przygotowanie specyfikacji technicznej opisującej wymagania dla pojazdu o wysoce specjalistycznej zabudowie wymaga wykonania konkretnych czynności. Bardzo ważnym aspektem, który absolutnie nie może zostać pominięty, jest odniesienie się do obowiązujących przepisów, regulaminów oraz norm wydanych na gruncie prawa krajowego, Unii Europejskiej, jak również regulacji stanowionych przez Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych. Przykładami takich przepisów są:

– regulamin 17 EKG ONZ, który określa jednolite przepisy homologacyjne pojazdów w odniesieniu do siedzeń samochodowych, punktów ich mocowania oraz wymagań dla zagłówków;
– regulamin 14 EKG ONZ, stanowiący jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów określający m.in. wymagania dla punktów kotwiczenia pasów bezpieczeństwa;
– regulamin 16 EKG ONZ, wprowadzający jednolite przepisy dotyczące m.in. homologacji pasów bezpieczeństwa;
– rozporządzenie Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Administracji, Obrony Narodowej, Finansów oraz Sprawiedliwości z dnia 22 marca 2019 r. w sprawie pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej i straży pożarnej (Dz. U. poz. 594, z późn. zm.).

Odniesienie się do przepisów prawa i ich egzekwowanie daje gwarancję, że modyfikacja wykonana na potrzeby adaptacji pojazdu bazowego będzie tak przeprowadzona, aby umożliwiła dopuszczenie pojazdu do użytkowania w ruchu drogowym. Nie bez znaczenia pozostaje kwestia zastosowanego wyposażenia, np. pasów bezpieczeństwa, które muszą spełniać kryteria homologacyjne, co daje podstawy do tego, aby uznać, że będą one spełniać swoją rolę tak jak w przypadku pasów bezpieczeństwa montowanych fabrycznie w pojazdach produkowanych seryjnie. Na bezpieczeństwo osób użytkujących pojazd, w którym dokonano modyfikacji, bardzo duży wpływ mają właściwości trakcyjne, które po zabudowie zazwyczaj ulegają zmianie. Również w tym zakresie konieczne do określenia są zakres i metodologia badań wraz ze sposobem weryfikacji dla danego pojazdu specjalistycznego. W tym zakresie w Biurze Logistyki Policji KGP opracowane zostały wymagania z zakresu badań statycznych i trakcyjnych. Są to m.in. badania pojazdu określające:

– parametry masowe, liniowe i kątowe,
– położenie środka ciężkości,
– graniczny kąt przechyłu,
– możliwość poruszania się po drogach twardych i gruntowych oraz pokonywania typowych elementów architektury drogowej, tj.: krawężników, progów zwalniających,
– skuteczność hamulca roboczego w warunkach drogowych – zgodnie z metodyką opisaną w regulaminie 13 EKG ONZ, który określa jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M, N i O w zakresie hamowania,
– dynamiczną stateczność poprzeczną w teście podwójnej zmiany pasa ruchu (tzw. test łosia) zgodnie z procedurą określoną w AVTP 03-160 STANAG 4357[3].

Kolejnym istotnym elementem procesu tworzenia specyfikacji technicznej jest określenie rodzaju dokumentów potwierdzających spełnienie poszczególnych wymagań specyfikacji technicznej. Wymogiem koniecznym do uznania tych dokumentów za wiarygodne jest konieczność sygnowania ich przez właściwe, akredytowane jednostki badawcze lub certyfikujące. W tym zakresie Biuro Logistyki Policji KGP współpracuje m.in. z Przemysłowym Instytutem Motoryzacji (PIMOT), Instytutem Transportu Samochodowego (ITS), Wojskowym Instytutem Techniki Pancernej i Samochodowej (WITPiS) oraz innymi instytucjami badawczymi posiadającymi stosowne uprawnienia i akredytacje w obszarach i dziedzinach techniki, które są wyszczególnione w danej specyfikacji technicznej pojazdu.

Pojazdy specjalistyczne

Ze względu na przeznaczenie i specjalistyczne wyposażenie pojazdów, każdy zakup wymaga indywidualnego podejścia oraz zaangażowania doświadczonych ekspertów. Ponieważ budowa takiego pojazdu na potrzeby formacji zazwyczaj rusza od podstaw na bazie wybranych komponentów podwozia fabrycznego, dużym wyzwaniem dla zespołu przygotowującego specyfikację techniczną jest precyzyjne opisanie każdego elementu zabudowy.

Aby przybliżyć proces przygotowania dokumentacji przetargowej, w dalszej części artykułu opisano etapy opracowania specyfikacji technicznej pojazdu do przewozu ładunków wybuchowych (wyposażonego w pojemnik gazoszczelny) oraz pojazdu typu duża więźniarka.



Fot. 2. Pojazd specjalistyczny do przewozu materiałów wybuchowych wyposażony w gazoszczelny pojemnik.
Źródło: https://policja.pl/pol/kgp/blp/aktualnosci/255030,Sprzet-transportowy-dla-CPKP-BOA-oraz-SPKP.html [dostęp: 15 lipca 2026 r.].



Fot. 3. Pojazd specjalistyczny – duża więźniarka.
Zdj. Daniel Smaga, BLP KGP.

Pojazd do przewozu materiałów wybuchowych

Doposażenie Policji w pojazdy przeznaczone do transportu ładunków wybuchowych wynikało z konieczności zastąpienia dotychczas użytkowanych zbiorników „PIRAT" przewożonych na przyczepach. Z uwagi na zmieniające się zagrożenia, związane z możliwością wystąpienia ataków terrorystycznych z wykorzystaniem improwizowanych ładunków wybuchowych, koniecznością stało się zastąpienie przestarzałych konstrukcji pojazdami wyposażonymi w pełni gazoszczelny zbiornik, odporny na wielokrotną detonację materiału wybuchowego o sile (ekwiwalencie) minimum 5 kg trotylu (TNT) z elementami odłamkującymi.
Prace nad specyfikacją techniczną pojazdu do przewozu materiałów wybuchowych rozpoczęły się od określenia oczekiwań co do funkcjonalności i wyposażenia pojazdu. Znaczące zdanie w tym obszarze mieli przedstawiciele użytkowników końcowych, czyli funkcjonariusze pełniący służbę w komórkach kontrterrorystycznych. Zaproponowane w początkowej fazie prac rozwiązania w zakresie wyposażenia oraz funkcjonalności poszczególnych elementów na pierwszy rzut oka wydawały się niemożliwe do wykonania. W związku z tym opracowanie wymagań technicznych dla pojazdu zostało poprzedzone konsultacjami rynkowymi z firmami zajmującymi się produkcją zbiorników przeciwwybuchowych i wykonywaniem zabudów specjalnych. Na podstawie zebranych informacji powołany do opracowania specyfikacji technicznej zespół, w którego skład weszli funkcjonariusze komórek pirotechnicznych Biura Operacji Antyterrorystycznych KGP, Centralnego Biura Śledczego Policji i Samodzielnych Pododdziałów Kontrterrorystycznych Policji z Warszawy i Łodzi oraz przedstawiciele Wydziału Koordynacji Gospodarki Transportowej BLP KGP, opracował stosowną dokumentację. Specyfikacja techniczna zawierała wymagania dla pojazdu bazowego, elementów zabudowy i wyposażenia oraz metodologię badań weryfikacyjnych.
Po rozstrzygnięciu przetargu i wyłonieniu wykonawcy zamówienia nadszedł czas na budowę pojazdu. Jest to zazwyczaj okres jeszcze bardziej wytężonej pracy zespołu, który czuwa nad właściwą i rzetelną realizacją postanowień umowy. Skomplikowana konstrukcja sprzętu i specyfika pracy policyjnych pirotechników wymaga w całym procesie konstruowania i produkcji pojazdu oraz jego wyposażenia uczestnictwa przedstawicieli Policji w konsultacjach z wykonawcą w celu bieżącej weryfikacji prawidłowości zastosowanych rozwiązań technicznych. Efekt pracy zespołu to powstanie nowoczesnego i spełniającego oczekiwania policyjnych pirotechników pojazdu do przewozu ładunków wybuchowych wyposażonego w gazoszczelny pojemnik. Pojazd zapewnia bezpieczny przewóz 3 funkcjonariuszy wraz ze specjalistycznym wyposażeniem, w którego skład wchodzi m.in.: robot pirotechniczny, kompletny kombinezon pirotechniczny, manipulator i rentgen z oprzyrządowaniem. Zastosowany zbiornik gazoszczelny został wyposażony w mechanizm otwierania sterowany radiowo, przewodowo i mechanicznie. Zamontowana została również automatycznie unoszona tylna pokrywa nadwozia umożliwiająca utworzenie w tylnej części pojazdu osłoniętego stanowiska operatora przeznaczonego do przeprowadzenia działań poprzedzających załadunek materiału wybuchowego do zbiornika. Ponadto pojazd został wyposażony w wydajny system ogrzewania ww. przedziału, co m.in. pozwala na uzyskanie funkcjonalności suszenia kombinezonu pirotechnicznego EOD. W przedziale magazynowym na łatwo dostępnych i wysuwanych półkach rozmieszczono niezbędny sprzęt pi-



Fot. 4. Pojazd specjalistyczny do przewozu materiałów wybuchowych wyposażony w gazoszczelny pojemnik.
Źródło: https://policja.pl/pol/kgp/blp/aktualnosci/255030,Sprzet-transportowy-dla-CPKP-BOA-oraz-SPKP.html [dostęp: 15 lipca 2026 r.].

rotechniczny pozwalający realizować zadania służbowe, w tym zapewniono miejsce do przewozu robota pirotechnicznego. W celu weryfikacji prawidłowości zastosowanych rozwiązań pojazd został poddany szeregowi testów statycznych, trakcyjnych i balistycznych w Wojskowym Instytucie Techniki Pancernej i Samochodowej w Sulejówku. W trakcie testów sprawdzono m.in. prawidłowość działania pojazdu i gazoszczelnego zbiornika:
– w temperaturach od -30°C do +50°C,
– po pokonaniu odcinka 1000 km po bezdrożach,
– po dokonanej dwukrotnej detonacji w zbiorniku przeciwwybuchowym.

Duża więźniarka

Kolejnym przykładem przedsięwzięcia wymagającego wiedzy eksperckiej jest doposażenie Policji w pojazdy typu duża więźniarka, których potrzebę zakupu zgłosiła służba konwojowa. W związku z tym, że pojazdy tego typu nie były kupowane od kilku lat, zakup ten, podobnie jak w przypadku pojazdu do przewozu materiałów wybuchowych, również został poprzedzony konsultacjami rynkowymi. We wstępnych założeniach technicznych przedstawionych uczestnikom konsultacji zakładano dwa warianty pojazdów budowanych na bazie autobusu lub pojazdu typu furgon o dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 5,5 tony.
Na podstawie zebranych materiałów powołany w Biurze Logistyki Policji KGP zespół, w którego skład weszli funkcjonariusze komórek konwojowych Biura Prewencji KGP, Komendy Stołecznej Policji i jednostek terenowych oraz przedstawicieli Wydziału Koordynacji Gospodarki Transportowej BLP KGP, opracował specyfikację techniczną zawierającą wymagania dla pojazdu bazowego, elementów zabudowy i wyposażenia w dwóch wersjach (pojazd bazowy autobus oraz pojazd bazowy typu furgon), a także metodologię badań weryfikacyjnych. W wyniku analizy zebranych dokumentów oraz przeprowadzonych konsultacji podjęta została decyzja o zakupie pojazdów budowanych na pojeździe typu furgon.



Fot. 5. Duża więźniarka – specjalistyczna zabudowa wnętrza pojazdu przeznaczonego do przewozu osób konwojowanych. Zdj. Daniel Smaga, BLP KGP.



Fot. 6. Duża więźniarka – przestrzeń bagażowa. Zdj. Daniel Smaga, BLP KGP.

Po rozstrzygnięciu przetargu i wyłonieniu wykonawcy umowy przystąpiono do budowy pojazdu. Skomplikowana konstrukcja pojazdu uwzględniająca specyfikę pracy służby konwojowej oraz zastosowanie innowacyjnego systemy monitoringu wizyjnego wymagała w całym procesie konstruowania i produkcji uczestnictwa przedstawicieli Policji.
Ostatecznie powstał pojazd specjalistyczny typu duża więźniarka zapewniający bezpieczny przewóz 14 osób, w tym 4 konwojentów i 10 osób konwojowanych oraz ich bagażu podręcznego o łącznej maksymalnej wadze 200 kg. Po wykonaniu zabudowy pojazd umożliwia jazdę z maksymalną prędkością 120 km/h i wyposażony jest w system dodatkowej wentylacji, klimatyzacji oraz ogrzewania przedziałów przeznaczonych do przewozu osób konwojowanych. Ważnym elementem zabudowy tej więźniarki, stanowiącym jednocześnie nowość w tego typu pojazdach, jest system monitoringu wizyjnego wewnętrznego i zewnętrznego składający się z 7 kamer, monitora oraz rejestratora nagrań, sterowany poprzez elektroniczny panel umieszczony na stanowisku operatora. W związku z tym, że pojazd został wyposażony w akumulatory o dużej pojemności, zapewniającej wykorzystywanie go nawet w przypadku wyłączonego silnika, zastosowano przyłącze zewnętrzne 230 V AC przeznaczone do jednoczesnego, długotrwałego i ciągłego doładowywania wszystkich akumulatorów pojazdu poprzez bezobsługowy, automatyczny układ ładowania. Dodatkowo, w celu zapewnienia maksymalnego poziomu bezpieczeństwa przewożonych osób konwojowanych oraz funkcjonariuszy pojazd po modyfikacji, podobnie jak w przypadku samochodu do przewozu materiałów wybuchowych, został poddany badaniom statycznym i trakcyjnym w Wojskowym Instytucie Techniki Pancernej i Samochodowej w Sulejówku.

Zakończenie procesu zakupu i przekazanie pojazdu do użytkowania

Zakończenie procesu zakupu pojazdów realizowane jest w trakcie odbiorów końcowych sprzętu transportowego poprzez sprawdzenie m.in.:
– dokumentacji homologacyjnej pojazdu bazowego;
– zgodności wystawionych dokumentów z zakresu zmian dokonanych w pojeździe, w tym co najmniej zmian: rodzaju pojazdu, masy własnej, liczby miejsc siedzących itp.;
– dokumentów potwierdzających przeprowadzenie badania technicznego przed dopuszczeniem do ruchu pojazdu uprzywilejowanego zgodnie z ustawą – Prawo o ruchu drogowym;
– wykonania zabudowy pojazdu;
– elementów wyposażenia określonych w specyfikacji technicznej;
– dokumentacji potwierdzającej spełnienie poszczególnych wymagań specyfikacji technicznej, wystawionej przez właściwe, akredytowane jednostki badawcze lub certyfikujące.

Po odbiorze pojazdu, dopełnieniu formalności administracyjnych związanych z przydzieleniem sprzętu do konkretnej jednostki lub komórki organizacyjnej Policji oraz po jego zarejestrowaniu następuje oczekiwany przede wszystkim przez użytkowników końcowych etap przekazania sprzętu do służby.

Podsumowanie

Transport to fizyczny „krwiobieg" społeczeństwa, a dla służb mundurowych – warunek *sine qua non* ich skuteczności, pozwalający przełożyć potencjał ludzki i techniczny na realne zapewnienie bezpieczeństwa. Każdy zakup pojazdów policyjnych obwarowany jest normami prawnymi, a także wymaganiami stawianymi przez użytkowników końcowych i kierownictwo Policji. Zobowiązuje to logistyków do podążania za najnowocześniejszymi rozwiązaniami stosowanymi w motoryzacji, a także w zabudowie specjalistycznej pojazdów służb oraz do przeprowadzenia bieżącej analizy potrzeb oraz profesjonalnego przygotowania dokumentacji.
W artykule opisano proces doposażania formacji w specjalistyczny sprzęt transportowy z wyłączeniem etapu planowania rzeczowo-finansowego oraz rozliczenia zakupu. Wskazano na wieloetapowość procedury zakupu oraz konieczność zaangażowania personelu posiadającego wszechstronną wiedzę. Podkreślona została kluczowa rola skrupulatnego i profesjonalnego przygotowania specyfikacji technicznej, która jest podstawą do sporządzenia opisu przedmiotu zamówienia.
Należy zauważyć, że pomimo tego, iż zakup pojazdów na potrzeby formacji jest procesem złożonym, wypracowane w Biurze Logistyki Policji KGP procedury oparte na przepisach prawa oraz wiedzy i doświadczeniu zespołu gwarantują właściwe wyposażenie funkcjonariuszy w sprzęt transportowy.
Powodem do satysfakcji dla logistyków jest zadowolenie użytkowników, ale przede wszystkim wysoka przydatność zastosowanych rozwiązań w codziennej służbie na rzecz bezpieczeństwa i porządku publicznego.

[1] A. Kautsch, *Organizacja transportu oraz obsługa klientów i kontrahentów*, Część 1, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 2018, s. 7.
[2] Zarządzenie 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 (Dz. Urz. KGP poz. 29, z późn. zm.).
[3] Ujednolicona procedura testowa NATO służąca do oceny dynamicznej stabilności ruchu kołowych pojazdów wojskowych.

Bibliografia

Akty prawne

Zarządzenie 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 (Dz. Urz. KGP poz. 29, z późn. zm.).

Opracowania naukowe

Kautsch A., *Organizacja transportu oraz obsługa klientów i kontrahentów*, Część 1, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 2018, s. 7.

Słowa kluczowe: system zaopatrywania Policji, policyjne pojazdy specjalistyczne, logistyka w Policji, standaryzacja wyposażenia.

Summary

Modern technologies in police transport equipment. From the concept to implementation

The article describes the process of equipping the Polish Police with highly specialised transport equipment, using two types of vehicles as examples: a large prisoner transport vehicle and a vehicle designed for the transport of explosives. It outlines the key stages of the project, from needs assessment and the preparation of technical specifications to overseeing vehicle modifications to meet operational requirements, and, finally, introducing the vehicle into service. The solutions implemented demonstrate how effective police logistics can be when rigorous legal procedures are combined with expert knowledge and practical experience. This approach ensures both the responsible use of public funds and the optimal adaptation of equipment to officers' operational need. Continuous efforts by logistics specialists, cooperation with specialised partners and the implementation of modern solutions have enabled the Polish Police to acquire equipment that supports the professional performance of a wide range of tasks within Poland's internal security system.
Key words: Polish Police supply system, specialised police vehicles, police logistics, equipment standardisation

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn