



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego

KPB – 4101-01-03/2013
P/13/100

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/100 – Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego
Kontrolerzy	Kontrolę przeprowadzili, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ : - Adam Czugajewicz, specjalista k. p., upoważnienie do kontroli nr 84545 z 17 maja 2013 r., - Mariusz Perzyna, specjalista k. p., upoważnienie do kontroli nr 84544 z 17 maja 2013 r., - Adam Zakrzewski, gł. specjalista k. p., upoważnienie do kontroli nr 84543 z 17 maja 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1-4, 552-553)
Jednostka kontrolowana	Komenda Stołeczna Policji w Warszawie, ul. Nowolipie 2, kod pocztowy 00-150, nr statystyczny 012126482, w dalszej części wystąpienia zwana również „KSP” lub „Komendą”. (dowód: akta kontroli str. 356-358)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Komendantem Stołecznym Policji jest od 22 kwietnia 2013 r. nadinsp. Dariusz Działo. Poprzednio Komendantami Stołecznymi Policji byli: nadinsp. Adam Mularz - w okresie od 16 maja 2008 r. do 24 stycznia 2012 r. i nadinsp. Mirosław Schossler - w okresie od 25 stycznia 2012 r. do 19 kwietnia 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 356-358)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli ocenia² pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działania Komendanta Stołecznego Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym³.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie oceniła przede wszystkim:

Uzasadnienie
oceny ogólnej

- dostosowanie wielkości i struktury Wydziału Ruchu Drogowego (WRD) KSP do potrzeb, skutkujące zwiększeniem liczby policjantów pełniących służbę na drodze;
- wykonywanie zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego skutkujące zmniejszeniem liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych;

Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła m.in. następujące nieprawidłowości:

- brak efektywnego systemu motywującego policjantów pełniących służbę na drodze;
- niskie uкомплектовanie WRD w pojazdy i sprzęt, ich częściową nieprzydatność oraz dużą awaryjność, szczególnie w odniesieniu do pojazdów i terminali przenośnych;
- brak konsultacji z użytkownikami końcowymi przed zakupem i przydzieleniem sprzętu;
- nieracjonalność przyjętych mierników realizacji priorytetów dotyczących poprawy stanu bezpieczeństwa drogowego;
- zły stan pomieszczeń, w tym ich wyposażenia, wykorzystywanych przez policjantów ruchu drogowego,
- niewielkie wykorzystanie obserwacji policjantów pełniących służbę na drodze do formułowania wniosków w sprawie poprawy organizacji i płynności ruchu drogowego,

¹ Ustawa z 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.).

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

³ Kontrolą objęto okres 2012 – 2013 (półrocze) oraz działania podejmowane przed i po ww. okresie, jeśli miały bezpośredni związek z przedmiotem kontroli.

- nieefektywną organizację służby policjantów pionu ruchu drogowego (prd) skutkującą tym, że czas pełnienia służby na drodze znacznie ograniczały czynności związane z każdorazowym pobieraniem sprzętu specjalistycznego do radiowozu, dokonywaniem oględzin jego stanu, tankowaniem, myciem i uzupełnianiem paliwa i płynów eksploatacyjnych oraz procedurami oddawania pojazdów do naprawy i ich odbierania.

Najwyższa Izba Kontroli zwróciła ponadto uwagę na :

- bardzo wysoką absencję chorobową policjantów pełniących służbę na drodze;
- niefunkcjonalność Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK), skutkującą m. in. nieprawidłowością wprowadzanych danych o zdarzeniach drogowych i obniżeniem wiarygodności sporządzanych analiz stanu bezpieczeństwa;
- obciążanie policjantów pełniących służbę na drodze czynnościami w znacznym stopniu zbędnymi, w tym rozległymi obowiązkami sprawozdawczymi i dokumentacyjnymi, co zmniejszało efektywny czas służby na drodze i nie miało praktycznego zastosowania,
- otrzymywanie przez KSP znacznie mniejszego przydziału miejsc na szkolenia policjantów prd niż zapotrzebowane.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie koncepcyjne, prawno-organizacyjno, kadrowe i techniczne Policji do działań na drogach

Komenda Stołeczna Policji w Warszawie, w tym Wydział Ruchu Drogowego (dalej: WRD), funkcjonuje w oparciu o ustawę Policji⁴, inne powszechnie obowiązujące akty prawa oraz zarządzenie nr 1041 Komendanta Głównego Policji w sprawie organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji⁵.

Zgodnie z art. 6 ust. 3 ustawy o Policji, KSP jest jednostką Policji właściwą na obszarze m. st. Warszawy oraz powiatów grodzkiego, legionowskiego, mińskiego, nowodworskiego, otwockiego, piaseczyńskiego, pruszkowskiego, warszawskiego zachodniego i wołomińskiego (dalej: garnizon stołeczny).

Zgodnie z art. 6 ust. 4 ustawy o Policji, Komendant Stołeczny Policji w stosunku do jednostek Policji garnizonu stołecznego wykonuje zadania i kompetencje komendanta wojewódzkiego Policji.

Komendant Stołeczny Policji nadał Regulamin Komendy Stołecznej Policji z 20 maja 2010 r., w którym określono m.in. niżej przedstawiony zakres zadań WRD: organizowanie i prowadzenie działań w zakresie utrzymania bezpieczeństwa, płynności i porządku w ruchu drogowym; kontrola ruchu drogowego, ujawnianie przestępstw i wykroczeń drogowych, analizowanie zdarzeń drogowych i określanie obszarów zagrożeń i miejsc niebezpiecznych; wykonywanie czynności w sprawach kolizji drogowych na drogach publicznych oraz prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia stwierdzone za pomocą przyrządów kontrolno - pomiarowych służących do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego oraz pomiaru prędkości; prowadzenie działalności prewencyjnej i profilaktyczno - propagandowej w zakresie zapobiegania popełnianiu przestępstw i wykroczeń drogowych; współpraca z organami państwowymi, samorządowymi oraz innymi podmiotami w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym i sposobu organizacji ruchu na drogach publicznych; opiniowanie wniosków o wydanie zezwolenia na wykorzystanie dróg

⁴ Ustawa z 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2011 r. Nr 287, poz. 1687 ze zm.).

⁵ Zarządzenie Nr 1041 KGP z 28 września 2007 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji (Dz. Urz. KGP Nr 18, poz. 135 ze zm.).

w sposób szczególny oraz opracowywanie koncepcji, planów i koordynowanie działań związanych z zabezpieczaniem takiego wykorzystania dróg; organizowanie, koordynowanie i realizowanie zabezpieczeń osób ochraniających przez Biuro Ochrony Rządu; prowadzenie postępowań wyjaśniających w stosunku do uczestników ruchu drogowego naruszających przepisy prawa o ruchu drogowym w granicach administracyjnych m. st. Warszawy; nadzorowanie komórek ruchu drogowego w jednostkach garnizonu stołecznego.

(dowód: akta kontroli str. 482-483)

1.1. Przygotowanie koncepcyjne Policji do działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach

- Zlecenie i wykorzystywanie badań naukowych dot. systemu przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą KSP nie zlecała badań naukowych, prac rozwojowych bądź badawczych dotyczących przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym, genezy wypadków drogowych, sposobów przeciwdziałania im, bezpiecznej infrastruktury drogowej i prawidłowej organizacji ruchu drogowego jak również, nie zawierała porozumień zmierzających do wykorzystania wyników badań, prac rozwojowych i badawczych w wyżej wymienionym zakresie. WRD w celu przeciwdziałania zagrożeniom korzystał w analiz danych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji.

(dowód: akta kontroli str. 98 – 99, 494-495)

- Elastyczność systemu oddziaływania na bezpieczeństwo na drogach

Procedura reagowania na czasowy lokalny wzrost zagrożeń w ruchu drogowym nie została określona w sposób pisemny. W WRD KSP prowadzony był bieżący monitoring zagrożeń, w celu inicjowania działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na terenie Warszawy. Rozpoznanie potrzeb prowadzone było m. in. w oparciu o sporządzaną w cyklu miesięcznym analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, uwagi i wnioski napływające od mieszkańców Warszawy, organów i instytucji pozapolicyjnych oraz uwagi i propozycje policjantów pełniących służbę na drodze. W działaniach prewencyjno-kontrolnych wykorzystywane było wsparcie sił i środków Oddziału Prewencji Policji oraz podległych komend powiatowych.

(dowód: akta kontroli str. 31-32)

- Organizacja powoływania, realizacji zadań i wynagradzania biegłych spoza Policji

W KSP nie opracowywano procedur powoływania i wynagradzania biegłych spoza Policji do postępowań przygotowawczych prowadzonych przez policjantów ruchu drogowego. Ogólne zasady powoływania biegłych i tłumaczy w ramach prowadzonych postępowań przygotowawczych określają wytyczne Zastępcy Komendanta Stołecznego Policji z 18 października 2012 r., zgodnie z którymi głównym wykonawcą ekspertyz kryminalistycznych dla potrzeb postępowań kryminalistycznych prowadzonych przez Policję są laboratoria kryminalistyczne Policji. W przypadku, gdy wykonanie ekspertyz pozostaje poza możliwościami badawczymi laboratoriów, w pierwszej kolejności Policja powinna się zwracać do osób wpisanych na listy biegłych sądowych. Stawki stanowiące podstawę do naliczania wynagrodzenia biegłych reguluje rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości w sprawie kosztów przeprowadzania dowodu z opinii biegłych w postępowaniu sądowym⁶.

⁶ Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z 18 grudnia 1975 r. w sprawie kosztów przeprowadzania dowodu z opinii biegłych w postępowaniu sądowym (Dz. U. Nr 46, poz. 254 ze zm.). Rozporządzenie utraciło moc z dniem 6 maja 2013 r. na podstawie art. 10 ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2012 r., poz. 1101), w związku z wejściem w życie rozporządzeń Ministra Sprawiedliwości z dnia 24 kwietnia 2013 r. w sprawie określenia stawek wynagrodzenia biegłych, taryf zryczałtowanych oraz sposobu dokumentowania wydatków niezbędnych dla wydania opinii w postępowaniu cywilnym (Dz. U. z 2013 r., poz. 518) i w sprawie określenia stawek wynagrodzenia biegłych, taryf zryczałtowanych oraz sposobu dokumentowania wydatków niezbędnych dla wydania opinii w postępowaniu karnym (Dz. u. z 2013 r., poz. 508).

Głównym wykonawcą tłumaczeń dla potrzeb prowadzonych przez Policję postępowań są osoby wpisane na listę tłumaczy przysięgłych prowadzoną przez Ministra Sprawiedliwości. Stawki wynagrodzenia tłumaczy przysięgłych określa rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości w sprawie wynagrodzenia za czynności tłumacza przysięgłego⁷.

W KSP w toku prowadzonych czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia, policjanci Sekcji Wykroczeń WRD KSP powołują biegłych sądowych w specjalnościach biegły lekarz sądowy oraz biegły tłumacz. Po wykonaniu czynności w WRD KSP, biegły wystawia rachunek, który następnie przekazywany jest do Wydziału Finansów i Budżetu KSP. W obu przypadkach wybór biegłego odbywa się na podstawie zaktualizowanej listy Prezesa Sądu Okręgowego w Warszawie. Biegli z zakresu ruchu drogowego powoływani są przez prowadzące postępowania przygotowawcze komendy rejonowe Policji m. st. Warszawy. W okresie objętym kontrolą powołano 1.456 biegłych.

(dowód: akta kontroli str. 32 – 33, 40 – 59)

1.2. Stan organizacyjno-kadrowy pionu ruchu drogowego

- Organizacja pionu ruchu drogowego

Opis stanu
faktycznego

W garnizonie stołecznym funkcjonował WRD KSP oraz wydziały ruchu drogowego 9 komend powiatowych Policji.

Do 28 lutego 2013 r. WRD KSP składał się z 5 sekcji kontroli ruchu drogowego, 1 sekcji obsługi zdarzeń drogowych oraz 4 sekcji i 1 referatu realizujących inne zadania niż pełnienie służby na drodze.

Od 1 marca 2013 r. w wyniku m. in. działań audytowych, w celu zwiększenia liczby policjantów pełniących służbę na drodze, utworzono Sekcję Kontroli Ruchu Drogowego VI i zmniejszono liczbę policjantów w sekcjach Organizacji Służby, Wykroczeń, Postępowań Administracyjnych oraz zlikwidowano referat do spraw wykroczeń.

(dowód: akta kontroli str. 10-13)

- Stan organizacyjny i liczebny prd - 30.06.2013. Fluktuacja kadr w latach 2012-2013

Według stanu na 1 stycznia 2012 r. stan zatrudnienia w WRD KSP wynosił 447 policjantów i 42 pracowników cywilnych, a na 30 czerwca 2013 r. 450 policjantów (wzrost o 3) i 42 pracowników cywilnych.

W okresie objętym kontrolą dokonano zmian wielkości i struktury etatowej w Wydziale Ruchu Drogowego KSP. Od 1 marca 2013 r. w wyniku analizy funkcjonowania struktury i zadań realizowanych przez poszczególne komórki organizacyjne WRD KSP dokonano reorganizacji WRD, polegającej na wyłączeniu 40 etatów policyjnych w Referacie do Spraw Wykroczeń (12 stanowisk), w Sekcji Wykroczeń (17 stanowisk), w Sekcji Profilaktyki Społecznej (1 stanowisko), w Sekcji Postępowań Administracyjnych (1 stanowisko), w Sekcji I (1 stanowiska), w Sekcji Organizacji Służby (8 stanowisk), a zwiększeniu liczby etatów w komórkach liniowych (wykonywanie zadań bezpośrednio na drodze) z 336 na 376.

Ponadto w celu zwiększenia efektywności realizacji codziennych obowiązków przez policjantów pełniących służbę na drodze, a także sprawowania nad nimi właściwego nadzoru przez bezpośrednich przełożonych przydzielono dla poszczególnych Sekcji Kontroli Ruchu Drogowego stałe rejonu służbowe oraz zmniejszono w każdej Sekcji Kontroli Ruchu Drogowego liczbę etatów kierowników ogniw.

Według stanu na 1 stycznia 2012 r. stan zatrudnienia w WRD komend powiatowych Policji garnizonu stołecznego wynosił 181 policjantów, a na 30 czerwca 2013 r. - 180 policjantów.

(dowód: akta kontroli str. 11 – 25, 484-485, 524, 591-596)

⁷ Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z 24 stycznia 2005 r. w sprawie wynagrodzenia za czynności tłumacza przysięgłego (Dz. U. Nr 15, poz. 131 ze zm.).

- Adekwatność wielkości i struktury prd do stanu bezpieczeństwa na drogach

W dniu 1 stycznia 2012 r. w sekcjach kontroli ruchu drogowego oraz obsługi zdarzeń drogowych WRD KSP pełniło służbę 326 policjantów, w tym 54 w sekcji obsługi zdarzeń drogowych. W 2012 r. na terenie Warszawy doszło do 987 wypadków i 18.040 zarejestrowanych kolizji, w których zginęło 55 osób, a 1.129 zostało rannych⁸. Statystycznie w tym okresie dochodziło do ok. 2,7 wypadków i 49 kolizji dziennie.

Według stanu na 30 czerwca 2013 r. w sekcjach kontroli ruchu drogowego oraz obsługi zdarzeń drogowych WRD KSP pełniło służbę 368 policjantów, w tym 54 w sekcji obsługi zdarzeń drogowych. W I połowie 2013 r. na terenie Warszawy doszło do 547 wypadków i 8.517 zarejestrowanych kolizji, w których zginęło 27 osób, a 611 zostało rannych. Statystycznie w tym okresie dochodziło do ok. 3 wypadków i 47 zarejestrowanych kolizji dziennie. W I połowie 2013 r. w ciągu dnia służbę na drogach pełniło w ciągu dnia od 35 do 80 załóg policjantów WRD, a w nocy od 9 do 23 załóg. Statystycznie na jednego policjanta przypadało ok. 3,25 km dróg publicznych.

W KSP nie określono, jaka liczba załóg jest niezbędna do zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz właściwego czasu reakcji na zdarzenie drogowe na terenie Warszawy.

W toku kontroli w KPP dla Powiatu Warszawskiego Zachodniego ustalono, że wielkość i struktura WRD KPP były nieadekwatne do stawianych zadań i nie pozwalały na efektywne oddziaływanie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym na terenie powiatu.

(dowód: akta kontroli str. 15-25, 261-308, 484-485, 507-512, 524-528, 591-596)

- Stan wyszkolenia prd

W WRD KSP, zatrudniającego - według stanu z 30 czerwca 2013 r. - 368 funkcjonariuszy w komórkach kontroli ruchu drogowego i obsługi zdarzeń, przeszkolenie specjalistyczne miało: 304 policjantów z zakresu ruchu drogowego (82,6%), 34 policjantów z zakresu czynności na miejscu zdarzenia drogowego (9,2%), 39 policjantów z zakresu obsługi wideorejestratorów (10,6%), 55 policjantów z zakresu obsługi tachografów (14,9%), 52 policjantów w zakresie kierowania motocyklem szosowym (14,1%), 96 policjantów z zakresu doskonalenia techniki jazdy samochodem (26,1%), 47 z zakresu kwalifikowanej pierwszej pomocy (12,8%).

Z łącznego zapotrzebowania na przeszkolenie 208 funkcjonariuszy w 2012 r. i 221 w 2013 r., zrealizowano w 2012 r. 45 szkoleń (21,6%) oraz 47 szkoleń poza zapotrzebowaniem (z zakresu pierwszej pomocy), a w I połowie 2013 r. - 38 szkoleń (17,2%).

W garnizonie stołecznym spośród 429 policjantów ruchu drogowego: 390 miało przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego (90,9%), 107 z zakresu doskonalenia techniki jazdy samochodem (24,9%), 71 kurs kontroli tachografów (16,6%), 69 kurs kwalifikowanej pierwszej pomocy (16,1%), 64 kurs kierowania lub doskonalenia techniki jazdy motocyklem szosowym (14,9%), 57 kurs z zakresu czynności na miejscu zdarzenia (13,3%), 55 kurs z zakresu obsługi wideorejestratorów (12,8%), 5 kurs z zakresu programu „Gambit” (1,2%), 111 (25,6%) - inne kursy i szkolenia, w tym kursy z zakresu ratownictwa medycznego i pomocy przedlekarskiej.

(dowód: akta kontroli str. 462-481, 486)

- Znajomość języków obcych

Znajomość języka obcego zadeklarowało 65 spośród 450 funkcjonariuszy WRD (14,4%), z czego rosyjski - 31 (6,9%), angielski - 13 (2,9%), niemiecki - 3 (0,7%), rosyjski i niemiecki - 11 (2,4%), rosyjski i angielski - 4 (0,9%), angielski i niemiecki - 2 (0,4%), rosyjski, białoruski

⁸ Wszystkie dane wykorzystane w wystąpieniu pochodzą z opracowanych w WRD KSP okresowych informacji o stanie bezpieczeństwa, opartych na danych z SEWIK.

i ukraiński - 1 (0,2%). Tylko dwoje funkcjonariuszy posiadało dyplomy i certyfikaty potwierdzające stopień znajomości języka obcego. Pozostali funkcjonariusze nie określili poziomu znajomości języka obcego.

(dowód: akta kontroli str. 15 – 28)

- System motywacyjny policjantów prd

W WRD KSP obowiązywały powszechne reguły systemu motywacyjnego policjantów⁹. Nie zostały wprowadzone zasady szczególne dla policjantów pełniących służbę na drodze. Nie określono za jakiego rodzaju aktywność policjanci WRD mogą liczyć na nagrody i awanse. Nie premiowano oddzielnie zgłaszania przez policjantów uwag i wniosków o możliwości poprawy organizacji ruchu drogowego pod względem bezpieczeństwa i płynności ruchu. W I połowie 2013 r. na podstawie uwag i wniosków policjantów, WRD skierował do zarządców dróg 34 wnioski.

Średnie miesięczne uposażenie policjantów pełniących służbę na drodze (sekcje kontroli ruchu drogowego i obsługi zdarzeń drogowych) wynosiło w roku 2012 oraz I połowie 2013 r. odpowiednio na stanowiskach: kierownik sekcji – 6.785 zł i 6.688 zł, kierownik ogniwa – 4.957 zł i 5.075 zł, pozostali policjanci – 3.658 zł i 3.931 zł.

W 2012 r. średnia wysokość nagród przypadających na członka kierownictwa WRD KSP (naczelnik, zastępca naczelnika, radca wydziału) wyniosła 8.500 zł, a na kierownika sekcji, ogniwa kontroli ruchu drogowego lub obsługi zdarzeń drogowych - 2.059 zł. Średnia wysokość nagród przypadających na policjanta pełniącego służbę na drodze wyniosła 787 zł, a na policjanta WRD KSP niepełniącego służby na drodze – 1.235 zł.

(dowód: akta kontroli str. 33-37, 149-150, 363-367, 446-447, 524)

*Uwagi
do kontrolowanej
działalności*

NIK zwróciła uwagę na następujące, niezależne od KSP, kwestie:

- niewielką, w stosunku do zgłoszonych zapotrzebowań, przydzieloną przez KGP liczbę miejsc na szkoleniach policjantów prd;
- niską znajomość języków obcych przez policjantów prd - tylko 2 z nich posiadało certyfikaty potwierdzające znajomość języka obcego.

*Ustalone
nieprawidłowości*

W kontrolowanej działalności Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła następujące nieprawidłowości:

- w KSP nie określono, jaka liczba załóg jest niezbędna do zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz właściwego czasu reakcji na zdarzenie drogowe, co uniemożliwia racjonalną ocenę pożądanego stanu kadrowego i stanu wyposażenia WRD;
- nie określono w sposób jednoznaczny, jakie działania policjantów ruchu drogowego mogą być premiowane nagrodami i awansami, w tym nie premiowano zgłaszania uwag i wniosków w zakresie poprawy organizacji ruchu;
- sposób podziału nagród, w którym policjanci pełniący służbę na drodze otrzymywali średnio najniższe nagrody, nie miał waloru motywacyjnego;
- poza przeszkoleniem z zakresu ruchu drogowego, niski był stan wyszkolenia w pozostałym zakresie, zarówno w WRD KSP, jak i w jednostkach garnizonu stołecznego.

Ogólna ocena

NIK ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, stan organizacyjno-kadrowy pionu ruchu drogowego KSP.

⁹ Uregulowane rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 grudnia 2006 r. w sprawie przyznawania policjantom nagród i zapomóg, a także sposobu tworzenia funduszu nagród i zapomóg dla policjantów (Dz. U. Nr 251, poz. 1859 ze zm.).

1.3. Stan wyposażenia policjantów prd w pojazdy i sprzęt

- Sposób wyposażania policjantów prd w pojazdy, uzbrojenie, umundurowanie i sprzęt

Zakup pojazdów i sprzętu specjalistycznego dla WRD prowadzony był na podstawie wytycznych nr 1¹⁰ i wytycznych nr 4¹¹ Komendanta Głównego Policji w sprawie zaopatrywania jednostek organizacyjnych Policji w sprzęt, materiały i usługi oraz decyzji nr 415/12 Komendanta Stołecznego Policji z 5 września 2012 roku w sprawie planowania, przygotowania i udzielania zamówień publicznych w Komendzie Stołecznej Policji¹².

Wyposażanie WRD KSP w sprzęt specjalistyczny opierało się na zapotrzebowaniu rocznym, jak również na zakupach interwencyjnych wynikających z nagłych potrzeb w ciągu roku. Inne źródła wyposażenia stanowiły zakupy zrealizowane przez Komendę Główną Policji (KGP), jak również darowizny rzeczowe i pieniężne przeznaczone na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Doposażenie WRD KSP w sprzęt transportowy odbywało się w ramach zakupów centralnych organizowanych przez KGP lub w ramach przyznaných KSP limitów finansowych na wydatki inwestycyjne.

Końcowi użytkownicy sprzętu brali udział w opracowaniu specyfikacji sprzętu transportowego tylko w przypadku zakupu motocykli BMW (2008 r.) i samochodów Volkswagen Crafter – Ruchome Miasteczko Ruchu Drogowego (2009 r.). Ponadto dwaj policjanci WRD KSP uczestniczyli w procedurze opracowania wymagań dla samochodów nieoznakowanych wyposażonych w wideorejestrator i ambulansów pogotowia drogowego.

Wydział Teleinformatyki KSP brał udział w opracowaniu specyfikacji sprzętu łączności i informatyki wyłącznie w zakresie przystosowania instalacji elektrycznej pojazdu i wykonania dodatkowych instalacji do montażu urządzeń łączności bezprzewodowej.

(dowód: akta kontroli str. 99 – 101, 126, 131-132, 139-140)

- System certyfikacji metrologicznej sprzętu pomiarowego

Nowo zakupiony sprzęt pomiarowy posiadał dokumentację legalizacji pierwotnej zgodnie z zawartymi umowami sprzedaży.

Po upływie terminu legalizacji, określonej w dokumentacji metrologicznej, sprzęt był przekazywany do Wydziału Zaopatrzenia KSP w celu dokonania legalizacji powtórnej.

(dowód: akta kontroli str. 101)

- Normowanie wyposażenia w pojazdy, sprzęt i przedmioty zaopatrzenia mundurowego

W KSP sporządzono tabele należności wyposażenia w pojazdy i sprzęt dla KSP i jednostek podległych, natomiast nie przekazano tych tabel podległym komendom powiatowym.

Komendant wyjaśnił, że zgodnie z praktyką stosowaną w gospodarowaniu sprzętem transportowym dane dotyczące naliczonych należności były doraźnie przekazywane niektórym jednostkom i komórkom organizacyjnym KSP, tj. tym, które zwracały się o ich udostępnienie. Informacje o przysługujących należnościach na sprzęt transportowy przekazywano w trakcie kontaktów roboczych pracowników Wydziału Transportu KSP z przedstawicielami zainteresowanych jednostek i komórek Policji.

W WRD KSP przyjęto niższy niż wynikający z zarządzenia Komendanta Głównego Policji¹³ normatyw m. in. kolczatek drogowych (25 zamiast 64), przyrządów do badania zawartości alkoholu z drukarką (154 zamiast 210), wideoradarów (7 zamiast 10), radiotelefonów

¹⁰ Wytyczne nr 1 Komendanta Głównego Policji z 16 lutego 2010 r. w sprawie zaopatrywania jednostek organizacyjnych Policji w sprzęt, materiały i usługi (Dz. Urz. KGP nr 3, poz. 12).

¹¹ Wytyczne nr 4 Komendanta Głównego Policji z 25 kwietnia 2012 r. w sprawie zaopatrywania jednostek organizacyjnych Policji w sprzęt, materiały i usługi (Dz. Urz. KGP z 2012 r., poz. 19 ze zm.).

¹² Niepublikowana.

¹³ Zarządzenie 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 użytkowania (Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 70 ze zm.).

noszonych (228 zamiast 616). Wyższy normatyw przyjęto dla radarowych mierników prędkości (40 zamiast 1), laserowych mierników prędkości (8 zamiast 0) i wskaźników spożycia alkoholu (42 zamiast 0).

Rozbieżności powyższe wynikały z faktu, iż określony w zarządzeniu KGP normatyw należności dla WRD KSP był nieadekwatny do rzeczywistych potrzeb. Po zmianie struktury WRD KSP normy należności nie zostały zaktualizowane.

(dowód: akta kontroli str. 75-94, 354-358, 487-493, 527-528)

• **Stan liczebny normatywny i faktyczny pojazdów, uzbrojenia i sprzętu**

Niższa niż określona w zarządzeniu Komendanta Głównego Policji, jak i normatywu przyjętego w KSP była liczba m. in. samochodów oznakowanych A (58 zamiast 59), samochodów nieoznakowanych A (6 zamiast 10), nieoznakowanych B (4 zamiast 7), furgonów APRD (13 zamiast 15), furgonów nieoznakowanych (2 zamiast 4), natomiast wyższa była liczba samochodów oznakowanych B (6 zamiast 2) i motocykli (46 zamiast 32).

W roku 2012 i I połowie roku 2013 wszystkie samochody podlegały naprawie, łącznie 671 razy, w związku z czym były wyłączone z eksploatacji przez ok. 10% czasu. Łączny koszt napraw wyniósł 887 tys. zł.

Na 138 pojazdów WRD, w wideorejestratory wyposażono 7 pojazdów, przy czym w okresie od stycznia 2012 r. do czerwca 2013 r. dwa pojazdy przebywały w naprawie przez ponad 2 miesiące, trzy – przez ok. 4 miesiące, a dwa – przez ponad pół roku.

Niezależnie od bieżących awarii, terminale przenośne – służące do sprawdzania danych kierowców i pojazdów w policyjnych bazach danych - były wyłączone z użytkowania przez okres od 3 do 9 miesięcy ze względu na zakończenie terminu obowiązywania umowy z operatorem kart SIM.

WRD KSP posiadał 58 terminali przewoźnych, z czego 11 zostało wycofanych z użytku, a 10 nie posiadało aktywnej karty transmisji danych. Terminale przewoźne nie były w praktyce wykorzystywane przez policjantów ruchu drogowego.

Większość podkaskowych zestawów łączności motocyklistów pozwalała na połączenie się wyłącznie w systemie analogowym z innym motocyklistą posiadającym taki zestaw, a nie z innymi załogami lub dyżurnym.

Na 51 mierników prędkości, 39 miało ponad 10 lat.

WRD KSP posiadał 42 wskaźniki spożycia alkoholu (alcoscan, alcoblow), pozwalające na szybkie wykrywanie obecności alkoholu oraz 154 przyrządy do badania zawartości alkoholu z drukarką.

WRD KSP posiadał jedną radiostację CB, która zainstalowana była w pojeździe wyłączonym z eksploatacji ze względu na awarię.

Na obszarze Warszawy występowały problemy z łącznością radiową, skutkujące m. in. koniecznością komunikowania się przez policjantów przy użyciu prywatnych telefonów komórkowych. W części pojazdów zainstalowane były radiostacje analogowe, nieprzydatne do komunikacji ze względu na zastosowanie w KSP cyfrowego systemu łączności.

WRD KSP dysponował następującymi urządzeniami do badania stanu technicznego pojazdów: analizator spalin – 3 szt., dymomierz – 3 szt., jednostka sterująca dymomierzem – 1 szt., miernik przepuszczalności światła szyb samochodowych – 3 szt., miernik poziomu dźwięku – 3 szt., kalibrator akustyczny – 1 szt., pirometr – 1 szt., przymiar wysokości – 3 szt. Spośród jednostek podległych urządzeniami do badania stanu technicznego pojazdów dysponuje KPP w Pruszkowie (jeden miernik poziomu dźwięku i jeden miernik przepuszczalności światła szyb samochodowych) i KPP w Starych Babicach (jeden miernik poziomu dźwięku).

WRD KSP dysponował jednym narkotesterem elektronicznym, a w ciągu okresu objętego kontrolą - 281 narkotesterami jednorazowymi. Na dzień 30 czerwca 2013 r. WRD KSP nie

posiadał narkotesterów jednorazowych.

Ilość sprzętu WRD KSP, w szczególności mierników prędkości i zawartości alkoholu, nie pozwalały na wyposażenie w nie na stałe pojazdów, bez konieczności każdorazowego pobierania z magazynu.

W toku kontroli w KPP dla Powiatu Warszawskiego Zachodniego w Starych Babicach ustalono, że pojazdy WRD KPP były przez ok. 20% czasu wyłączone z eksploatacji ze względu na awarie. Do wykrywania narkotyków Komenda miała tylko 20 narkotesterów jednorazowych.

(dowód: akta kontroli str. 75-94, 134, 143, 151, 156-167, 196-204, 210, 212, 243-245, 251-253, 363-367, 446-447, 487-493, 507-511, 525)

- Stan sprzętu pomiarowego z punktu widzenia prawnej kontroli metrologicznej

W toku kontroli ustalono, że ważnej dokumentacji metrologicznej, ze względu na toczącą się procedurę legalizacyjną oraz konieczność naprawy, nie posiadało: 2 z 7 wideorejestratorów (28,6%), 15 z 40 radarowych mierników prędkości (37,5%), 27 ze 154 przyrządów do badania zawartości alkoholu (17,5%).

(dowód: akta kontroli str. 503)

*Ustalone
nieprawidłowości*

W kontrolowanej działalności stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- tabele należności wyposażenia w pojazdy i sprzęt nie zostały przekazane podległym komendom powiatowym oraz były nieadekwatne do potrzeb i nie zostały zaktualizowane po zmianie struktury organizacyjnej WRD KSP;
- zaledwie 7 pojazdów WRD KSP wyposażonych było w wideorejestrator, przy czym pojazdy te były długotrwale wyłączone z użytkowania ze względu na awarie;
- ze względu na pracę w systemie analogowym, część podkaskowych zestawów łączności motocyklistów i radiostacji samochodowych była niekompatybilna z systemem cyfrowym, wykorzystywanym w KSP. Na obszarze Warszawy występowały problemy z łącznością radiową;
- ze względu na brak w użyciu jedynej w WRD KSP radiostacji CB, policjanci ruchu drogowego nie byli w stanie na bieżąco reagować, poprzez zmianę miejsc kontroli drogowej, na przekazywane przez kierowców informacje o kontrolach. Spośród jednostek podległych czynną radiostację CB posiadała jedynie KPP w Mińsku Mazowieckim;
- WRD KSP i jednostki podległe w znikomym stopniu wyposażone były w urządzenia do badania stanu technicznego pojazdów;
- WRD KSP wyposażony był tylko w jeden narkotester elektroniczny, co skutkowało m. in. niską liczbą osób poddanych badaniu na obecność narkotyków w ramach akcji „Alkohol i narkotyki”: 31 osób - w 2012 r. i 43 osoby - w 2013 r. Ogółem w roku 2012 badaniu takiemu poddano ogółem zaledwie 203 osoby, a w I połowie 2013 r. – 39 osób;
- znaczną część sprzętu WRD KSP wymagającego legalizacji, w szczególności wideorejestratory i radarowe mierniki prędkości, skierowano jednocześnie do legalizacji, co uniemożliwiało ich wykorzystanie w tym okresie w służbie;
- posiadana przez KSP ilość sprzętu nie pozwalała na stałe wyposażenie w nie pojazdów, co skutkowało koniecznością każdorazowego pobierania sprzętu przy rozpoczęciu służby.

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

NIK zwraca uwagę, że zwiększenie liczby wskaźników spożycia alkoholu pozwoliłoby na sprawniejsze prowadzenie kontroli trzeźwości.

Uwzględnianie przy zakupach pojazdów i sprzętu opinii tzw. użytkowników końcowych, co do pożądanых parametrów tych pojazdów i sprzętu, sprzyjałoby efektywniejszemu wydatkowaniu środków budżetowych.

NIK ocenia negatywnie normowanie i wyposażenie policjantów ruchu drogowego KSP w pojazdy i sprzęt.

1.4. Finansowanie potrzeb prd

• Sposób i wielkość finansowania potrzeb prd

Opis stanu
faktycznego

W 2012 r. w budżecie zadaniowym KSP na realizację zadania 2.1.4 „Funkcjonowanie służby ruchu drogowego” zaplanowano 33.128.896 zł, w tym 26.314.911 zł na działania kontrolne na drogach (zadanie 2.1.4.1) i 6.813.985 na działania z zakresu profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym (zadanie 2.1.4.2). Zrealizowano wydatki na kwotę 33.096.430 zł, w tym 26.288.966 zł na zadanie 2.1.4.1 i 6.807.464 zł na zadanie 2.1.4.2.

W 2013 r. w budżecie zadaniowym na zadanie 2.1.4 zaplanowano 45.674.497 zł, w tym 42.524.516 na zadanie 2.1.4.1 i 3.149.981 zł na zadanie 2.1.4.2.

(dowód: akta kontroli str. 453)

• Wydzielenie i wielkość środków na finansowanie postępowań przygotowawczych, w tym na koszty biegłych i ekspertyz

W KSP wydzielone są środki na finansowanie postępowań przygotowawczych i tłumaczy przysięgłych bez wyodrębnienia na finansowanie postępowań z zakresu ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 494-498)

• Zasady i wielkość dofinansowania bądź doposażenia w naturze jednostek Policji przez podmioty pozapolicyjne

W 2012 r. jednostki samorządu terytorialnego znajdujące się na obszarze działania garnizonu stołecznego dofinansowały zakup 10 oznakowanych samochodów osobowych kwotą 307.677 zł oraz 2 nieoznakowanych samochodów osobowych kwotą 62.016 zł.

W 2013 r. jednostki samorządowe zadeklarowały dofinansowanie zakupu 9 oznakowanych samochodów osobowych kwotą 330.000 zł oraz 10 nieoznakowanych samochodów osobowych kwotą 335.000 zł. Do zakończenia kontroli żaden z ww. zakupów nie został sfinalizowany.

Od stycznia 2012 roku do I połowy 2013 r. jednostki budżetowe przekazały na rzecz KSP niżej wymieniony używany sprzęt transportowy:

- samochód Opel Vectra – Główny Inspektorat Weterynarii, wartość początkowa 71.939,74 zł,
- samochód Peugeot 407 – Sąd Najwyższy, wartość początkowa 95.813 zł,
- samochód Peugeot 406 – Sąd Najwyższy, wartość początkowa 97.412,76 zł,
- samochód Citroen C5 – Agencja Nieruchomości Rolnych, wartość 7.300 zł,
- samochód Honda Legend – Sąd Najwyższy, wartość początkowa 188.687,50 zł,
- samochód BMW 735 – Biuro Ochrony Rządu, wartość początkowa 235.000 zł,
- samochód Honda Legend – Naczelny Sąd Administracyjny, wartość początkowa 166.669 zł.

Wartość doposażenia jednostek Policji w sprzęt techniczny (wyłącznie na użytek pionu ruchu drogowego) przez podmioty pozapolicyjne była następująca:

- kamera przenośna DVR HD GOCLEVER – 4 szt. o wartości 492 zł - darowizna Urzędu Gminy Grodzisk Mazowiecki,
- laserowy miernik prędkości UltraLyte LTI 20-20 TruSpeed 1000 LR – 1 szt. o wartości 19.395,87 zł – użyczenie na okres 2012–2015 przez Urząd Gminy Brwinów,
- radarowy miernik prędkości ISKRA-1 z oprzyrządowaniem – 1 szt. o wartości 10.455 zł – darowizna Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego,
- tester bezustnikowy ALCO BLOW – 1 szt. o wartości 1.600 zł - darowizna Urzędu Gminy Jadów.

(dowód: akta kontroli str. 13-14, 505-506)

1.5. Przygotowanie prd do współpracy z podmiotami pozapolicyjnym

Z przedłożonych przez Komendanta wyjaśnień wynika, że współpraca WRD KSP oraz komórek ruchu drogowego jednostek podległych KSP, z jednostkami krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego i pogotowia ratunkowego wchodziła w skład całości zadań realizowanych przez służby patrolowo-interwencyjne garnizonu stołecznego i polegała na zapewnieniu reakcji na telefoniczne zgłoszenia kierowane na numery alarmowe 997 i 112. Ponadto na podstawie art. 61 ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym¹⁴ oraz porozumienia z 29 grudnia 2006 roku w sprawie określenia sposobu wykonywania niektórych zadań centrum powiadamiania ratunkowego na terenie m. st. Warszawy, zawartego pomiędzy: Wojewodą Mazowieckim, Mazowieckim Komendantem Wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej, Komendantem Wojewódzkim Policji z siedzibą w Radomiu i Komendantem Stołecznym Policji, Wojewoda Mazowiecki powierzył Komendantowi Stołecznemu Policji wykonywanie zadań Centrów Powiadamiania Ratunkowego. Zgodnie z porozumieniem w KSP odbierane są zgłoszenia z terenu Warszawy – kierowane z sieci stacjonarnej i komórkowej na numery alarmowe 997 i 112. Zgłoszenia na wskazane numery alarmowe z terenu powiatów okołowskich są realizowane przez właściwe komendy powiatowe Policji, ale tylko w zakresie połączeń z sieci komórkowej. Natomiast połączenia z sieci stacjonarnej - kierowane wyłącznie na numer alarmowy 112 - są realizowane przez właściwe komendy Państwowej Straży Pożarnej.

(dowód: akta kontroli str. 101-102)

NIK pozytywnie ocenia przygotowanie prd do współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi.

2. Realizacja przez Policję zadań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na drogach

2.1. Organizacja i realizacja służby na drogach

- Organizacja i realizacja przez prd działań na drogach (w świetle §§ 5-6 zarz. KGP 609), w tym koordynacja działań jednostek podległych

Zgodnie z § 5 zarządzenia Nr 609 Komendanta Głównego Policji w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów¹⁵, organizację i koordynację służby pełnionej na wybranych drogach krajowych (centralna koordynacja służby), określa dyrektor biura KGP właściwy do spraw ruchu drogowego po zasięgnięciu opinii właściwego komendanta wojewódzkiego (Stołecznego) Policji.

Na obszarze działania KSP centralną koordynacją zostały objęte drogi krajowe nr 2/9, 7/S7 i 8/S8. Zadania w tym zakresie, według harmonogramu służby opracowanego przez WRD KSP, realizują komórki ruchu drogowego komend powiatowych Policji, przez których obszar działania przebiegają te drogi.

Dyrektor właściwy do spraw ruchu drogowego KGP¹⁶ nie zasięgał opinii Komendanta Stołecznego Policji w zakresie zmian harmonogramów centralnej koordynacji służby.

Pismem z 18 czerwca 2013 r. dyrektor Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP pozostawił w gestii Komendanta Stołecznego Policji ewentualne zawieszenie centralnej koordynacji służby na okres od 26 czerwca do 6 września 2013 r. Komendant Stołeczny Policji podjął

¹⁴ Ustawa z 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410 ze zm.).

¹⁵ Zarządzenie Nr 609 Komendanta Głównego Policji z 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100 ze zm.).

¹⁶ W okresie objętym kontrolą byli to:

- do 16 kwietnia 2013 r. - dyrektor Biura Ruchu Drogowego KGP (§ 16 zarządzenia Nr 749 Komendanta Głównego Policji z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie regulaminu Komendy Głównej Policji - Dz. Urz. KGP Nr 6, poz. 20 ze zm.),

- od 17 kwietnia 2013 r. - dyrektor Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP (§ 19 zarządzenia Nr 8 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie regulaminu Komendy Głównej Policji - Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 25).

decyzję o zawieszeniu centralnej koordynacji służby w tym okresie, uzasadniając to zwiększeniem w okresie wakacyjnym zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym również na drogach innych kategorii. Decyzja ta nie została poprzedzona analizami natężenia ruchu na drogach objętych centralną koordynacją i pozostałych drogach, potwierdzającymi zasadność takiej decyzji, natomiast wpływ na nią miała zmniejszona liczba policjantów w okresie wakacyjnym.

Na przykładzie pełnienia służby centralnie koordynowanej przez policjantów WRD KPP dla Powiatu Warszawskiego Zachodniego w czerwcu 2013 r. ustalono, że w przypadku odwołania załogi z pełnienia służby na trasie centralnie koordynowanej w związku z koniecznością obsługi zdarzenia drogowego poza trasą, załoga ta nie była zastępowana inną.

(dowód: akta kontroli str. 228-231, 371, 376-383, 511-512)

• Dyslokacja służby na drogach

Dyslokacja służby na drogach w okresie objętym kontrolą wynikała z planów dyslokacji służby w okresie wiosenno-letnim i jesienno-zimowym, w których m. in. na podstawie analiz stanu bezpieczeństwa określono rejony działania i zasady dyslokacji. Dyslokacja wynikała również z planów działań specjalnych (np. zabezpieczenia imprez masowych, pilotaże, etc.), bieżących informacji o utrudnieniach w płynności ruchu drogowego, harmonogramów zaplanowanych działań i służby centralnie koordynowanej.

(dowód: akta kontroli str. 217-218, 309, 353)

• Realizacja zadań przez policjanta ruchu drogowego. Karta pracy policjanta ruchu drogowego

W 2012 r. czas służby policjantów ruchu drogowego wyniósł 411.088 godzin (w przeliczeniu na 12-godzinną służbę – 34.257 dni). Nieobecności z powodu zwolnień lekarskich wyniosły 9.368 dni (74.944 godziny), tj. stanowiły ponad 18% czasu w służbie. Nadzór i kontrola ruchu, ręczne kierowanie ruchem oraz obsługa zdarzeń wraz ze sporządzeniem dokumentacji trwały łącznie 213.834 godziny, tj. stanowiły 52% czasu w służbie. Wylegitymowano w tym czasie 181.457 osób, tj. średnio jedną na 70 minut. Zabezpieczanie imprez oraz pilotaże i inne zadania specjalne trwały łącznie 65.662 godziny, tj. stanowiły 16% czasu w służbie. Sporządzanie dokumentacji służbowej, udział w odprawach, szkoleniach i naradach oraz inne czynności niezwiązane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym trwały łącznie 113.875 godzin, tj. stanowiły 28% czasu w służbie, z czego 41.282 godziny, tj. 10% czasu w służbie zajmowało sporządzanie dokumentacji służbowej innej niż związana z obsługą zdarzeń. Liczba nadgodzin wypracowanych przez policjantów ruchu drogowego na koniec 2012 r. wyniosła 14.763, tj. stanowiła 3,6% czasu służby.

W I połowie 2013 r. czas służby policjantów ruchu drogowego wyniósł 239.054 godziny (w przeliczeniu na 12-godzinną służbę – 19.602 dni). Nieobecności z powodu zwolnień lekarskich wyniosły 5.318 dni (42.544 godziny), tj. stanowiły ponad 18% czasu w służbie. Nadzór i kontrola ruchu, ręczne kierowanie ruchem oraz obsługa zdarzeń wraz ze sporządzeniem dokumentacji trwały łącznie 142.114 godzin, tj. stanowiły 59% czasu w służbie. Wylegitymowano w tym czasie średnio 109.390 osób, tj. jedną na 78 minut. Zabezpieczanie imprez oraz pilotaże i inne zadania specjalne trwały łącznie 26.255 godzin, tj. stanowiły 11% czasu w służbie. Sporządzanie dokumentacji służbowej, udział w odprawach, szkoleniach i naradach oraz inne czynności niezwiązane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym trwały łącznie 67.706 godzin, tj. stanowiły 28% czasu w służbie, z czego 21.822 godziny, tj., 9% czasu w służbie zajmowało sporządzanie dokumentacji służbowej innej niż związana z obsługą zdarzeń. Liczba nadgodzin wypracowanych przez policjantów ruchu drogowego na koniec I półrocza 2013 r. wyniosła 8.426, tj. stanowiła 3,5% czasu służby.

Czynności podejmowane przez policjanci ruchu drogowego w toku służby w znacznej mierze determinowane były przez konieczność sporządzania dokumentacji na potrzeby 34 rodzajów

sprawozdań (m. in. z wykorzystania pojazdów i sprzętu pomiarowego i rejestrującego, z przebiegu i wyników statystycznych 18 rodzajów akcji) oraz dokonywania wpisów do 18 różnych rejestrów i ewidencji (karta pracy pojazdu, książka pracy radarowego/laserowego miernika prędkości, książka pracy alkosensora, rejestr pracy alkomatu, rejestr zatrzymanych praw jazdy i dowodów rejestracyjnych, rejestr wydanych blozków mandatów karnych, rejestr wydanych pokwitowań zatrzymanych dokumentów, rejestr wydanych notatników służbowych, SWD, SESPól, książka pracy wideorejestratora, rejestr potwierdzeń ukarania mandatem karnym, ewidencja kart MRD-2, rejestr wniosków do sądu, rejestr kontroli transportu drogowego, rejestr wydawania broni, rejestr spraw o wykroczenie, rejestr kontroli autokarów). W 2012 r. na potrzeby WRD KSP zużyto 1.320 ryz papieru. Ze względu na fakt, iż policjanci wypełniali dokumentację i dokonywali wpisów do rejestrów i ewidencji w ciągu służby oraz że statystyczna karta pracy nie pozwala na precyzyjne ustalenie czasu poświęconego na te czynności, nie jest możliwe ściśle oszacowanie tego czasu, jednakże czynności te w toku codziennej służby zajmowały do kilku godzin w czasie służby oraz do pół godziny przy rozliczaniu służby. Dane uzyskiwane na podstawie sporządzanych sprawozdań były wykorzystywane wyłącznie do prezentowania statystyk, natomiast nie zostały na ich podstawie sformułowane żadne zalecenia czy wnioski.

Terminale przenośne, służące do sprawdzania osób i pojazdów w policyjnych bazach danych były w znacznej mierze wyłączone z użycia ze względu na brak wykupionej usługi transmisji danych. 64 terminale były wyłączone z użytku przez 9 miesięcy, a 158 terminali przez 3 miesiące. Zastosowane oprogramowanie i parametry transmisji danych powodowały, że sprawdzenia osób i pojazdów trwały nawet kilkadziesiąt minut lub rezygnowano ze sprawdzenia ze względu na długotrwałe i bezowocne oczekiwanie na połączenie lub uzyskanie wyniku. Policjanci ruchu drogowego sygnalizowali problemy związane z zawieszaniem się terminali oraz czasochłonnością wyszukiwania danych w związku ze zmianą formularza wyszukiwania. Szkolenia w tym zakresie rozpoczęły się dopiero w trakcie kontroli NIK, jednakże były one prowadzone wyłącznie w formie wykładu, bez użycia samych terminali czy projektora multimedialnego. Ani WRD, ani Wydział Teleinformatyki KSP nie posiadały instrukcji użytkowania oprogramowania terminali.

Czas pełnienia efektywnej służby na drodze pomniejszany był o czynności związane z każdorazowym pobieraniem sprzętu do pojazdu, dokonywaniem oględzin jego stanu, tankowaniem, myciem, uzupełnianiem płynów eksploatacyjnych. Konieczność każdorazowego pobierania sprzętu wynikała z niedostatecznej jego ilości, niewystarczającej do wyposażenia wszystkich pojazdów.

Procedura tankowania wymagała każdorazowego pobrania przez policjanta karty do tankowania z magazynu, zatankowania oraz zwrotu karty, zmniejszając efektywny czas pełnienia służby. Procedura taka obowiązuje od listopada 2007 r. i została wprowadzona na ustne polecenie ówczesnego naczelnika WRD KSP.

Procedura oddawania pojazdów do naprawy oraz ich odbierania wymagała od policjantów pobrania dokumentów w kilku miejscach miasta oraz angażowała dodatkowego policjanta i pojazd. Procedura związana z 671 naprawami pojazdów, w okresie objętym kontrolą, zajęła szacunkowo ponad 5.360 godzin, czyli prawie 1% czasu służby¹⁷.

Policjanci zobowiązani byli do sporządzania notatek wyjaśniających zbyt długi, w ocenie przełożonych, czas dojazdu do miejsca zdarzeń drogowych. Celem sporządzania notatek była *bieżąca analiza prawidłowej reakcji na zdarzenie drogowe pod kątem właściwego doboru trasy dojazdu oraz oceny, na jakim etapie decyzyjnym mogło dojść do ewentualnych nieprawidłowości*.

Znaczną część odpraw do służby zajmowało dyktowanie policjantom do notatników służbowych danych poszukiwanych osób i pojazdów, przy czym dane te przeważnie nie

¹⁷ Kalkulacja dokonana przy założeniu, że przekazanie samochodu do naprawy trwało każdorazowo najwyżej 2 godziny i wymagało udziału dwóch policjantów.

zawierały rysopisów osób, ani modelu i koloru pojazdu. Jednocześnie dane o poszukiwanych osobach i pojazdach wprowadzane były do systemów informacji policyjnej, umożliwiając policjantom uzyskanie informacji o fakcie poszukiwania w trakcie kontroli osób i pojazdów. W czerwcu 2013 r. policjanci WRD KSP odnaleźli 7 poszukiwanych osób i 4 pojazdy.

Zarówno w WRD KSP, jak i w jednostkach podległych, brak było programu komputerowego do wizualizacji zdarzeń drogowych¹⁸, którego szacunkowy koszt wynosił ok. 800 zł netto za jedno stanowisko dostępowe oraz dostępu do elektronicznych wersji map z naniesionym oznakowaniem i urządzeniami infrastruktury. Program taki pozwoliłby na skrócenie czasu koniecznego na sporządzanie odręcznego szkicu zdarzenia, jak również poprawiłby jakość i czytelność sporządzanej dokumentacji. Policjanci WRD KSP w terminalach przenośnych nie mieli dostępu do systemów informacji prawnej, ani do elektronicznych wersji aktów prawnych.

(dowód: akta kontroli str. 126-127, 132-148, 151, 196-206, 205, 210-212, 219-221, 240-253, 256-257, 359-368, 374-437, 446-447, 456-480, 505-508, 526, 532-548,

• Weryfikacja absencji chorobowej policjantów

W WRD KSP nie weryfikowano absencji chorobowej policjantów. Komendant Stołeczny Policji wyjaśnił, że brak jest uprawnień do prowadzenia takiej weryfikacji.

W stosunku do czasu służby czas absencji chorobowej policjantów wynosił 18%, tj. 9.368 dni w 2012 r. i 5.318 dni w I połowie 2013 r. Statystycznie policjant pełniący służbę na drodze przybywał na zwolnieniu lekarskim przez 27 dni w 2012 r. i 14 dni - w I połowie 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 135-138, 206, 218)

• Zdefiniowanie i praktyczne wykorzystanie pojęć "miejsca szczególnie niebezpieczne", "miejsca szczególnie zagrożone" (§ 5 ust. 1 zarządzenia 635 KGP¹⁹)

W WRD KSP za „miejsce szczególnie zagrożone” uważano miejsce, co do którego zgłaszane są uwagi i wnioski od mieszkańców i podmiotów pozapolicyjnych. Za „miejsce szczególnie niebezpieczne” uważano miejsce, które ujawnia się w analizach stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W praktyce, w tym w analizach stanu bezpieczeństwa, w WRD KSP stosowano określenie „najbardziej niebezpieczne ulice” i „najbardziej niebezpieczne skrzyżowania”, do których zaliczono odpowiednio m.in. ulice Puławska, Al. Jerozolimskie, Grójecka, Al. Niepodległości, Al. Solidarności, skrzyżowania Grójecka-Korotyńskiego, Żwirki i Wigury-Banacha, Al. KEN-Ciszewskiego, Pileckiego-Ciszewskiego, Wołoska-Domaniewska.

(dowód: akta kontroli str. 128, 151-154, 170)

W stosunku do obu rodzajów miejsc, definiowanych w praktyce jako „najbardziej niebezpieczne ulice” i „najbardziej niebezpieczne skrzyżowania” prowadzone były działania planowe, np. „Bezpieczne Aleje Jerozolimskie”, „Bezpieczny pieszy”, „Bezpieczna Warszawa” i bieżące – kierowanie patroli w miejsca wzrostu zagrożeń w ruchu drogowym oraz współdziałanie ze Strażą Miejską. Monitoring wizyjny miejsc niebezpiecznych prowadzony był przez komendy rejonowe Policji na terenie Warszawy.

W działaniu „Bezpieczne Aleje Jerozolimskie”, prowadzonym w dniach 26 marca - 30 kwietnia 2012 r. brało udział 610 policjantów, którzy skontrolowali 615 pojazdów, ujawnili 344 wykroczenia, nałożyli 226 mandatów karnych i udzielili 115 pouczeń. W tym okresie w Al. Jerozolimskich doszło do 94 kolizji i 3 wypadków, w których ranne zostały 3 osoby. W analogicznym okresie 2013 r. w Al. Jerozolimskich doszło do 71 kolizji i 4 wypadków, w których ranne zostały 4 osoby.

W okresie poprzedzającym akcję, tj. 1-25 marca 2012 r. doszło do 73 kolizji i dwóch wypadków, w których ranne zostały 3 osoby, natomiast w okresie następującym po akcji,

¹⁸Program umożliwiający wykonanie precyzyjnego szkicu z miejsca wypadku w formie elektronicznej, m. in. z możliwością skorzystania ze szczegółowej mapy elektronicznej z zaznaczoną organizacją ruchu i urządzeniami infrastruktury, zamiast odręcznie np. na papierze milimetrowym.

¹⁹Zarządzenie 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 Nr 11, poz. 67 ze zm.).

tj. 1-31 maja 2012 r. – do 62 kolizji i 2 wypadków, w których ranne zostały 3 osoby.
Podczas działania „Bezpieczny pieszy”, prowadzonego w dniach od 7 stycznia do 15 czerwca 2013 r., ujawnionych zostało 33.386 wykroczeń.

(dowód: akta kontroli str. 168-185)

• **Zgłaszanie uwag i propozycji przez policjantów (§15 zarządzenia KGP 609)**

Procedura przekazywania uwag i propozycji nie została w WDR sformalizowana. Policjanci przekazywali je ustnie przełożonym podczas odpraw służbowych. Policjanci pełniący służbę na drogach zgłaszali propozycje dotyczące poprawy oznakowania poziomego i pionowego dróg. W I połowie 2013 r. do zarządców dróg skierowanych zostały 34 wnioski w tym zakresie. W WRD KSP zgłaszanie wniosków dotyczących poprawy oznakowania, organizacji albo płynności ruchu drogowego nie było odrębnie premiowane.

(dowód: akta kontroli str. 207-208, 221-226, 525-526)

*Ustalone
nieprawidłowości*

Czynności policjantów ruchu drogowego były w znacznym stopniu determinowane przez konieczność sporządzania obszernej dokumentacji, w tym gromadzenia danych na potrzeby licznych sprawozdań i dokonywania wpisów w rejestrach, co zajmowało istotną część czasu w służbie. Czas ten był ograniczany również z powodu konieczności wykonywania przez policjantów czynności, które mogłyby być realizowane przez pracowników cywilnych, takich jak sprawdzanie sprawności pojazdów, każdorazowe pobieranie i zdawanie sprzętu, tankowanie, oddawanie i odbieranie z naprawy. Efektywny czas służby na drodze mógłby wydłużyć, o kilkanaście minut na załogę, zapewnienie sprzętu w ilości umożliwiającej stałe wyposażenie w nie pojazdy. Procedura każdorazowego pobierania i zdawania przez policjantów kart paliwowych nie znajduje racjonalnego uzasadnienia i nie jest stosowana w żadnej z objętych kontrolą jednostek. Sposób przekazywania policjantom danych poszukiwanych osób i pojazdów, poprzez dyktowanie do notatników służbowych - tym bardziej bez rysopisu oraz modelu i koloru pojazdu - jest formą nieefektywną, zwłaszcza w świetle znikomych rezultatów oraz faktu, że dane te widnieją w policyjnych systemach informatycznych i wyświetlane są w toku kontroli drogowej.

Znaczną część efektywnej służby na drodze zajmuje policjantom sprawdzanie danych przy użyciu terminali mobilnych, które trwać może jednorazowo do kilkudziesięciu minut i przekłada się na relatywnie niewielką liczbę osób sprawdzonych (w I połowie 2013 r. – 1 osoba na 78 minut służby policjanta).

Nieskuteczna była akcja „Bezpieczne Aleje Jerozolimskie”, która pomimo udziału przez ponad miesiąc łącznie ponad 600 policjantów, nie przyniosła poprawy stanu bezpieczeństwa, a liczba ujawnionych wykroczeń i skontrolowanych pojazdów była marginalna w stosunku do liczby zaangażowanych w akcję policjantów.

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

NIK zwraca uwagę, że zamiast dalszego zwiększania liczby policjantów ruchu drogowego, lepsze rezultaty mogłoby przynieść zrationalizowanie obowiązujących zwyczajów i procedur oraz ograniczenie zbędnych czynności, co przełożyłoby się na relatywnie znaczny wyższy efektywny czas służby na drodze w stosunku do nominalnego czasu służby.

NIK zwraca uwagę na niską, w stosunku do liczby policjantów pełniących służbę na drodze i łącznej długości dróg na terenie Warszawy (ok. 2.400 km), ilość wniosków do zarządców dróg dotyczących poprawy oznakowania lub organizacji ruchu. Codzienne obserwacje i doświadczenie ponad 300 policjantów pełniących służbę w ruchu drogowym mogłyby być w efektywniejszy sposób wykorzystywane w celu poprawy bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego, czemu służyłby system motywacyjny promujący zgłaszanie przez policjantów ruchu drogowego takich uwag i wniosków.

NIK zwraca uwagę na bardzo wysoką absencję chorobową policjantów ruchu drogowego.

NIK zwraca uwagę, że samodzielne sporządzanie przez policjantów notatek wyjaśniających czas reakcji na zdarzenie jest sposobem czasochłonnym i nieadekwatnym do oceny

prawidłowości zachowania policjantów. Adekwatną formą byłaby np. analiza trasy i czasu przejazdu na podstawie zapisów GPS lub wideorejestratora.

Zarówno w KSP jak i w jednostkach podległych brak było programu do wizualizacji zdarzeń drogowych oraz dostępu do elektronicznych map z zaznaczonymi urządzeniami infrastruktury, które pozwoliłyby na sprawniejsze i bardziej precyzyjne sporządzanie dokumentacji wypadków drogowych, stanowiącej następnie kluczowy materiał dowodowy w postępowaniach karnych.

Niekonsekwentne były decyzje Komendanta w odniesieniu do centralnej koordynacji służby na wybranych drogach. Z jednej strony formalnie koordynacja ta była utrzymywana, z drugiej zaś w razie konieczności odwołania załogi z trasy centralnie koordynowanej nie była zastępowana inną. Uzasadnieniem zawieszania centralna koordynacji na okres wakacyjny był wzmożony ruch na pozostałych drogach, podczas gdy KSP nie dysponowała żadnymi analizami natężenia ruchu w tym zakresie, zaś zasadniczy wpływ na tę decyzję miała niedostateczna liczba policjantów w okresie urlopowym.

Ocenia: Słowna

NIK ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, organizację i realizację służby na drogach w KSP.

2.2. Systemy wspierające policjantów prd: SEWiK i SWD

• Wykorzystanie systemu SWD w działaniach policjantów prd

Opis stanu faktycznego

System Wspomagania Dowodzenia (SWD) wdrożony został w KSP przed 31 grudnia 2011 r., natomiast jego pełna funkcjonalność została osiągnięta 18 grudnia 2012 r.

Od 1 stycznia 2013 r. SWD jest podstawowym narzędziem służącym do dokumentowania obsługi zdarzeń i działań, zarządzania służbami patrolowymi i przebiegu służby dyżurnej.

(dowód: akta kontroli str. 218-219, 554-590)

• Funkcjonowanie systemu SEWiK

Dane o kolizjach i wypadkach z systemu SEWiK były wykorzystywane do okresowych i bieżących analiz bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie Warszawy oraz na obszarze działania poszczególnych komend powiatowych Policji w garnizonie stołecznym.

Sposób wprowadzania danych z kart zdarzenia drogowego w niektórych aspektach zdeterminowany był przez wymagania związane z późniejszym generowaniem danych statystycznych. Dotyczyło to np. zmiany przez operatora SEWiK „przyczyny zdarzenia drogowego z udziałem pieszego”. Podawana przez policjantów przyczyna „nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu”, tj. zgodna z brzmieniem art. 26 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym²⁰, była przez operatorów SEWiK samodzielnie zmieniana na „nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych”, ponieważ w przeciwnym wypadku nie byłoby możliwe wygenerowanie danych statystycznych o wszystkich zdarzeniach z udziałem pieszych na przejściach dla pieszych. Zaznaczona przez policjantów opcja miejsca zdarzenia „łuk drogi”, „wzniesienie” bądź „spadek”, również samodzielnie zmieniana była na „odcinek prosty”, ponieważ w przeciwnym razie zdarzenie to nie zostałoby uwzględnione w statystyce. Operatorzy systemu nie otrzymywali informacji zwrotnych o ewentualnych rozstrzygnięciach sądowych i prokuratorskich, co do przyczyn zdarzeń, w związku z czym, bez względu na ewentualną późniejszą zmianę ustaleń, co do przyczyn zdarzenia, w systemie SEWiK pozostawała przyczyna wskazana przez policjanta w karcie zdarzenia drogowego. Operatorzy SEWiK, z powodu braku dostępu do SWD oraz niezintegrowania obu systemów nie mieli możliwości weryfikacji informacji zawartych w papierowej karcie zdarzenia drogowego, w oparciu o SWD. W objętej badaniem próbie 97 zapisów danych o wypadkach (w tym wszystkich ze skutkiem śmiertelnym), w 85 przypadkach (87,6%) stwierdzono rozbieżności pomiędzy treścią karty zdarzenia drogowego a danymi zapisanymi w SEWiK, w szczególności

²⁰ Ustawa z 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.).

w zakresie opisu i charakterystyki miejsca zdarzenia oraz informacji o drodze i przyczynach zdarzenia. Rozbieżności te wynikały m. in. z pomyłek policjantów przy wypełnianiu karty bądź wpisywaniu niepełnych danych, pomyłek przy wprowadzaniu danych do systemu, jak również z ograniczeń przy wprowadzaniu danych wariantowych do formularza systemu i – opisane powyżej – wymogi statystyczne.

W objętej badaniem próbie losowej 219 zdarzeń drogowych zarejestrowanych w SWD, w SEWiK nie zostało zarejestrowanych 37 kolizji oraz 12 wypadków (22% ogółu zdarzeń). Powodem braku rejestracji było niesporządzanie kart zdarzenia drogowego lub sporządzanie ich z naruszeniem terminów określonych w §4 zarządzenia nr 635 KGP, nieprawidłowa ocena przez policjantów skierowanych na miejsce zdarzenia okoliczności wymagających sporządzenia karty oraz niepodjęcie przez nich działań na miejscu zdarzenia np. w sytuacji obecności inspektorów Zarządu Transportu Miejskiego.

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

W obecnym kształcie obsługa SEWiK i uzyskiwanie z niego danych statystycznych są niefunkcjonalne, co może w istotnym stopniu zaburzać statystyczny obraz stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Uwagi NIK dotyczą:

- braku słowników ulic i placów (przy jednoczesnym braku możliwości wyszukiwania części fraz), co przy różnych formach zapisu tej samej ulicy, ogranicza wynik wyszukiwania do określonej pisowni nazwy;
- braku automatycznego przypisania lokalizacji do dzielnicy;
- braku na wyposażeniu mapy cyfrowej, pozwalającej na weryfikację zgodności opisu miejsca zdarzenia z jego współrzędnymi GPS;
- braku możliwości wyszukania zdarzeń na skrzyżowaniach lub na odcinkach dróg / ulic;
- braku możliwości wyszukiwania zdarzeń po numerze posesji, jak i pomiędzy numerami;
- braku możliwości wyszukiwania zdarzeń z konkretnymi rodzajami pojazdów, jak również wypadków tylko z ofiarami śmiertelnymi;
- braku w słowniku dotyczącym pola „XII. Rozstrzygnięcie” pozycji wyczerpujących możliwe zakończenia spraw (np. w przypadku gdy przyczyną wypadku jest zwierzę leśne)

System nie blokuje możliwości wprowadzania i poszukiwania zdarzeń na nieistniejących skrzyżowaniach ulic. Jednorazowy wynik wyszukiwania ograniczony jest do pierwszych 200 pozycji, po czym wyszukiwanie należy wykonać ponownie od daty ostatniej wyświetlonej pozycji. Operatorzy SEWiK zastępują brakujące funkcjonalności systemu m. in. posługując się papierowymi materiałami pomocniczymi: planami miasta z wykazami ulic, roboczymi spisami nazw o skomplikowanej lub różnej pisowni oraz ewidencją numerów nieruchomości. Pochodzenie części z tych materiałów jest nieznane, a ich treść od wielu lat nie była uaktualniana.

Wobec powyższych ograniczeń, jak też nieścisłości w wypełnionych kartach zdarzenia drogowego, operatorzy systemu SEWiK rejestrując je, dokonują przy tym samodzielnych rozstrzygnięć prowadzących do modyfikacji danych, wykorzystując do tego dodatkowe dokumenty (notatki służbowe, telefonogramy, etc.), jak też stosują nieformalnie ustalone reguły wprowadzania danych, np. samodzielnie sporządzony słownik pisowni ulic, skrzyżowań i placów. Ponieważ dane o kolizjach wprowadzane są niezależnie od siebie przez kilkudziesięciu upoważnionych do tego funkcjonariuszy, nie ma gwarancji, że stosują oni jednolite zasady i zapisane dane są spójne.

Wydział Ruchu Drogowego KSP nie podejmował działań mających na celu wyeliminowanie powyższych wad. Zgodnie z § 6 ust. 2 zarządzenia nr 635 Wydział Ruchu Drogowego KSP jest odpowiedzialny za analizę funkcjonalności systemu i przygotowywanie założeń do jego ewentualnej modyfikacji.

W trakcie dokonywanych oględzin stwierdzono naruszenie bezpieczeństwa systemu informatycznego. Pomimo wielokrotnych komunikatów wskazujących na wykrycie przez oprogramowanie antywirusowe działania programu złośliwego, nie została przeprowadzona

procedura określona w punkcie 6.2 Instrukcji Zarządzania Systemem Informatycznym przetwarzającym dane osobowe SEWiK.

(dowód: akta kontroli str. 254-258, 261, 281, 305, 554-590)

Ustalone
nieprawidłowości

Obsługa SEWiK jest niefunkcjonalna: wymusza i dopuszcza wprowadzanie danych w sposób niezgodny ze stanem faktycznym, nie pozwala na precyzyjne wyszukiwanie danych, a w konsekwencji rzetelną analizę stanu bezpieczeństwa, nie pozwala na automatyczną weryfikację oczywistych błędów w wypełnianiu karty lub wprowadzaniu danych.

Stwierdzono ponadto liczne rozbieżności pomiędzy kartami zdarzenia drogowego a danymi wprowadzonymi do SEWiK oraz pomiędzy liczbą zdarzeń drogowych zarejestrowanych w SWD a SEWiK, co wpływa negatywnie na rzetelność analiz dokonywanych na podstawie danych z SEWiK.

Operatorzy systemu nie przestrzegają zasad ochrony przetwarzanych danych osobowych.

NIK negatywnie ocenia funkcjonalność SEWiK oraz sporządzanie i wprowadzanie do niego kart zdarzeń drogowych.

Ocena ogólna

2.3. Opiniowanie projektów organizacji ruchu drogowego

Opis stanu
faktycznego

Czynności związane z opiniowaniem projektów organizacji ruchu wykonuje dwóch wyznaczonych policjantów Sekcji Postępowań Administracyjnych WRD KSP, którzy przygotowują projekt opinii, na podstawie której naczelnik lub zastępcy naczelnika WRD albo radca WRD opiniują projekt z upoważnienia Komendanta Stołecznego Policji. Projekt organizacji może zostać zaopiniowany negatywnie, pozytywnie lub pozytywnie z określonymi warunkami. Opinia wydawana jest w formie naniesienia stempla z właściwą adnotacją na projekt organizacji ruchu.

WRD zaopiniował 3.920 projektów organizacji ruchu w 2012 r. i 2.040 projektów w I połowie 2013 r. WRD nie rejestrował treści wydanych opinii.

WRD nie otrzymywał informacji zwrotnej o uwzględnieniu uwag przez zarządców dróg.

(dowód: akta kontroli str. 227-228, 232, 510)

NIK pozytywnie ocenia opiniowanie projektów organizacji ruchu drogowego.

NIK zwraca przy tym uwagę, że brak zwrotnej informacji od zarządców dróg o uwzględnieniu, bądź nie, opinii do projektów organizacji ruchu drogowego, nie zwalnia Policji, przy uwzględnieniu zwłaszcza posiadanych przez nią możliwości w zakresie patrolowania dróg publicznych, od monitorowania stanu bezpieczeństwa i organizacji ruchu, zwłaszcza w tych miejscach, których dotyczą projekty zaopiniowane negatywnie.

Ocena ogólna

Opis stanu
faktycznego

2.4. Priorytety Komendanta Głównego Policji i Komendanta Stołecznego Policji

• Realizacja w 2012 r. Priorytetu nr III Komendanta Głównego Policji na lata 2010-2012

Realizacja Priorytetu nr III KGP w 2012 r. polegała na: bieżącej analizie wartości założonych mierników dotyczących procentowego udziału policjantów ruchu drogowego pełniących służbę na drodze oraz proporcjonalności środków prawnych zastosowanych wobec kierujących i pieszych w stosunku do podejmowanych działań mających na celu zmniejszenie liczby zdarzeń z udziałem pieszych; kierowaniu do służby na drodze policjantów pełniących na co dzień służbę w komórkach specjalistycznych; monitorowaniu przyczyn absencji na podstawie systemu SESPOL oraz organizowaniu wspólnych działań z podmiotami pozapolicyjnymi, np. wspólnych patroli.

• Priorytety Komendanta Stołecznego Policji na 2012 r. i ich realizacja

W zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym Komendant Stołeczny Policji określił w „Strategii KSP na lata 2010-2012” priorytet III „Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym”, polegający na zwiększeniu czasu pełnienia służby na drodze w stosunku do ogólnego czasu

służby wynikającego z rozkładowego czasu służby (założona wartość miernika 37,25%) oraz dostosowaniu proporcji reakcji policjantów ruchu drogowego na popełniane naruszenia przez określonych użytkowników drogi (kierowca-pieszcy) w stosunku do występującego zagrożenia (wypadków drogowych) w tym obszarze (założona wartość miernika: proporcjonalna ilość zastosowanych środków prawnych wobec kierujących do liczby zdarzeń przez nich spowodowanych oraz o 3% więcej zastosowanych środków prawnych, niż procentowa ilość zdarzeń spowodowanych przez pieszych).

Wartość tych mierników wyniosła w 2012 r.: 37,66% czasu służby na drodze, udział wypadków spowodowanych przez kierujących 85,9%, udział zastosowanych środków prawnych 86,7%, udział wypadków spowodowanych przez pieszych 11,1%, udział zastosowanych środków prawnych 13,1%.

Sposób obliczania mierników został określony w katalogu mierników zatwierdzonym przez Komendanta Głównego Policji.

• Realizacja w 2013 r. Priorytetu nr II Komendanta Głównego Policji na lata 2013-2015

Realizacja priorytetu nr II KGP w 2013 r. polegała na: bieżącej analizie wartości założonych mierników dotyczących procentowego udziału policjantów ruchu drogowego pełniących służbę na drodze oraz proporcjonalności środków prawnych zastosowanych wobec kierujących i pieszych w stosunku do podejmowanych działań mających na celu zmniejszenie liczby zdarzeń z udziałem pieszych; kierowaniu do służby na drodze policjantów pełniących na co dzień służbę w komórkach specjalistycznych; monitorowaniu przyczyn absencji na podstawie systemu SESPOL oraz organizowaniu wspólnych działań z podmiotami pozapolicyjnymi, np. wspólnych patroli; podjęciu działań kontrolno-prewencyjnych „Bezpieczny pieszy”; zmianie struktury WRD KSP, w tym utworzeniu Sekcji Kontroli Ruchu Drogowego VI; podjęciu działań w celu zwiększenia stanów etatowych komórek ruchu drogowego do 10% stanu etatowego jednostki.

Monitorowanie wartości założonych mierników odbywało się comiesięcznie, narastająco od początku roku.

• Priorytety Komendanta Stołecznego Policji na 2013 r. i ich realizacja

W zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym Komendant Stołeczny Policji określił priorytety w „Strategii KSP na lata 2013-2015”. Jako priorytet lokalny (Priorytet II, zadanie 2) określono zadanie „Działalność edukacyjna w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym”, polegające na działaniach prewencyjnych i profilaktycznych prowadzonych przez Sekcję Profilaktyki Społecznej WRD. Zadania realizowane przez tę Sekcję polegały m.in. na propagowaniu zasad ruchu drogowego wśród wszystkich grup wiekowych oraz prowadzeniu egzaminów umożliwiających otrzymanie karty rowerowej, a także uczestnictwie w kampaniach medialnych, festynach i akcjach społecznych.

W I połowie 2013 r. wartość mierników przyjętych czasu służby na drodze oraz zastosowanych środków prawnych w stosunku do uczestników ruchu powodujących wypadki wyniosła odpowiednio: czas służby na drodze - 42%, udział wypadków spowodowanych przez kierujących - 86,4%, udział zastosowanych środków prawnych - 82,1%, udział wypadków spowodowanych przez pieszych - 10,2% i udział zastosowanych środków prawnych - 17,1%.

(dowód: akta kontroli str. 232-238)

Ustalone
nieprawidłowości

Miernik czasu służby policjantów na drodze odnosił się do bieżącego stanu etatowego, natomiast nie był powiązany z minimalną liczbą policjantów, którzy powinni być jednocześnie obecni na drodze w celu zapewnienia minimalnego poziomu bezpieczeństwa i sprawnej obsługi zdarzeń drogowych. Wartości takiej dla Warszawy i podległych KPP nie określono. Proporcję czasu w służbie według założonego algorytmu, a w konsekwencji wzrost założonego miernika, mogło zwiększyć wydłużenie czasu obsługi zdarzeń drogowych i związanej z nią dokumentacją albo wyłączenie z komórki ruchu drogowego innych zadań, a nie zwiększenie czasu poświęconego na kontrolę ruchu drogowego. Przyjęty dla garnizonu stołecznego miernik nie został oparty na dokonanych w KSP analizach rzeczywistych potrzeb

co do liczby policjantów ruchu drogowego.

Założony miernik zastosowanych środków prawnych w relacji do sprawców wypadków nie był powiązany ze skalą wypadków. W rezultacie do osiągnięcia miernika wystarczające było zastosowanie właściwej proporcji pomiędzy adresatami środków prawnych, np. poprzez samo zmniejszenie środków prawnych wobec kierowców. Natomiast obojętna dla miernika była relatywna zmiana liczby wypadków, która nie wymuszała proporcjonalnej zmiany liczby zastosowanych środków prawnych. W rezultacie osiągnięcie miernika byłoby możliwe również przy drastycznym zminimalizowaniu zastosowanych środków prawnych i drastycznym wzroście wypadków. Ponadto przy obliczaniu miernika brano pod uwagę wszystkie wypadki, a nie tylko te, w których jako sprawcę wskazano kierowcę lub pieszego. W rezultacie osiągnięcie miernika zastosowanych środków prawnych wobec pieszych, większego o 3 pkt. procentowe od skali powodowanych przez nich wypadków, było możliwe jedynie wówczas, gdy co najmniej w stosunku do 3% wypadków nie został jako sprawca wskazany kierowca lub pieszy.

Reasumując, założone mierniki były zdefiniowane w sposób nieracjonalny, a ich osiągnięcie nie było skorelowane z rzeczywistymi potrzebami i stanem zagrożenia na drogach garnizonu stołecznego.

Ocena cząstkowa

NIK negatywnie ocenia przyjęte mierniki realizacji priorytetów Komendanta Głównego Policji i Komendanta Stołecznego Policji.

2.5. Pozostałe przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym

• Wykorzystanie lotnictwa policyjnego w działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opis stanu
faktycznego

Działania z udziałem lotnictwa policyjnego prowadzone były na podstawie planów działań kontrolno-prewencyjnych, m. in. „Bezpieczny weekend” podczas długich weekendów oraz w ramach ogólnopolskiej akcji „Znicz”. Śmigłowiec policyjny wykorzystywany był do obserwacji płynności ruchu na głównych trasach, co pozwalało na kierowanie załóg w miejsca utrudnień w ruchu.

• Współpraca z podmiotami pozapolicyjnymi (PSP, pogotowie ratunkowe i inne)

Poza współpracą w zakresie obsługi numeru alarmowego 112 nie realizowano wspólnych działań z jednostkami straży pożarnej czy pogotowia ratunkowego. Współpraca z Państwową Strażą Pożarną oraz pogotowiem ratunkowym odbywała się w sposób doraźny w związku z usuwaniem skutków zdarzeń drogowych.

• Udział Policji w regionalnych programach prewencyjnych. Programy inicjowane przez Policję i ich efektywność

KSP brała udział w następujących programach prewencyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, inicjowanych m. in. przez jednostki samorządu terytorialnego: „Bezpieczna Warszawa”, „Rowerem bezpiecznie do celu”, „Czerwone stój, zielone idź”, „Bezpieczny przejazd – zatrzymaj się i żyj”, „Światowy dzień ofiar wypadków drogowych” oraz w innych działaniach o charakterze profilaktycznym, realizowanych przez stowarzyszenia i fundacje. KSP inicjowała następujące programy prewencyjne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego: „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczne ferie”, „Bezpieczny pas ruchu”, „Trzeźwy poranek”, „Trzeźwy wieczór”, „Tonaż”, „Taxi”, „L”, „Bezpieczne Aleje Jerozolimskie”, utworzenie Zespołu Przeciwdziałania Nielegalnym Wyścigom Ulicznym oraz działania o charakterze profilaktycznym: „Zima w mieście”, „Lato w mieście”, „Lepiej widoczny – bardziej bezpieczny”, „Pokonaj noc”, „Bezpiecznie po sześćdziesiątce”, „Bezpieczna komunikacja miejska”.

(dowód: akta kontroli str. 232-237)

Ocena cząstkowa

NIK pozytywnie ocenia realizację przedstawionych wyżej przedsięwzięć na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

3. System badania i oceniania przez Policję efektywności działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach

3.1. Realizacja przedsięwzięć dotyczących jakości wykonywania działań na rzecz bezpieczeństwa

- Przedsięwzięcia w zakresie nadzoru, audytu i kontroli, ich wyniki oraz ich wykorzystanie

Opis stanu
faktycznego

W KSP przeprowadzone zostało przez Biuro Kontroli KGP badanie audytowe w zakresie sposobu planowania pracy i realizacji zadań określonych w „Strategii Komendy Stołecznej Policji na lata 2010-2012”. W ramach realizacji zaleceń audytu dokonano m. in. reorganizacji struktury WRD KSP.

Policjanci Sekcji Organizacji Służby WRD KSP przeprowadzali kontrolę w podległych KSP komendach powiatowych, w efekcie których sformułowano wnioski dotyczące m. in. zwiększenia intensywności wykorzystania pojazdów wyposażonych w przyrządy kontrolno-pomiarowe, liczby ujawnionych wykroczeń oraz zwiększenia nadzoru nad sposobem prowadzenia przez podległych policjantów rejestru pracy wideorejestratora poprzez dokonanie instruktażu. W wyniku kontroli polecono zwiększenie wykorzystania pojazdów wyposażonych w przyrządy kontrolno-pomiarowe, zwiększenie liczby ujawnianych wykroczeń oraz zwiększenie nadzoru nad prowadzeniem karty pracy wideorejestratora.

(dowód: akta kontroli str. 598)

- Skargi na działalność prd, ich rozpatrywanie i wykorzystanie

Do KSP wpłynęło 216 skarg na działania policjantów WRD KSP oraz 72 skargi na działania policjantów WRD z jednostek podległych KSP. Na podstawie skontrolowanej próby ustalono, że skargi rozpoznawane były prawidłowo. Wśród objętych kontrolą pięciu skarg, cztery dotyczyły nieprawidłowego, zdaniem skarżących, zachowania policjantów. Przyczyną jednej ze skarg było błędne wprowadzenie do systemu SEWiK danych o kolizji z karty zdarzenia drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 597)

NIK pozytywnie ocenia realizację przedsięwzięć dotyczących jakości wykonywania działań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

3.2.1 Pozostałe zagadnienia.

Policjanci pełniący służbę na drodze zgłaszali przełożonym uwagi i wnioski dotyczące warunków pełnienia służby, m. in.: poprawy warunków sporządzania dokumentacji procesowej, ergonomicznego zamontowania w ambulansach pogotowia ruchu drogowego monitorów komputerowych, braku dostępu do systemów informatycznych policji z terminali przenośnych i przewoźnych, wymiana aparatów tradycyjnych na cyfrowe, zwiększenia obsady Sekcji Obsługi Zdarzeń Drogowych, zwiększenia liczby załóg w nocy i wyposażenia załóg nocnych w broń długą, zmiany procedury pobierania kart do tankowania, braku sprawnych drukarek, tonerów, faksu, kserokopiarek i komputerów oraz braku szkoleń z obsługi terminali.

W I połowie 2013 roku w stosunku do roku 2012 znacząco spadła liczba wydanych na potrzeby WRD KSP tuszy i tonerów do drukarek, pomimo utrzymania poziomu zużycia papieru. Występowały przypadki kupowania przez policjantów tuszy i tonerów z własnych środków.

W toku czynności kontrolnych w pomieszczeniach WRD dokonano oględzin warunków pracy oraz socjalno-bytowych policjantów pełniących służbę na drodze (sekcje I-VI kontroli ruchu drogowego i obsługi zdarzeń drogowych). Pomieszczenia te zlokalizowane były przy ulicy Karolkowej i Jagiellońskiej. Ustalenia w tym zakresie przedstawiono poniżej.

(dowód: akta kontroli str. 232-237)

Ustalono
nieprawidłowości

Pomieszczenia odpraw wyposażone były jedynie w krzesła i stoły lub krzesła z ruchomym blatem. Na 330 policjantów pełniących służbę na drodze przypadło 18 stanowisk natryskowych, w tym 11 sprawnych, przy czym w większości nie miały one zasłon czy drzwi. Brak było pomieszczeń socjalnych. Szatnie, toalety i natryski przy ul. Jagiellońskiej nie posiadały oznaczeń dla płci. W obu lokalizacjach brak było pomieszczeń socjalnych, w toaletach i natryskach widoczna była pleśń oraz wyczuwalny był odór kanalizacji. W szatniach brak było stolików, krzeseł lub ławek. Szafki indywidualne policjantów pochodziły z różnych kompletów, część z nich była w dużym stopniu wyeksploatowana, stosowane różne formy zamknięć, również prowizorycznych: zamki, klódki, łańcuchy, zapięcia rowerowe. W szatniach przy ulicy Karolkowej występowało bardzo duże zagęszczenie szafek, znaczna część świetlówek była zepsuta, przy jednoczesnym znikomym oświetleniu dziennym. Część szatni, toalet i natrysków była wspólna dla policjantów obojga płci. W pomieszczeniach biurowych poszczególnych sekcji występowało duże zagęszczenie, w niektórych przypadkach (np. pomieszczenia V SKRD) na granicy lub poniżej norm przewidzianych w § 19 ust. 2 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy²¹.

W garażu motocyklowym przy ul. Karolkowej, w którym przechowywane były 23 motocykle o szacunkowej wartości 30 tys. zł każdy, podczas opadów deszczu i śniegu przecieka dach, co skutkuje laniem się wody i odpadaniem tynku z sufitu na motocykle.

(dowód: akta kontroli str. 140-142, 151, 232-237, 441-445)

ocena częściowa

NIK negatywnie ocenia warunki panujące w pomieszczeniach użytkowanych przez policjantów pełniących służbę na drodze.

3.2.2 Statystyczna ocena stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, analizy porównawcze i wnioski

Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2012 r.

W 2012 r. na obszarze garnizonu stołecznego miało miejsce 2.055 wypadków drogowych, w wyniku których ranne zostały 2.454 osoby, a 183 osoby poniosły śmierć.

W porównaniu z 2011 r. liczba wypadków spadła o 211, a śmierć poniosło o 70 osób mniej. Wskaźnik rannych na 100 wypadków wyniósł w 2012 r. 119,42, a śmiertelnych ofiar wypadków - 8,9. W roku 2011 wskaźniki te wynosiły odpowiednio 120,39 i 11,16.

Na terenie m. st. Warszawy wskaźnik rannych na 100 wypadków drogowych wyniósł 114,39, a zabitych - 5,57. W Warszawie doszło do 48% wszystkich wypadków na terenie garnizonu stołecznego, a liczba ofiar śmiertelnych stanowiła 30% liczby ofiar na terenie garnizonu stołecznego.

Na terenie właściwości komend powiatowych Policji garnizonu stołecznego wskaźnik rannych na 100 wypadków drogowych wyniósł 124,06 a zabitych - 11,98. Na terenie tym miało miejsce 51,97% wypadków zaistniałych na terenie garnizonu stołecznego, a liczba ofiar śmiertelnych stanowiła 69,95% wszystkich ofiar śmiertelnych na terenie garnizonu stołecznego.

W porównaniu do 2011 r. na obszarze garnizonu stołecznego spadła liczba: wypadków drogowych - o 9,3%, śmiertelnych ofiar wypadków - o 27,7%, rannych - o 104% oraz kolizji - o 12,9%. Na terenie m. st. Warszawy liczba wypadków spadła o 5,3%, śmiertelnych ofiar wypadków - o 38,9%, rannych - o 7,5% oraz kolizji - o 15,9%.

Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym w I połowie 2013 r.

W I połowie 2013 r. na obszarze garnizonu stołecznego miało miejsce 925 wypadków drogowych, w wyniku których rannych zostało 1.078 osób, a 79 osób poniosło śmierć.

²¹ Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r., Nr 169, poz. 1650 ze zm.).

W porównaniu do analogicznego okresu 2012 r., liczba wypadków wzrosła o 33 (o 1,6%), a liczba śmiertelnych ofiar wypadków zmniejszyła się o 20 (o 10,9%). Wskaźnik rannych na 100 wypadków wyniósł 116,54, a zabitych - 8,54. W analogicznym okresie 2012 roku wskaźniki te wynosiły odpowiednio 116,59 i 11,1.

Na terenie m. st. Warszawy w I połowie 2013 r. wskaźnik rannych na 100 wypadków drogowych wyniósł 111,7 a zabitych - 4,94. W Warszawie doszło do 59,1% wszystkich wypadków, w których zginęło 34,2% wszystkich ofiar śmiertelnych na obszarze garnizonu stołecznego.

Na terenie właściwości komend powiatowych Policji garnizonu stołecznego wskaźnik rannych na 100 wypadków drogowych wyniósł 123,54, a śmiertelnych ofiar wypadków - 13,76. Liczba wypadków zaistniałych na terenie właściwości komend powiatowych Policji stanowiła 40,9% liczby wypadków zaistniałych na obszarze garnizonu stołecznego, a liczba śmiertelnych ofiar wypadków - 65,8% ofiar śmiertelnych wypadków na obszarze garnizonu stołecznego.

W I połowie 2013 r. w porównaniu z analogicznym okresem 2012 r. na obszarze garnizonu stołecznego liczby wypadków drogowych wzrosła o 3,7%, a liczba rannych - o 3,65%. Spadły natomiast: liczba zabitych - o 20% i liczba kolizji - o 3,6%.

W I połowie 2013 r., w stosunku do analogicznego okresu 2012 r., stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na obszarze m.st. Warszawy przedstawiał się następująco: wzrosły liczby wypadków - o 41,3% i rannych - o 41,43%, spadły natomiast liczby śmiertelnych ofiar wypadków - o 10% i kolizji - o 11,9%.

Na podstawie okresowych analiz bezpieczeństwa formułowano wnioski i polecenia, opracowano m.in. harmonogramy działań WRD, podejmowano decyzje o dyslokacji służby oraz określano działania wobec miejsc niebezpiecznych.

W okresowych analizach zastrzeżono, że w związku z włączeniem SEWiK do Krajowego Systemu Informacji Policji występują duże opóźnienia w rejestracji zdarzeń drogowych, zwłaszcza kolizji, w systemie SEWiK.

(dowód: akta kontroli str. 261-353)

NIK pozytywnie ocenie dokonywane analizy stanu bezpieczeństwa, zwracając uwagę, że są one oparte na danych z SEWiK, którego funkcjonowanie zostało ocenione negatywnie.

IV. Uwagi i wnioski

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 przez Pana Komendanta, w ramach posiadanych kompetencji, działań zapewniających:

- audyt i zracjonalizowanie procedur i obowiązków policjantów pełniących służbę na drodze, w szczególności w zakresie sporządzanej dokumentacji i czynności, których część mogłaby być wykonywana przez pracowników cywilnych;
- efektywność podejmowanych działań („akcji”) na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- ustalenie minimalnej liczby załóg koniecznej do zapewnienia niezbędnego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i pożądanego czasu dojazdu do miejsca zdarzenia drogowego;
- sprawne i szybkie rozpoczynanie efektywnej służby na drodze, m. in. bez konieczności każdorazowego pobierania i zdawania sprzętu do magazynu;
- sprawne i szybkie sprawdzanie danych kierujących i pojazdów we właściwych bazach danych;
- audyt i zracjonalizowanie przyjętych mierników realizacji priorytetów dotyczących zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- skuteczną motywację policjantów pełniących służbę na drodze, w szczególności pod względem zgłaszania wniosków w sprawie poprawy organizacji i zapewnienia płynności ruchu drogowego;

- aktualizację tabel należności pojazdów, sprzętu i wyposażenia oraz ich przekazanie podległym jednostkom garnizonu stołecznego;
- modernizację i zwiększenie liczby specjalistycznego sprzętu i wyposażenia, w szczególności urządzeń do badania stanu technicznego pojazdów, mierników prędkości, narkotesterów elektronicznych i jednorazowych, wskaźników spożycia alkoholu;
- konsultacje z końcowymi użytkownikami sprzętu przed ich zakupem przez KSP;
- poprawę stanu i wyposażenia pomieszczeń wykorzystywanych przez policjantów ruchu drogowego oraz zapewnienie niezbędnej ilości materiałów eksploatacyjnych do sprzętu biurowego;
- doprowadzenie do zwiększenia funkcjonalności SEWIK oraz wprowadzanie danych o zdarzeniach drogowych zgodnych ze stanem faktycznym.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach: jeden dla Pana Komendanta, drugi - do akt kontroli.

Prawo
zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK, przysługuje Panu Komendantowi prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

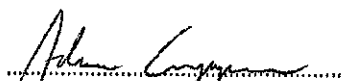
Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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.

Warszawa, dnia 30 października 2013 r.

Kontrolerzy:

Adam Czugaiewicz
specjalista kontroli państwowej



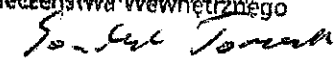
Mariusz Perzyna
specjalista kontroli państwowej



Adam Zakrzewski
główny specjalista kontroli państwowej



Dyrektor
Departamentu Porządku
i Bezpieczeństwa Wewnętrznego
Najwyższej Izby Kontroli
Marek Bieńkowski

WICEDYREKTOR
Departament Porządku
i Bezpieczeństwa Wewnętrznego
2 up. 
Tomasz Sordyl

