



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Bydgoszczy

LBY – 4101-14-02/2013

P/13/100

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Bydgoszczy

ul. Wały Jagiellońskie 12, 85-950 Bydgoszcz

T +48 52 567 58 00, F +48 52 567 58 60

lby@nik.gov.pl

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 Delegatura w Bydgoszczy
Kontroler	Kontrolę przeprowadził, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ Ryszard Lutyński - główny specjalista kontroli państwowej – upoważnienie do kontroli nr 86156 z 16.05.2013r.

(Dowód: akta kontroli str. 2-3)

Jednostka kontrolowana	Komenda Miejska Policji w Toruniu, ul. Grudziądzka 17, 87-100 Toruń. Regon 091362152-00209.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Komendantem Miejskim Policji w Toruniu jest od 23.01.2012r., inspektor Antoni Stramek. Poprzednio w okresie 20.11.2008 – 22.01.2012r. stanowisko to zajmował mł. insp. Wojciech Machelski.

II. Ocena kontrolowanej działalności:

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości², działalność Pana Komendanta oraz odpowiednich służb Komendy Miejskiej Policji w Toruniu, (zwanej dalej Komendą, lub KMP), w zakresie działań Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym w latach 2012-2013 (I półrocze).

Uzasadnienie oceny ogólnej

Wyniki kontroli wykazały, że przygotowanie kadrowe i techniczne pionu ruchu drogowego (prd) pozwalało na realizację zadań ustawowych przewidzianych dla tej służby. Policjanci ruchu drogowego pełnili służbę na drogach, w szczególności reagowali na ujawnione przestępstwa i wykroczenia drogowe, wykonywali czynności wstępne na miejscu zdarzeń drogowych.

Wydział Ruchu Drogowego (WRD) Komendy analizował przyczyny wypadków drogowych i reagował na wzrost zagrożenia na poszczególnych odcinkach dróg zwiększając częstotliwość patroli w tych rejonach.

W wyniku działań pionu ruchu drogowego (prd) Komendy, dane statystyczne w zakresie stanu bezpieczeństwa i porządku publicznego w ruchu drogowym w Toruniu kształtują się na poziomie znacznie korzystniejszym niż średnie w kraju i województwie, – co podkreślają opracowania Katedry Budownictwa Drogowego Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy w zakresie oceny stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) w Toruniu.

Nieprawidłowości stwierdzono natomiast w zakresie:

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

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

- 1) występowania przypadków nieterminowego sporządzania przez funkcjonariuszy WRD kart zdarzenia drogowego oraz braku zamieszczania w nich wszystkich wymaganych danych (schematów wypadków);
- 2) nie w pełni skutecznego nadzoru funkcjonalnego w zakresie kontroli nagrań z wideorejestratorów, głównie pod kątem ich efektywnego wykorzystania oraz ujawnienia przypadków niezgodności czasu trwania czynności patrolu z zapisami w notatnikach służbowych funkcjonariuszy;
- 3) niewykorzystywania posiadanych wideorejestratorów do rejestracji działań patrolu statycznego;
- 4) opóźnień w bieżącej aktualizacji danych w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji „SEWIK” w zakresie zakończonych przez wydział kryminalny Komendy postępowań w sprawie wypadków i zdarzeń drogowych.
- 5) braków w wyszkoleniu specjalistycznym policjantów pionu ruchu drogowego.

Szczegóły o skali występowania poszczególnych nieprawidłowości omówiono w dalszej części niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu
faktycznego

Komenda Miejska Policji w Toruniu, w tym WRD, funkcjonuje w oparciu o ustawę o Policji³, inne powszechnie obowiązujące akty prawa oraz zarządzenie nr 1041 Komendanta Głównego Policji w sprawie organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji⁴.

Zgodnie z art. 6 ust. 2 ustawy o Policji Komenda jest jednostką Policji właściwą na obszarze miasta Toruń i powiatu toruńskiego.

Komendant Miejski Policji w Toruniu nadał Regulamin organizacyjny Komendy, z 13.12.2010r. ze zm., w którym określono zakres zadań WRD, w tym najważniejsze z nich to:

- 1) analizowanie stanu bezpieczeństwa i porządku publicznego w ruchu drogowym;
- 2) organizacja i planowanie służby zapewniającej koordynację działania Policji w ruchu drogowym w podległym rejonie służbowym, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc zagrożonych zdarzeniami drogowymi;
- 3) opiniowanie projektów zmian organizacyjnych w ruchu drogowym;
- 4) współpraca z podmiotami pozapolicyjnymi w obszarze działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- 5) nadzór nad wykorzystywaniem dróg w sposób szczególny;
- 6) wykonywanie czynności związanych z ujawnianiem przestępstw i wykroczeń oraz ujawnianie ich sprawców;
- 7) realizacja zadań wynikających z ustaw: prawo o ruchu drogowym oraz o transporcie drogowym, a także z przepisów wykonawczych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Kontrola wykazała, że Komendant Miejski Policji w Toruniu podjął stosowne działania organizacyjne w celu wdrożenia Systemu Wspomagania Dowodzenia (SWD) we wszystkich jednostkach organizacyjnych Policji na obszarze

³ ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2011 r. Nr 287 poz. 1687 z zm.);

⁴ Zarządzenie Nr 1041 KGP z dnia 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.)

swojej właściwości terytorialnej, wydając m.in. decyzję nr 62/2011r. z 27.08.2011r., w której określił termin wdrożenia aplikacji SWD do użytkowania od 19.12.2011r.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

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

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

Opis stanu
faktycznego

Komenda w badanym okresie nie zlecała badań naukowych, prac rozwojowych, bądź usług badawczych, w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności dotyczących systemu przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym, genezy wypadków drogowych, sposobów przeciwdziałania, bezpiecznej infrastruktury drogowej i organizacji ruchu drogowego.

Komenda posiadała i wykorzystywała w swojej działalności opracowania Katedry Budownictwa Drogowego Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy w zakresie oceny stanu BRD w Toruniu, tj.:

- z 2008r. - opublikowane w nakładzie 35 egz. w marcu 2010r.;
- z 2012r. - opublikowane w nakładzie 35 egz. w maju 2013 r.

Opracowania przedstawiały m.in.:

1. Ogólny stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Toruniu na tle kraju i województwa.
2. Liczbową charakterystykę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
3. Charakterystykę zmienności liczby i skutków zdarzeń drogowych w poszczególnych miesiącach, dniach i godzinach.
4. Strukturę miejsc koncentracji zdarzeń drogowych, ich strukturę i przyczyny, a także charakterystykę sprawców i poszkodowanych w nich.
5. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na poszczególnych elementach sieci drogowej miasta.
6. Bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów i dzieci w drodze do szkoły.
7. Listę elementów sieci drogowej miasta o najniższym poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
8. Szczegółową charakterystykę miejsc najbardziej niebezpiecznych.

W opracowaniu zawarto m.in. częstotliwość występowania zdarzeń drogowych i ich ofiar w Polsce, w województwie kujawsko – pomorskim oraz w Toruniu w roku 2012, która przedstawia się następująco:

- ♦ Na drogach w roku 2012 śmierć poniosło 3.571 osób, a 45.792 zostało rannych w 37.046 wypadkach drogowych. W porównaniu z rokiem 2011 liczba wypadków drogowych oraz osób rannych spadła o 7,5%, a liczba zabitych o 14,8%. W roku 2012 w Policji zarejestrowano 339.581 kolizji drogowych. W porównaniu do poprzedniego roku, kiedy zanotowano 366.520 kolizji, nastąpił ich spadek o 7,3%.
- ♦ Analiza zawierała średnie odstępny czasu pomiędzy zdarzeniami drogowymi, wypadkami, kolizjami, występowaniem ofiar śmiertelnych i uszkodzeniami pojazdów w zdarzeniach drogowych na terenie Polski, województwa kujawsko-pomorskiego oraz Torunia.

Z prezentowanych danych wynika, że w Polsce w 2012r., co ok. 2,5 godziny ginął na drodze człowiek w wyniku wypadku drogowego, w województwie kujawsko – pomorskim, co ok. 40 godzin, a w Toruniu, co ok. 73 dni. W wyniku wypadku drogowego w Polsce, co ok. 11,5 minuty była osoba ranna, natomiast

w województwie kujawsko-pomorskim, co 6 godzin, a w Toruniu, co 32 godziny. Do zdarzenia drogowego w Polsce dochodziło, co około 1,2 minuty, a w Toruniu, co około 2,5 godziny.

Wskazane opracowania wykorzystywano przy sporządzaniu harmonogramów pełnienia służby, jej dyslokacji oraz planowaniu działań własnych ukierunkowanych na poprawę stanu bezpieczeństwa.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

Elastyczność systemu oddziaływania na bezpieczeństwo na drogach

Opis stanu
faktycznego

Funkcjonujący w Komendzie system oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego elastycznie reagował na lokalny wzrost zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. W szczególności naczelnik WRD lub inna upoważniona osoba, w sytuacjach wystąpienia nieplanowanych wcześniej do realizacji zadań, dokonywał zmian grafiku służby policjantów. W dyslokacji służby uwzględniano m.in.: analizy stanu bezpieczeństwa i porządku na drogach oraz zagrożenia przestępczością; natężenia i struktury ruchu na poszczególnych odcinkach dróg i skrzyżowaniach; harmonogramu pełnienia służby centralnie koordynowanej; planów wykorzystania dróg w sposób szczególny; potwierdzonych uwag i wniosków zgłoszonych przez obywateli, organy i instytucje oraz policjantów; planów działań wojewódzkich i powiatowych oraz innych doraźnych zadań.

[Dowód - akta kontroli 57-97]

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie⁵ działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie powyższego obszaru kontrolnego.

1.2. Stan organizacyjno-kadrowy pionu ruchu drogowego (prd)

Przesłanki i faktyczna organizacja pionu ruchu drogowego

Opis stanu
faktycznego

Kontrola wykazała, że wielkość i struktura etatowa prd w okresie objętym kontrolą nie wynikały z analiz stanu bezpieczeństwa na drogach na terenie działania Komendy.

W ocenie tego stanu naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy, podał min., że:

- ♦ *Stan osobowy WRD KMP w Toruniu jest stanem zastanym i w odniesieniu do rzeczywistej ilości funkcjonariuszy pełniących służbę nie zmienia się na przestrzeni lat.*
- ♦ *Nadmienić należy, że ów stan na dzień 31.10.2010r. w odniesieniu do funkcjonariuszy WRD wynosił 64 osoby (w tym 3 stanowiska kierownicze), jednakże obejmował 10 wakatów, więc w odniesieniu do chwili obecnej praktycznie nie było różnicy w obsadzie. Stan osobowy utrzymuje się od tamtego czasu na poziomie 54 funkcjonariuszy (łącznie z wakatami) bez zmian.*
- ♦ *Dodatkowo występują chwilowe braki kadrowe spowodowane przeniesieniem funkcjonariuszy do innych komórek organizacyjnych.*

⁵ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen częściowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

- ♦ Na uwagę zasługuje fakt, że WRD Toruń, jako samodzielny wydział musi realizować zadania z zakresu czynności wyjaśniających oraz korespondencji z podmiotami prywatnymi, instytucjami rządowymi i samorządowymi, a także prowadzić statystyki i inne niezbędne czynności zapewniające prawidłowe funkcjonowanie wydziału, co wymaga zaangażowania adekwatnej liczby funkcjonariuszy biurowych.
- ♦ Powyższe jednak w prowadzonych statystykach nie jest uwzględniane i efektywność osiągnięta przez policjantów pełniących służbę na drodze jest wyliczana z całego stanu etatowego wydziału, co zdecydowanie obniża rzeczywistą efektywność.
- ♦ Obecny stan etatowy odbiega nieznacznie od wytycznych KGP w zakresie osiągnięcia 10% stanu osobowego ruchu drogowego względem całego stanu osobowego jednostki.
- ♦ Dodatkowym minusem jest brak stanowisk kierowniczych średniego szczebla, co utrudnia egzekwowanie uprawnień dyscyplinarnych przełożonego.

Nadzorujący WRD mł. insp. Stanisław Milarski - I zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Toruniu, podał natomiast, że w świetle stanu bezpieczeństwa w pierwszym półroczu 2013r. obecna struktura Wydziału Ruchu Drogowego KMP nie wymaga zmian organizacyjnych.

[Dowód - wyjaśnienia - akta kontroli 108-115]

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

Opis stanu
faktycznego

Stan etatowy WRD Komendy w grupie funkcjonariuszy w badanym okresie nie ulegał zmianom i niezależnie od stanu brd wynosił 54 etaty (według stanów na koniec 2011, 2012 i na 30.06.2013r.).

Stan zatrudnienia – wynosił odpowiednio: 54; 51 oraz 52 funkcjonariuszy na 30.06.2013r.

Stan etatowy WRD na 30.06.2013r. (54 etaty) stanowił 8,8 % ogółu etatów funkcjonariuszy w Komendzie (616), a stan zatrudnienia (52) – 8,9 % ogółu zatrudnionych funkcjonariuszy (582). Zatrudnienie osób cywilnych – 5, stanowiło 3,9% stanu zatrudnienia tych pracowników w Komendzie (128).

[Dowód - akta kontroli 101-107]

Adekwatność wielkości i struktury prd do stanu bezpieczeństwa na drogach

Opis stanu
faktycznego

Jak wykazano wyżej wielkość i struktura etatowa prd w okresie objętym kontrolą nie wynikały z analiz stanu bezpieczeństwa na drogach na terenie KMP.

Na przykład rozkazem organizacyjnym nr 3/11 z 31.03.2011r. Komendant Miejski Policji w Toruniu etat WRD zmniejszył o 9 stanowisk funkcjonariuszy.

Z uzasadnienia rozkazu wynikało, że spowodowane to było potrzebą dostosowania etatu KMP do wymogów zarządzenia Komendanta Wojewódzkiego Policji w Bydgoszczy.

Ogółem w Komendzie ww. rozkazem zmniejszono o 21 etatów policyjnych i o 12 pracowników nieobjętych mnożnikowym systemem wynagradzania.

[Dowód – rozkaz - akta kontroli 5-8]

Z wyjaśnienia w sprawie oceny potrzeb oraz zmian stanu organizacyjnego i liczebnego prd w świetle wyników analiz stanu bezpieczeństwa na drogach

na terenie działania KMP oraz stanu realizacji polecenia Komendanta Głównego Policji z 24.04.2013r. (wzrostu stanu osobowego do 10 % formacji), złożonego przez mł. insp. Stanisława Milarskiego I Z-cę Komendanta Miejskiego Policji w Toruniu, wynika min., że:

- ♦ *W świetle stanu bezpieczeństwa w pierwszym półroczu 2013r. obecna struktura Wydziału Ruchu Drogowego KMP nie wymaga zmian organizacyjnych.*
- ♦ *Spadki zdarzeń drogowych wskazują, iż funkcjonariusze WRD zadania realizują w sposób prawidłowy, a efektywność przekłada się na stan bezpieczeństwa na drogach.*
- ♦ *Zważyć nadto należy, iż nie wszystkie etaty w WRD są w chwili obecnej obsadzone, a nadto policjanci przebywają na przeszkoleniach.*
- ♦ *Obecny procentowy stan osobowy WRD do ogólnej liczby etatu wynosi 8,8 %, Sukcesywne zapewnianie etatów jak i powrót policjantów po przeszkoleniach zwiększy rzeczywistą ilość policjantów kierowanych do służby.*
- ♦ *Na dzień dzisiejszy nie planuje się zmian struktury WRD Komendy.*

[Dowód - wyjaśnienie - akta kontroli 108]

Stan wyszkolenia prd

Opis stanu
faktycznego

Mając na uwadze § 2 ust. 1 zarządzenia nr 609 KGP w celu zwiększenia liczby funkcjonariuszy posiadających wymagane specjalistyczne wykształcenie w zakresie ruchu drogowego Komendant Miejski Policji w Toruniu corocznie zgłaszał do KWP potrzeby szkoleniowe i tak:

- ♦ Na 2012r. zgłoszono potrzeby szkoleniowe – 22 osoby, w tym: ruchu drogowego (RD) – 12 funkcjonariuszy; czynności na miejscu zdarzenia drogowego (RWD) – 5; kierowania motocyklem szosowym (TJMS) – 5.

Z powyższych potrzeb otrzymano limit RD – 1 miejsce; TJMS – 1 miejsce; oraz kwalifikowanej pierwszej pomocy – 7 i tyle funkcjonariuszy przeszkolono.

Jak z powyższych danych wynika zaspokojenie potrzeb szkoleniowych Komendy w zakresie ruchu drogowego – przy limicie z 2012r. trwałoby 12 lat.

- ♦ Na I półrocze 2013r. zgłoszono potrzeby szkoleniowe – 12 osób, w tym: RD – 9 funkcjonariuszy; TJMS – 3.

Z powyższych potrzeb otrzymano limit: RD – 3 miejsca; RWD - 1; TJMS - 1 miejsce; oraz 3 miejsca kwalifikowanej pierwszej pomocy.

W badanym okresie w Komendzie nie wystąpiły przypadki niewykorzystania przydzielonych miejsc na szkolenia.

Wobec powyższego stanu (oraz uwzględniając zmiany kadrowe) na 30.06.2013r. w WRD wśród zatrudnionych – 52 funkcjonariuszy niżej wymienione rodzaje wykształcenia posiadało:

- 1) Ruchu drogowego (RD) – 33 funkcjonariuszy, tj. 63,5 % ogółu stanu WRD. Stan ten (jak wykazano wyżej nie z winy jednostki kontrolowanej), był niezgodny z § 2 ust. 1 zarządzenia 609 KGP⁶, według którego zadania Policji w zakresie kontroli ruchu drogowego wykonuje policjant pełniący służbę w komórce właściwej do spraw ruchu drogowego, posiadający przeszkolenie w tym zakresie, zwany dalej "policjantem ruchu drogowego".
- 2) Czynności na miejscu zdarzenia drogowego (RWD) – 5, tj. 9,6 %.
- 3) Kwalifikowanej pierwszej pomocy – 12, tj. 23,1 %.

[Dowód - akta kontroli 101-107]

⁶ Zarządzenie Nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100 ze zm.).

Znajomość języków obcych

Opis stanu
faktycznego

Kontrola wykazała min., że w WRD wśród zatrudnionych – 52 funkcjonariuszy znajomość języków obcych przedstawiała się następująco:

- 7 funkcjonariuszy (13.5 %), znało języki obce w stopniu umożliwiającym swobodną komunikację (6 – angielski i 1 – rosyjski);
- kolejnych 6 znało języki obce w stopniu dobrym,
- 21 wykazało się słabą znajomością języków obcych.

[Dowód - akta kontroli 117]

System motywacyjny policjantów prd

Opis stanu
faktycznego

W Komendzie w badanym okresie wykorzystywano następujący katalog czynników motywacyjnych: czynniki finansowe i mające skutki finansowe; czynniki pozafinansowe; inne sposoby motywacji.

czynniki finansowe:

- a) W badanym okresie nagrody pieniężne przyznano 46 funkcjonariuszom w 2012r. i 41 funkcjonariuszom w I połowie 2013r. Nagrody pieniężne przyznawane były w wysokości od 250 zł do 1.300 zł na łączną kwotę 61,3 tys. zł (w 2012r. - 46,3 tys. zł, a w I połowie 2013r. - 15,0 tys. zł).
- b) mianowanie na wyższe stanowisko służbowe – 17 funkcjonariuszy,
- c) podwyższenie dodatku służbowego bądź funkcyjnego – 13 funkcjonariuszy,
- d) podwyższenie dodatku służbowego na okres 1 miesiąca – 47 razy 31 funkcjonariuszom,
- e) mianowanie na wyższy stopień policyjny – 11 funkcjonariuszy.

czynniki pozafinansowe:

- a) przyznanie medalu – Medal dla Obronności Kraju od Ministra Obrony Narodowej dla z-cy naczelnika WRD,
- b) zgoda na dodatkowe zatrudnienie - jako instruktor nauki jazdy - 2 funkcjonariuszy,

Wśród innych sposobów motywowania wystąpiły:

- a) pochwały i słowne wyróżnienia funkcjonariuszy przez naczelnika WRD na odprawach służbowych,
- b) przydzielenie funkcjonariuszowi nowego radiowozy do służby,
- c) puchary i nagrody rzeczowe przyznawane przez lokalne organy władzy oraz jednostki policji np.:
 - puchar Prezydenta Mundurowego Klubu Motorowego RP dla najlepszej drużyny w zawodach strzeleckich „Uniform Shooting”;
 - puchar KWP dla najlepszego policjanta „Międzynarodowe Motorowe Mistrzostwa Służb Motorowych „Uniform Motor Rally AD 2012r.” (zawody w jeździe sprawnościowej motocyklem i samochodem);
 - nagroda rzeczowa od Prezydenta Miasta Torunia – pióro wieczne.

[Dowód - akta kontroli 118-120]

Ustalono
nieprawidłowości

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

- opisanych wyżej braków w wyszkoleniu specjalistycznym funkcjonariuszy WRD (nie z winy jednostki kontrolowanej), głównie w szkoleniu z zakresu ruchu drogowego (RD) oraz czynności na miejscu zdarzenia drogowego (RWD)

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, dalszych działań kierownictwa Komendy, w zakresie wyżej opisanego obszaru kontrolnego wymaga:

- kontynuowanie szkoleń specjalistycznych funkcjonariuszy WRD;
- motywowanie funkcjonariuszy do nauki języków obcych (w świetle swobodnego przepływu osób wewnątrz państw UE);
- powiązanie wielkości i struktury etatowej prd z wynikami analiz stanu bezpieczeństwa na drogach na terenie działania Komendy.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie powyższego obszaru kontrolnego.

1.3. Stan wyposażenia policjantów prd w pojazdy i sprzęt

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

*Opis stanu
faktycznego*

Zagadnienia norm należności, przydziału sprzętu i wyposażenia oraz prowadzenia jego dokumentacji należały zgodnie z postanowieniami regulaminu organizacyjnego do obowiązków Wydziału Administracyjno-Gospodarczego (WAG) Komendy.

W badanym okresie Komenda nie dokonywała samodzielnie zakupów sprzętu i wyposażenia – zadania te realizowane były na szczeblu KGP i KWP.

Z wyjaśnienia złożonego w tej sprawie przez naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy, wynika min., że do WRD nie wpływały zapytania o wydanie opinii w zakresie planowanych przez jednostki zwierzchnie zakupów sprzętu transportowego, łączności oraz urządzeń kontrolno-pomiarowych.

[Dowód - akta kontroli 55-56]

System certyfikacji metrologicznej sprzętu pomiarowego

*Opis stanu
faktycznego*

Komenda w badanym okresie nie realizowała samodzielnie certyfikacji sprzętu pomiarowego prd, zarówno nowo zakupionego jak i użytkowanego – zadanie to realizowane było na szczeblu KWP w Bydgoszczy.

Normowanie wyposażenia w pojazdy, sprzęt i przedmioty zaopatrzenia mundurowego

*Opis stanu
faktycznego*

Kontrola wykazała, że Komenda:

◆ dla wyposażenia jednostek Policji w pojazdy:

Posiadała normy należności wyposażenia jednostek Policji w pojazdy, o których mowa w zarządzeniu 118 KGP⁷. Były one ustanowione 10.10.2008r. przez

⁷ Zarządzenie Nr 118 KGP z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy (Dz. Urz. KGP nr 8, poz. 42 ze zm.)

służby KWP dla poszczególnych jednostek terenowych, czym spełniono wymogi § 5 ust. 3 ww. zarządzenia KGP.

♦ dla wyposażenia jednostek Policji w specjalistyczny sprzęt policyjny:

Nie posiadała norm należności wyposażenia jednostek Policji w specjalistyczny sprzęt policyjny, o którym mowa w zarządzeniu nr 13 KGP⁸.

Na podstawie informacji uzyskanej z KWP w Bydgoszczy, stwierdzono, że do czasu rozpoczęcia niniejszej kontroli były ustanowione:

- 1) zbiorcza tabela należności sprzętu techniki policyjnej i biurowej dla województwa,
- 2) tabele należności sprzętu techniki policyjnej i biurowej dla Komend M/P Policji.

Opracowanie to z 1.07.2007r. było od 1.07.2010r. corocznie aktualizowane – ostatniej aktualizacji dokonano 30.06.2013r. Tabele należności nie były przekazane do KMP/KPP.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

♦ dla wyposażenia jednostek Policji w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny:

Komenda posiadała normy należności wyposażenia jednostek Policji w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny, o których mowa w zarządzeniu nr 1305 KGP⁹.

Stwierdzono, że Komenda posiadała ww. tabele wyposażenia na 2012r. zatwierdzone 14.03.2012r. przez Komendanta Wojewódzkiego Policji i przesłane do KMP w Toruniu pismem z 15.03.2012r.

Nie opracowano w IV kw. 2012r. (z powodu zamiaru wprowadzenia od 1.01.2013r. licznych zmian organizacyjnych) tabel na 2013r.

[Dowód - informacja KWP - akta kontroli 146-147]

Stan liczebny normatywny i faktyczny pojazdów, uzbrojenia i sprzętu

Opis stanu
faktycznego

Wyposażenie pionu ruchu drogowego Komendy w sprzęt transportowy przedstawiało się następująco:

stan na 31.12.2011 r.

- pojazdy ogółem – 18, przy normatywie 20, tj. 90,0 %, w tym było:
 - samochodów osobowych – 11, przy normatywie 13, tj. 84,6 %,
 - samochodów furgon – 1, przy normatywie 3, tj. 33,3 %,
- motocykli – 6, przy normatywie 4, tj. 150,0 %,

stan na 30.06.2013r.:

- pojazdy ogółem – 18, przy normatywie 20, tj. 90,0 %, w tym było:
 - samochodów osobowych – 11, przy normatywie 13, tj. 84,6 %,
 - samochodów furgon – 2, przy normatywie 3, tj. 66,6 %,
- motocykli – 5, przy normatywie 4. tj. 125,0 %,

⁸ Zarządzenie nr 13 KGP 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.).

⁹ Zarządzenie nr 1305 Komendanta Głównego Policji z dnia 6 grudnia 2011 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych oraz policjantów w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania (Dz. Urz. KGP Nr 10, poz. 74).

Wypożyczenie pionu ruchu drogowego Komendy Miejskiej Policji w Toruniu w sprzęt techniki policyjnej, teleinformatyczny i telekomunikacyjny w badanym okresie nie ulegało istotnym zmianom. Na 25 pozycji sprzętu objęte badaniem braki (zarówno według stanu na początek i koniec badanego okresu), w stosunku do normatywu z zarządzenia 13 i 1305 KGP odnotowano w 5 z nich, dotyczyło to poz.:

- latarka halogenowa – stan 33, przy normatywie 54, tj. 61,1 %,
- przenośne urządzenie do badania zawartości alkoholu – stan 14 – normatyw 18, tj. 77,7 %,
- radiotelefon noszony – stan 13, przy normatywie 54, tj. 24,1 %,
- mobilny terminal przewoźny – stan 8, przy normatywie 11, tj. 72,7 %,
- mobilny terminal noszony – stan 5, przy normatywie 18. tj. 27,8 %,

z tym, że dla pozycji tych przyjęte w Komendzie tabele należności określały wyposażenie do poziomu „według potrzeb”.

Wypożyczenie mundurów policjantów ruchu drogowego Komendy, także w badanym okresie nie ulegało istotnym zmianom. Na 31 pozycje objęte badaniem braki (zarówno według stanu na początek i koniec badanego okresu), w stosunku do normatywu z zarządzenia nr 13 KGP odnotowano w 3 z nich, dotyczyło to poz.:

- okulary przeciwsłoneczne – stan 45, przy normatywie 47, tj. 95,7 %,
- fartuch ochronny – stan 7, przy normatywie 46, tj. 15,2 %,
- rękawice ochronne – stan 27, przy normatywie 46, tj. 58,7 %,

z tym, że na stanie WRD znajdowały się przedmioty, które nie zostały przydzielone konkretnym użytkownikom, lecz zostały wydane na stan ogólny wydziału. Dotyczyło to m.in.: butów filcowo-gumowych, butów, kurtki i spodni motocyklisty, rękawic i fartuchów ochronnych.

[Dowód - akta kontroli 45-54]

Stan sprzętu pomiarowego z punktu widzenia prawnej kontroli metrologicznej

Opis stanu
faktycznego

Kontrola wykazała min., że w badanym okresie w Komendzie nie stwierdzono przypadków użytkowania urządzeń kontrolno-pomiarowych bez ich legalizacji.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

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

1.4. Dofinansowanie potrzeb prd przez podmioty pozapolicyjne

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

Opis stanu
faktycznego

Komenda nie była upoważniona do samodzielnego przyjmowania darowizn. Zagadnienia te prowadzone były przez służby KWP.

Ustalono, że darowizny i dofinansowania Komendy w badanym okresie

przedstawiały się następująco:

w 2012r.

- ♦ Komenda otrzymała darowizny na kwotę ogółem 617,2 tys. zł, w tym było 24,5 tys. zł darowizn od 10 darczyńców oraz 592,7 tys. zł z Funduszu Wsparcia Policji (FWP).
- ♦ Darczyńcami byli: Gmina m. Toruń; Powiat Toruński; Gmina Zławieś Wielka; Urząd Gminy Łysomice; Gmina Łubianka; Urząd Gminy Wielka Nieszawka; Gmina Lubicz; Gmina Obrowo; PZU SA oraz Fundacja Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
- ♦ Darowizny to m.in.: środki na remont pomieszczeń KP; środki na dodatkowe służby; środki na dofinansowanie zakupu dwóch samochodów osobowych; środki na zakup paliwa; sprzęt elektroniczny (drukarki, aparat fotograficzny, latarka); meble.
- ♦ Z powyższych darowizn WRD KMP otrzymał 2 komputery o wartości 4,0 tys. zł z Fundacji Krajowego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

w I półroczu 2013r.

- ♦ Komenda otrzymała darowizny na kwotę ogółem 620,2 tys. zł, w tym było 155,2 tys. zł darowizn od 8 darczyńców oraz 465,0 tys. zł z FWP.
- ♦ Darowizny to m.in.: środki na dodatkowe służby; środki na dofinansowanie zakupu dwóch samochodów osobowych; grunt z przeznaczeniem na budowę komisariatu; meble.
- ♦ Z powyższego WRD KMP nie otrzymał żadnej darowizny.

[Dowód - informacja - akta kontroli 12-13]

*Ustalone
nieprawidłowości*

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

Ocena częściowa

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

1.5. Przygotowanie prd do współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi

W ww. zakresie kontrola wykazała min., że:

- ♦ Komenda posiadała otrzymaną z KWP w Bydgoszczy kopię „Planów działań ratowniczych w celu zapewnienia bezpieczeństwa w obrębie autostrady A-1”.
- ♦ Zgodnie z założeniami głównym celem planów było zapewnienie optymalnych warunków bezpieczeństwa z wykorzystaniem elementu współdziałania pomiędzy podmiotami: Komendantem Wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej, Komendantem Wojewódzkim Policji w Bydgoszczy, Wydziałem Zarządzania Kryzysowego Urzędu Wojewódzkiego w Bydgoszczy, właściwymi operatorami autostrady A-1 (GDDKiA i firma GTC), komórkami Ratownictwa Medycznego.
- ♦ Integralną część Planu stanowiły właściwe miejscowo i rzeczowo jednostki terenowe Policji – Komendy Miejskie Policji m.in. w: Grudziądzu, Toruniu i Włocławku oraz Komendy Powiatowe Policji w Chełmnie, Golubiu-Dobrzyniu, Świeciu i Wąbrzeźnie.
- ♦ W poszczególnych planach działań ratowniczych określono zakres i formę powiadomienia służb o zdarzeniu.

*Opis stanu
faktycznego*

- ◆ Ponadto 7.01.2013r. zawarte zostało porozumienie pomiędzy Komendantem Wojewódzkim Policji w Łodzi, Komendantem Wojewódzkim Policji w Bydgoszczy i Mazowieckim Komendantem Wojewódzkim Policji w sprawie określenia zasad, trybu oraz form współdziałania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na autostradzie A-1 na odcinku od węzła Kutno Północ do węzła Kowal. Wynika z niego m.in., że nadzór nad ruchem w dni parzyste pełnić będą policjanci z KWP w Bydgoszczy, a w nieparzyste natomiast policjanci z KWP w Łodzi.
- ◆ Funkcjonariusze WRD Komendy w dniu 12 kwietnia 2013r. uczestniczyli wraz ze służbami KSRG w ćwiczeniach na autostradzie A-1 w m. Lisewo, gdzie przeprowadzono działania związane z usuwaniem skutków katastrofy w ruchu drogowym. Czynności związane były z ratowaniem życia i zdrowia ludzkiego, zabezpieczaniem śladów i dowodów na miejscu jego zaistnienia, a także zmierzały do szybkiego przywrócenia ruchu na zamkniętym odcinku autostrady. Udział funkcjonariuszy WRD dotyczył obserwacji sposobu prowadzenia działań dowódczo-sztabowych Policji oraz współdziałania z innymi podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie porządku w ruchu drogowym na autostradzie.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

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

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 zarządzenia nr 609 Komendanta Głównego Policji (KGP)

Opis stanu
faktycznego

W § 5 i 6 ww. zarządzenia 609 KGP określił organizację i koordynację służby pełnionej na wybranych drogach krajowych, zwaną dalej "centralną koordynacją służby" oraz służby pełnionej na drogach nieobjętych centralną koordynacją.

Kontrola wykazała m.in., że:

- ◆ Organizacja i koordynacja służby, czyli „centralna koordynacja służby” była przekazywana do WRD KMP w Toruniu z WRD KWP w Bydgoszczy celem zaplanowania służby na dany okres.
- ◆ Grafik służby oraz ich dyslokacja na wyznaczone drogi krajowe odbywała się zgodnie z wytycznymi WRD KWP w Bydgoszczy („centralną koordynacją służby”).
- ◆ Działania, jakie były prowadzone na drogach powiatu toruńskiego w ramach „centralnej koordynacji służby” to m.in.: Prędkość i alkohol - zero tolerancji dla osób naruszających przepisy ruchu drogowego, Bezpieczna droga, Alkohol i narkotyki, Bus, Truck, Niechroniony uczestnik ruchu drogowego, Rękaw, Motocyklowy patrol, Ferie, Wideorejestrator, Bezpieczna droga do szkoły, Boże Ciało, Znicz, Bezpieczny weekend, Prędkość, Pasy.
- ◆ Według zapisów w księdze odpraw celem ww. działań było zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie powiatu toruńskiego, ograniczenie zdarzeń drogowych oraz skontrolowanie i zatrzymanie jak największej liczby osób, które naruszają przepisy ruchu drogowego, a także uzyskanie efektu

profilaktycznego, poprzez obecność w wielu miejscach szczególnie tych, w których rzadko pełnią służbę policjanci prd.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

Kontroler działając na podstawie art. 39 ustawy o NIK w dniach 23-29.07.2013r. w obecności przeprowadzających i odpowiedzialnych w ww. dniach za odprawę i rozliczanie służb patrolowych WRD KMP w Toruniu dokonał oględzin przygotowania oraz odprawy do służby patrolowej, w tym:

- przebiegu i udokumentowania odprawy do służby,
- sprawdzenia wyposażenia wybranych radiowozów i policjantów (w tym świadectw legalizacji przyrządów kontrolno-pomiarowych; stanu umundurowania policjantów).

Przeprowadzone oględziny wykazały min., że funkcjonariusze WRD KMP w Toruniu pełnili służbę w miejscach wynikających z analizy stanu bezpieczeństwa w RD, harmonogramu służb oraz centralnych koordynacji przedkładanych przez WRD KWP w Bydgoszczy.

W wyniku oględzin ustalono, ponadto, że:

1. W trakcie odpraw spełniono wymogi § 11 ww. zarządzenia nr 609 Komendanta Głównego Policji. W trakcie odprawy, m.in.: sprawdzono stan gotowości do pełnienia służby; przekazano informacje o aktualnym stanie bezpieczeństwa i porządku w rejonie; określono czas rozpoczęcia przerw w służbie; pouczone o zasadach bezpieczeństwa w czasie pełnienia służby; sprawdzono znajomość zadań i obowiązków na posterunku lub trasie; poinformowano o dyslokacji służby, składzie patrolu oraz wskazano dowódcę patrolu; postawiono zadania doraźne; określono formy pełnienia służby i zalecane sposoby realizacji zadań.
2. Wyniki kontroli stanu technicznego i wyposażenia 3 radiowozów, wykazały min., że:
 - wszystkie pojazdy były sprawne technicznie – posiadały ważny przegląd techniczny, polisę OC,
 - gaśnice posiadały ważny przegląd,
 - stan i rodzaj ogumienia nie budził zastrzeżeń – bieżnik w 2 pojazdach wynosił 5-6 mm oraz nowe opony w jednym,
 - przebiegi pojazdów były znaczne i wynosiły 108; 187; i 244 tys. km,
 - wszystkie urządzenia kontrolno-pomiarowe (wideorejestratory, do badania zawartości alkoholu, mierniki prędkości) posiadały ważne świadectwa legalizacji,
 - patrole były wyposażone w środki łączności (przewoźne i noszone) oraz aparaty fotograficzne i baterie do nich;
 - ujawniono braki: narkotesterów (2 przypadki); kolczatek, – pomimo, że jedne i drugie znajdowały się na wyposażeniu WRD oraz rękawiczek jednorazowych (1 przypadek);
3. Kontrola umundurowania funkcjonariuszy wykazała min.:
 - jednolitość umundurowania patrolu;
 - stan wyposażenia mundurowego (czystość uprasowanie) nie budziły zastrzeżeń; patrole posiadały m.in.: pas biały, rękawiczki letnie białe, pokrowiec biały na czapkę, opaski z elementami odblaskowymi, kamizelki ostrzegawcze z elementami odblaskowymi.

[Dowód – protokoły oględzin - akta kontroli 55-97]

4. Dokonane oględziny 3 losowo wybranych nagrań z wideorejestratora przebiegu służby patrolowej, (z 1, 13 i 21.06.2013r.), w aspekcie:
 - wypełniania, bądź zaniechania wypełniania, obowiązków, o których mowa w § 15 zarządzenia nr 609 KGP w sprawie służby na drogach,
 - wypełniania, bądź zaniechania wypełniania, obowiązków, o których mowa w zarządzeniu nr 497 KGP w sprawie pełnienia służby przez policjantów

wykorzystujących przyrządy kontrolno-pomiarowe służące do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego,

- zgodności zapisu cyfrowego przebiegu patrolu zarejestrowanego przez wideorejestrator z zapisami w notatnikach służbowych członków patrolu;

wykazały min., że:

- ♦ w badanym okresie wideorejestratory w WRD KMP były zamontowane na 3 samochodach – 2 nieoznakowanych (VW Passat i Opel Vectra) oraz 1 oznakowanym – Skoda Octavia;
- ♦ wszystkie wideorejestratory posiadały ważną legalizację;
- ♦ we wszystkich badanych przypadkach wideorejestratory były włączone przez cały czas służby, czym spełniono wymogi § 3 ust. 1 ww. zarządzenia 497 KGP,
- ♦ w 1 z badanych nagrań stwierdzono przypadki niezgodności zarejestrowanych nagrań z wideorejestratorów z zapisami w notatnikach służbowych, - dnia 13.06.2013r.:
- 9⁰⁹ - 9³¹ – postój w lesie – nieudokumentowany w notatnikach służbowych;
- 9³⁸ – 9⁴⁶ – pobyt w KMP, – podczas gdy w notatniku dowódcy patrolu był zapis o patrolowaniu ul. Grudziądzkiej do godz. 10⁰⁰;
- 13⁰⁰ – wjazd na myjnię – a w notatniku służbowym dowódcy wpis o patrolowaniu ul. Grudziądzkiej, Odrodzenia, Skłodowskiej i Dziewulskiego – do godz. 13⁴⁰;
- ♦ we wszystkich badanych przypadkach w czasie prowadzonej kontroli samochody posiadały włączony wideorejestrator, ale zaparkowanie samochodu uniemożliwiało nagrywanie czynności patrolu – z poddanych oględzinom 3 dni służby w żadnym przypadku nie nagrano czynności patrolu, co było niezgodne z § 5 ust. 2 ww. zarządzenia,
- ♦ również z poddanych oględzinom 3 dni służby w żadnym przypadku nie nagrano czynności patrolu w czasie kilkakrotnie prowadzonej kontroli statycznej - samochody posiadały włączony wideorejestrator, ale zaparkowanie samochodu uniemożliwiało nagrywanie czynności patrolu;

[Dowód – protokół oględzin - akta kontroli 123-126]

W ocenie NIK główną przyczyną tego stanu był nieskuteczny nadzór funkcjonalny sprawowany przez kierownictwo WRD KMP – zadania tego nie przypisano w zakresach czynności żadnemu z funkcjonariuszy.

Z wyjaśnienia złożonego przez naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy, w sprawie nieprawidłowości stwierdzonych podczas oględzin, wynika min., że:

- ♦ *Kontrola funkcjonalna nad nagraniami z wideorejestratorów nie znalazła się w zakresie obowiązków funkcjonariuszy WRD.*
- ♦ *W formie polecenia ustnego wyznaczono funkcjonariusza do kopiowania danych cyfrowych utrwalonych na dyskach twardych wideorejestratorów oraz ich przechowywania w ramach posiadanych możliwości technicznych.*
- ♦ *W chwili obecnej trwa modyfikacja zakresu obowiązków funkcjonariuszy wydziału w ramach czego zostanie przydzielony obowiązek oraz ustalona częstotliwość przeglądania zapisów wideorejestratorów.*
- ♦ *Kontrola przeprowadzona w styczniu 2013r. przez Wydział Kontroli KWP w Bydgoszczy nie wykazała tej nieprawidłowości.*
- ♦ *niewielka liczba posiadanych na stanie WRD narkotesterów, które stale znajdowały się na wyposażeniu radiowozu Pogotowia Wypadkowego – policjanci tej komórki pełnią służbę w systemie całodobowym. Innym policjantom WRD odprawiający do służby wydaje narkotestery doraźnie, w ramach prowadzonych działań lub w przypadku zaistnienia potrzeby jego użycia,*
- ♦ *kolczatki drogowe będące na wyposażeniu WRD przechowywane są*

w pomieszczeniach magazynowych. Odprawiający do służby decyduje każdorazowo, który z patroli zabiera je do służby. Niewielka liczba tych urządzeń uniemożliwia wyposażenie w nie każdego patrolu.

Dowód - wyjaśnienie - akta kontroli 109-115]

Dyslokacja służby na drogach

Opis stanu
faktycznego

Dokonane w dniach 23-29.07.2013r. oględziny przygotowania oraz odprawy do służby patrolowej, wykazały min., że przy dyslokacji oraz planowaniu służby, w tym podziale zadań uwzględniano m.in.: analizy stanu bezpieczeństwa i porządku na drogach, zagrożenia przestępczością; natężenie i struktury ruchu na poszczególnych odcinkach dróg i skrzyżowaniach; harmonogram pełnienia służby centralnie koordynowanej; plany wykorzystania dróg w sposób szczególny.

Działaniami tymi spełniono wymogi § 7 ww. zarządzenia 609 KGP. Na przykład podczas odprawy do służby w dniu 23.07.2013 r. w godz. 14⁰⁰-22⁰⁰ patroli zapoznano z zasadami bezpieczeństwa podczas kontroli pojazdów legitymowania osób, doborze miejsc kontroli oraz wzajemnej asekuracji i zasadach konwojowania, a wśród zadań wyznaczono m.in.:

- ♦ Ujawnianie wykroczeń niebezpiecznych będących przyczynami zdarzeń drogowych, tj.: wyprzedzanie, nieustąpienie pierwszeństwa, przekraczanie prędkości.
- ♦ Działania bezpieczne wakacje 2013.
- ♦ Rozpoznanie środowiska okołoprostytucyjnego.
- ♦ Kontrolę pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 7,5 ton - zgodnie z pismem R- 1348/13 KWP w Bydgoszczy.
- ♦ Monitorowanie tras pod kątem przemieszczania się kibiców zgodnie z pismem E-1348/13/513/ZŻ WP KMP w Toruniu.
- ♦ Ujawnianie przestępstw i wykroczeń oraz zatrzymywanie ich sprawców, w tym m.in.: w ruchu pieszego, w zakresie stanu technicznego pojazdów, trzeźwości.
- ♦ Działania „Bus” - kontrola stanu technicznego.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

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

Opis stanu
faktycznego

Analizę statystycznych kart czynności policjanta ruchu drogowego (RD), poprzedzono weryfikacją danych zawartych w kartach indywidualnych losowo wybranych funkcjonariuszy, przeprowadzając oględziny:

- sposobu rejestracji i przechowywania statystycznych kart czynności policjanta RD, WRD KMP,
- rzetelności wypełniania ww. kart przez losowo wybranych funkcjonariuszy.

Próba kontrolna:

- ♦ Do oględzin wykorzystano oryginały statystycznych kart czynności policjanta RD sporządzonych przez 5 funkcjonariuszy wykonujących czynności na drodze, przez 7 kolejnych dni kalendarzowych z czerwca 2013r. – z wyłączeniem dni absencji szkoleniowej, chorobowej i urlopowej.

- ♦ Analizie poddano zapisy z pozycji 65-75 karty, sprawdzając czy wskazane przedsięwzięcia i czas na nie poświęcony koresponduje z zapisami w notatniku służbowym policjanta, lub innych dokumentach źródłowych, (grafik służb i odpraw, księga odpraw, ewidencja wyjazdów pojazdów służbowych).

W wyniku oględzin na podstawie zbadanych kart i ich ewidencji w systemie SESPOL stwierdzono, że:

- ♦ Karty były kompletne i przechowywane w sposób uporządkowany – spięte chronologicznie z poszczególnych miesięcy.
- ♦ Za rozliczanie policjantów WRD z czasu pracy – statystycznych kart czynności policjanta RD odpowiedzialni byli funkcjonariusze rozliczający służbę, – co potwierdzali podpisami w kolumnie 77 karty.
- ♦ Karty były sukcesywnie wprowadzane przez 3 funkcjonariuszy do systemu „SESPOL”, a po zakończeniu roku archiwizowane.
- ♦ Wszystkie badane karty ujęte były w systemie SESPOL.
- ♦ Żadna z 35 zbadanych kart nie posiadała przypadków braku podpisu rozliczającego ze służby.
- ♦ Wszystkie badane karty posiadały wypełnione obligatoryjne rubryki.
- ♦ Nie stwierdzono przypadków rozbieżności zapisów między kartą, a SESPOL.
- ♦ Porównanie zapisów w kartach – wykorzystania czasu w służbie z zapisami w notatnikach służbowych funkcjonariuszy oraz grafikiem służb nie wykazało różnic i rozbieżności w badanych dniach. Stosowane zaokrąglenia były w granicach przewidzianych (0,5 godz.).

[Dowód – protokół oględzin – akta kontroli 24-27]

Na podstawie zbiorczej statystycznej karty czynności policjanta ruchu drogowego za 2012 r. i I półrocze 2013r., dla wskazanych okresów, odnotowano wykorzystanie czasu w służbie na poszczególne czynności (wiersz razem dla poz. 67-75), liczby dni nieobecności (zwolnień lekarskich, oddelegowań, urlopów) oraz obliczono ich udziały procentowe w odniesieniu do dni służby ogółem. Dane te w badanym okresie były zbliżone i np. w I półroczu 2013r. udział procentowy dni służby i nieobecności (przy liczbie dni ogółem - 1.284), przedstawiał się następująco:

- liczba dni w służbie – 622, tj. 48,4%,
- liczba dni nieobecności – 662, tj. 51,6%, w tym było:
 - oddelegowanie do innych służb – 7, tj. 0,5%,
 - zwolnienia lekarskie – 144, tj. 11,2%,
 - dni wolne – 409, tj. 31,9%,
 - urlopy – 102, tj. 8,0%.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

Weryfikacja absencji chorobowej policjantów

Kontrola wykazała min., że:

- ♦ W Komendzie przełożeni w sposób bieżący monitorowali kwestie absencji funkcjonariuszy, szczególnie w przypadku korzystania przez nich z długotrwałych zwolnień lekarskich.
- ♦ W przypadku, kiedy stan zdrowia funkcjonariusza w ocenie przełożonego dawał podstawę do przypuszczeń, że stopień jej zdolności do pełnienia dalszej służby

Opis stanu
faktycznego

uległ zasadniczej zmianie, lub że dalsze pełnienie przez tą osobę służby na zajmowanym stanowisku jest niemożliwe, występowało do Komenda Miejskiego Policji w Toruniu z raportem w sprawie skierowania funkcjonariusza do Wojewódzkiej Komisji Lekarskiej MSW w Bydgoszczy celem orzeczenia o stanie zdrowia.

- ◆ Ponadto kwestia absencji chorobowej funkcjonariuszy Komendy była w zainteresowaniu Komendanta Miejskiego Policji w Toruniu, który regularnie poprzez komórkę kadrową rozpoznawał sytuację (w różnych formach: poprzez pisma, informacje telefoniczne zbierane do tzw. zestawień kadrowych wykazujących faktyczną absencję do służby itp.). Informacje o funkcjonariuszach przebywających na zwolnieniach lekarskich umieszczano również w półrocznych meldunkach kadrowych przesyłach do KWP w Bydgoszczy.
- ◆ Komenda podejmowała próby kontroli absencji z ZUS. W odpowiedzi z dnia 23.11.2009 r. Zakład Ubezpieczeń Społecznych Oddział w Toruniu podał, iż funkcjonariusze służb mundurowych wyłączeni są z ubezpieczenia chorobowego, zatem nie podlegają kontroli wystawienia zaświadczeń lekarskich ZUS ZLA.
- ◆ Na podstawie korespondencji przedłożonej kontrolerowi w ww. zakresie stwierdzono, że absencja chorobowa funkcjonariuszy była brana także pod uwagę we wnioskach o nagrody i awanse.

[Dowód - pisma - akta kontroli 9-11]

Zdefiniowanie i praktyczne wykorzystanie pojęć "miejsca szczególnie niebezpieczne", "miejsca szczególnie zagrożone" (§ 5 ust. 1 zarządzenia 635 KGP¹⁰)

Opis stanu
faktycznego

Kontrola wykazała, że zarówno w ww. zarządzeniu, jak i w Komendzie nie określono, co charakteryzuje ww. miejsca.

Z wyjaśnienia złożonego w powyższej sprawie przez asystenta WRD Komendy – sporządzającego analizy, informacje i zestawienia w sprawie statystyki wypadków oraz analizy i informacje o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wynika min., że:

- ◆ W WRD KMP w Toruniu pojęcia „miejsce szczególnie niebezpieczne” i „miejsce szczególnie zagrożone” funkcjonują, jako tożsame. Miejsca te wskazywano w opracowywanych informacjach o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym na podstawie liczby zaistniałych zdarzeń oraz ich skutków, jako skrzyżowania lub odcinki dróg, ulic.
- ◆ Miejsca te wskazywane są również w analizach bezpieczeństwa ruchu drogowego przygotowywanych przez Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy Katedra Budownictwa Drogowego na zlecenie MZD w Toruniu, (co omówiono w pkt 1.1. niniejszego wystąpienia pokontrolnego).
- ◆ Wymienione miejsca występują głównie na przebiegających przez teren działania Komendy drogach krajowych. Drogi o największej wypadkowości objęte były systemem centralnej koordynacji służby – harmonogramy pełnienia służby przekazywano z WRD KWP w Bydgoszczy.

[Dowód - akta kontroli 129-130]

¹⁰ Zarządzenie Nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 67 ze zm.).

Zgłaszanie uwag i propozycji przez policjantów (§15 zarządzenia KGP 609) i ich wykorzystanie

Opis stanu
faktycznego

Kontrola wykazała, że funkcjonariusze WRD w ramach pełnionej służby sporządzali wystąpienia w sprawie bezpieczeństwa ruchu, stanu i oznakowania dróg. Następnie dokumentacja ta przekazywana była odpowiednim organom sprawującym nadzór czy zarządzającymi ruchem na drogach.

Funkcjonariusze WRD sporządzili w badanym okresie:

- ♦ w 2012r. – 138 wystąpień w sprawie bezpieczeństwa ruchu, stanu i oznakowania - z czego przekazano do: Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy - 1; Urzędów Gmin - 3; Zarządu Dróg Wojewódzkich w Toruniu - 1; GDDKiA - 2; Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta w Toruniu - 1; Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu - 130.
- ♦ w I półroczu 2013r. – 235 wystąpień w sprawie bezpieczeństwa ruchu, stanu i oznakowania, – z czego wszystkie przesłano do Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu.

Komenda posiadała opracowany własny wzór ww. wystąpienia, które funkcjonariusz wypełniał w wyniku dokonanych na służbie ustaleń.

Wśród najczęściej wykazywanych uwag i propozycji były dotyczące: uszkodzeń nawierzchni (ok. 90 % wystąpień), błędów lub niewidocznego oznakowania pionowego i poziomego, błędów w sygnalizacji świetlnej.

Powyższymi działaniami spełniono wymogi § 15 ust. 1 pkt 7 ww. zarządzenia 609 KGP.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

Ustalone
nieprawidłowości

Stwierdzone w ww. obszarze kontrolnym nieprawidłowości dotyczyły:

- nieefektywnego i niezgodnego z § 5 ust. 2 ww. zarządzenia nr 497 KGP wykorzystania wideorejestratorów;
- niezgodności zarejestrowanych nagrań z wideorejestratorów z zapisami w notatnikach służbowych funkcjonariuszy;
- zarejestrowanych przez wideorejestratory czynności, których nie udokumentowano w notatnikach służbowych funkcjonariuszy;
- braku nagrywania czynności patrolu – z poddanych oględzinom 3 dni służby w żadnym przypadku nie nagrano czynności patrolu, co było niezgodne z § 5 ust. 2 ww. zarządzenia,
- nie w pełni skutecznego nadzoru funkcjonalnego sprawowanego przez kierownictwo WRD KMP nad wyżej wymienionymi zagadnieniami.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli, jako przykład dobrej praktyki ocenia opracowanie wzoru wystąpienia, które funkcjonariusz wypełniał w wyniku dokonanych na służbie ustaleń w sprawie uwag i wniosków dotyczących bezpieczeństwa ruchu, stanu i oznakowania dróg.

Ocena częściowa

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

2.2. Systemy wspierające policjantów prd: SEWiK i SWD

Wykorzystanie systemu SWD w działaniach policjantów prd

Opis stanu
faktycznego

Komenda była kontrolowana przez Delegaturę Najwyższej Izby Kontroli w Bydgoszczy w IV kw. 2012r., w zakresie „Planowania i realizacji wybranych

projektów teleinformatycznych, mających na celu usprawnienie funkcjonowania jednostek organizacyjnych Policji” (kontrola P/12/096).

W wystąpieniu pokontrolnym z 8.01.2013r. Najwyższa Izba Kontroli oceniła pozytywnie działalność Pana Komendanta oraz odpowiednich służb Komendy w zakresie wdrożenia i funkcjonowania w Komendzie oraz jej jednostkach organizacyjnych w latach 2009-2012 (3 kw.) Systemu Wspomagania Dowodzenia (SWD).

Z ww. wystąpienia pokontrolnego oraz notatek służbowych wynikało min., że:

- ♦ SWD jest od 1.01.2012r. podstawowym narzędziem pracy służby dyżurnej KMP. W systemie są rejestrowane zgłoszenia, zdarzenia oraz czynności związane z reakcją Policji. Stwierdzono, że urządzenia i sprzęt komputerowy otrzymane do obsługi SWD były wykorzystywane w sposób zgodny z ich przeznaczeniem.
- ♦ System SWD był podstawową aplikacją stosowaną do obsługi zgłoszeń i zdarzeń na Stanowisku Kierowania KMP.
- ♦ Według stanu na dzień 3.12.2012r. godz. 10¹⁵ na stanowisku kierowania KMP było zarejestrowanych 59.742 zgłoszeń, w wyniku których podjęto 57.517 działań (interwencji).
- ♦ Na podstawie raportu SWD-R-013 o stacjach dostępowych SWD stwierdzono, że aplikacja ta była zainstalowana na 3 komputerach w WRD, do obsługi której było uprawnionych 10 funkcjonariuszy.
- ♦ Docelowo na terenie działania KMP planowano 165 użytkowników stacji dostępowych SWD, w tym 57 w Komendzie oraz 108 w KP (w tym 15 w WRD).
- ♦ Według stanu na 30.06.2013r. WRD posiadał 3 stanowiska dostępne SWD. System był faktycznie użytkowany i wykorzystywano go do wprowadzania danych odprawianych patroli, zadań do służby, przerw, wyposażenia oraz dyslokacji i sposobu pełnienia służby. Do SWD wprowadzano również harmonogramy pełnienia służby – grafiki.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

Z wyjaśnienia w sprawie oceny funkcjonowania SWD w pracy prd i jego przydatności w działaniach policjantów prd, złożonego przez naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy, wynika min., że:

- ♦ *W chwili obecnej wiele funkcji powyższego systemu nie jest dostępnych, m.in. możliwość monitorowania sposobu pełnienia służby przez policjantów poprzez sprawdzenie miejsca przebywania, pracy silnika, użycia sygnałów uprzywilejowania i innych.*
- ♦ *Dodatkowym minusem jest brak możliwości w zakresie uprawnień odprawiającego do służby wyszukiwania w SWD konkretnych zgłoszeń zdarzeń drogowych oraz funkcjonariuszy, którzy je obsługiwali. W praktyce często się zdarza, że do KMP zgłasza się uczestnik kolizji z prośbą o wydanie zaświadczenia o zdarzeniu drogowym. Osoba ta nie pamięta dokładnej daty zdarzenia, nie potrafi precyzyjnie określić miejsca natomiast twierdzi, że zgłoszenia dokonała z własnego telefonu podając jego numer. SWD w chwili obecnej z poziomu odprawiającego nie pozwala po wprowadzeniu nr tel. zgłaszającego lub jego nazwiska na wyszukanie konkretnego zdarzenia, a tym samym udzielenia odpowiedzi interesantowi.*
- ♦ *Niewątpliwie w przyszłości pełne wdrożenie systemu zmniejszy konieczność prowadzenia dokumentacji papierowej.*

[Dowód - wyjaśnienie - akta kontroli 109-115]

Funkcjonowanie Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK)

Opis stanu
faktycznego

Oceny realizacji przez Komendę zadań w zakresie zapewnienia właściwego i terminowego wprowadzania danych o zdarzeniach do systemu SEWiK

przeprowadzono w oparciu o dokonane w dniach 29.07-2.08.2013r. oględziny kart zdarzenia drogowego, w tym:

- sposobu rejestracji i przechowywania kart zdarzenia drogowego (Mrd-2) w WRD,
- rzetelności wprowadzania ww. kart do systemu SEWIK.

Próba kontrolna:

Do oględzin wykorzystano oryginały 40 kart ze zdarzeń drogowych, które miały miejsce w badanym okresie i tak:

- wszystkie karty, w których w okresie objętym kontrolą zarejestrowano wypadki drogowe z ofiarami śmiertelnymi, tj.: 33 wypadki (36 ofiar) w 2012r. i 7 w I półroczu 2013r.,
- 20 szt. wylosowanych z pozostałych kart.

Do losowania 20 kart z ww. rejestrów wykorzystano funkcję „losowanie z rejestrów” z programu komputerowego „Pomocnik Kontrolera” (PK-5.3).

Na podstawie przeprowadzonych oględzin ww. kart stwierdzono, że:

- ♦ Karty były rejestrowane w książce zdarzeń drogowych WRD, – gdzie każdej karcie (w kolejności zdarzeń) nadawany jest kolejny numer R (...), a po wprowadzeniu do SEWIK. numer EWK (...).
- ♦ Karty były kompletne i przechowywane w sposób uporządkowany – w segregatorach – chronologicznie z poszczególnych miesięcy - według dat zdarzeń.
- ♦ W sekretariacie w książce zdarzeń drogowych, gdzie każdej karcie nadawany był kolejny numer R (...), rejestrowano również inne dokumenty (przychodzące i wychodzące) w sprawach zdarzeń drogowych (ZD). Za 2012r. zarejestrowano 8667, a w I półroczu 2013r. 3836 pozycji dokumentów.
- ♦ Wszystkie badane karty były ujęte w systemie SEWIK.
- ♦ Kontrola terminowości wprowadzania kart do SEWIK wykazała m.in., że z 40 kart, w których w okresie objętym kontrolą zarejestrowano wypadki drogowe z ofiarami śmiertelnymi wszystkie zarejestrowano w SEWIK przed upływem 30 dni od daty zgłoszenia zdarzenia drogowego, w tym 38 z nich przed upływem 5 dnia, – czym spełniono wymogi § 4 ust. 5 ww. zarządzenia 635 KGP.
- ♦ z 20 szt. wylosowanych pozostałych kart - 4 z nich (R-1780; 2680; 5622 i 6800), zarejestrowano w SEWIK po upływie 5 dni od daty zgłoszenia zdarzenia drogowego, (odpowiednio: 7; 10; 16 i 20 dni), – co jest naruszeniem § 4 ust. 5 ww. zarządzenia KGP; przyczyną tego stanu było późne sporządzenie karty (z ww. 2 pierwsze nie dotyczyły WRD – sporządzał je KP Chełmża – nie objęty niniejszą kontrolą). Na przykład kartę R- 6800 zarejestrowano w książce zdarzeń 29.10.2012r., podczas gdy zdarzenie miało miejsce 9.10.2012r. (tj. 20 dni wcześniej). Kartę zarejestrowano w SEWIK 30.10.2012r.
- ♦ Badane karty posiadały wypełnione wszystkie z obligatoryjnych działów.
- ♦ Nie stwierdzono przypadków rozbieżności zapisów między kartą, a SEWIK.
- ♦ Aktualizacji danych dokonywano w pozycji uwagi – dotyczyło to postanowień o wyniku zakończenia (np. umorzeniu), postępowań, dokumenty te załączano do karty, jako uzupełnienie. System nie pozwalał na identyfikację daty modyfikacji oraz osoby jej wprowadzającej. Analiza kontrolna stanu i terminów aktualizacji danych w systemie SEWIK, w przypadku prowadzenia postępowania przygotowawczego, czynności sprawdzających, śledztwa bądź dochodzenia wykazała min., że na zbadane 40 kart Mrd-2 z wypadków śmiertelnych stwierdzono, że do czasu oględzin:
- ♦ w 2012r. – z 33 wypadków: umorzono – 14; sporządzono akt oskarżenia – 2; zawieszono postępowanie – 1; sprawa w prokuraturze – 2; sprawy w toku – 14;
- ♦ w I półroczu 2013r. – z 7 wypadków: umorzono – 1; sprawy w toku – 6.

Na podstawie sporządzonego w czasie trwania niniejszej kontroli rozliczenia ww. postępowań w toku (z Wydziału Kryminalnego (WK) Komendy),

stwierdzono, że z ww. 20 postępowań w toku 17 spraw było zakończonych, a WK nie przekazał stosownych informacji do WRD. Uczyniono to dopiero w wyniku kontroli NIK.

[Dowód - akta kontroli 100]

Z wyjaśnienia w sprawie przyczyn wystąpienia ww. nieprawidłowości, złożonego przez naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy, wynika min., że:

- ◆ *Do ewidencji SEWiK nie wprowadzano schematów miejsca zdarzenia oraz fotokopii tych schematów z uwagi na problemy techniczne, jakie pojawiły się na początku funkcjonowania systemu. Jak ustalono prawdopodobną przyczyną mogło być nieprzystosowanie systemu do przyjęcia plików o większych rozmiarach. Ponadto jednostki nadrzędne nie egzekwowały potrzeby uzupełniania wprowadzonych danych o przedmiotowe schematy. Powyższe spowodowało brak uzupełniania kart Mrd2 o wskazane wyżej dane.*
- ◆ *W czasie trwania niniejszej kontroli NIK pracownicy komórki ds. funkcjonowania systemów teleinformatycznych usunęli przeszkody uniemożliwiające wprowadzanie wspomnianych danych, a zatem jednocześnie przełożyło się to na sporządzanie przez funkcjonariuszy obsługujących zdarzenia drogowe odpowiednio szkiców miejsca zdarzenia i w przypadkach wymaganych dołączanie fotokopii szkicu do karty Mrd-2.*
- ◆ *Wyżej wymieniony podał ponadto, że w aktach spraw z czynności wyjaśniających oraz postępowań przygotowawczych, dotyczących zdarzeń drogowych znajdują się szkice miejsca zdarzenia drogowego będące graficznym odzwierciedleniem oględzin miejsca zdarzenia. Dokumenty te były każdorazowo w badanym okresie sporządzane na miejscu zdarzenia i załączane do akt sprawy stanowiąc materiał dowodowy.*
- ◆ *W sprawie przyczyn braku udokumentowania kontroli funkcjonalnej w zakresie weryfikacji danych i sposobu wypełniania kart zdarzeń Mrd-2 wymieniony podał m.in., że:*
 - *karta po jej sporządzeniu i zarejestrowaniu w sekretariacie WRD zostaje przekazana osobie dokonującej wprowadzenia karty do systemu, która przed dokonaniem takiego faktu ocenia wartość merytoryczną dokumentu;*
 - *osoba ta była zobowiązana, aby każdorazowo przed wprowadzeniem danych do systemu weryfikować ich wartość merytoryczną. W przypadku konieczności poprawy lub uzupełnienia karta zostaje zwrócona bezpośrednio policjantowi lub odpowiedniemu nadzorującemu, który spowoduje ustanie przyczyny zwrotu karty.*
 - *Powyższy sposób weryfikacji wynika z dotychczasowych poleceń i jest wystarczający w zakresie nadzoru i funkcjonowania tego rozwiązania. Brak ewentualnych poprawek czy skreśleń należy tłumaczyć wytworzeniem nowego dokumentu i zniszczeniem niewłaściwego lub wypełnieniem brakujących rubryk.*

Ponadto wyjaśniający zaznaczył, że za zawartość merytoryczną karty Mrd2 z uwagi na niepowtarzalność konkretnego zdarzenia odpowiedzialny jest policjant, który ją wypełnia, bowiem nie ma fizycznej możliwości weryfikacji wszystkich danych pod względem ich ilości, a także samej liczby wspomnianych kart. Nadmieniam, że karty zdarzenia drogowego obsługiwanego przez jakąkolwiek komórkę organizacyjną KMP w Toruniu są wprowadzane do SEWiK także w WRD.

[Dowód - wyjaśnienie - akta kontroli 109-115]

Wyżej wymieniony w sprawie oceny funkcjonowania SEWIK i jego przydatności w działaniach policjantów prd, podał min., że:

- ♦ *System SEWIK jest niezbędny w pracy WRD Komendy. Pozwala na uzyskanie szczegółowych informacji o zdarzeniach drogowych. Dane wprowadzone do SEWIK pozwalają na uzyskanie szczegółowych informacji dotyczących zdarzenia (przyczyny jego zaistnienia, liczby uczestników, szczegółowe dane dotyczące miejsca jego zaistnienia (miejscowość, ulica, nr drogi, km drogi, jej geometria, rodzaj nawierzchni), pozwala na ustalenie warunków atmosferycznych w chwili zaistnienia zdarzenia, rodzaju zdarzenia, a także pojazdów w nim uczestniczących. Umożliwia również dokładną identyfikację sprawcy, a także innych uczestników (pieszy, kierujący; płeć, wiek; obywatelstwo). Dane zawarte w SEWIK służą do:*
 - *opracowywania analiz stanu bezpieczeństwa,*
 - *udzielania informacji zarządcom dróg o liczbie zdarzeń na poszczególnych drogach,*
 - *udzielania informacji urzędom gmin o liczbie zdarzeń zaistniałych na ich terenie.*
- ♦ *Wśród wad systemu SEWiK wyżej wymieniony podał, takie jak:*
 - *w nagłówku karty zdarzenia drogowego Mrd-2 obok nazwy ulic tworzących skrzyżowanie brak jest nazwy placu lub węzła drogowego – ułatwi to wyszukiwanie zdarzeń zaistniałych w takich miejscach, gdzie krzyżują się np. 4 ulice, z których każda ma inną nazwę. W chwili obecnej powstaje w systemie 8 skrzyżowań, gdyż SEWiK skrzyżowanie ul. Grudziądzkiej i Kościuszki i Kościuszki i Grudziądzkiej traktuje, jako 2 niezależne skrzyżowania.*
 - *brak w SEWiK słownika z nazwami miejscowości oraz nazwami ulic – obecnie Toruń i Torun, to dwie miejscowości podobnie sytuacja wygląda z nazwami ulic,*
 - *w SEWiK istnieje możliwość wygenerowania notatki informacyjnej o zdarzeniu drogowym – w chwili obecnej notatka ta nie zawiera informacji o obrażeniach ciała oraz uszkodzeniach pojazdów. Uzupełnienie tych danych w systemie pozwoliłoby na zrezygnowanie z odręcznego sporządzania zaświadczeń o zdarzeniu drogowym przez policjanta obsługującego zdarzenie. Obecnie te dokumenty są dublowane.*

[Dowód - wyjaśnienie - akta kontroli 109-115]

Ustalone
nieprawidłowości

Stwierdzone w ww. obszarze kontrolnym nieprawidłowości były następujące:

1. Żadna z 40 kart, w których w okresie objętym kontrolą zarejestrowano wypadki drogowe z ofiarami śmiertelnymi, nie zawierała fotokopii schematu miejsca zdarzenia sporządzonego na karcie zdarzenia drogowego, która to fotokopia, zgodnie z postanowieniami § 4 ust. 1 zarządzenia 635 KGP winna stanowić integralną część tej karty; stanowisko dostępne nie było dostosowane do wykonywania tych czynności (brak skanera, oprogramowania).
Stan ten stanowił naruszenie postanowień § 4 ust. 1 i 5 ww. zarządzenia 635 KGP i występował w całym badanym okresie. Dopiero w czasie trwania niniejszej kontroli (od 1.07.2013r.) zaczęto realizować to zadanie.
2. Żadna z badanych 60 kart nie była poddana jakiegokolwiek weryfikacji przez przełożonych funkcjonariuszy (brak paraf, przekreśleń, poprawek).
3. Z 40 kart wypadków w 7 przypadkach stwierdzono stosowanie uprzednio obowiązującego wzoru karty Mrd-2, co skutkowało brakiem wpisu zarówno w karcie jak i SEWIK godz. zgłoszenia – 2 przypadki i godz. przybycia patrolu – 7 przypadków. Stan ten był niezgodny z § 2 ust. 1 i 2 zmiany ww. zarządzenia 635

KGP¹¹

4. Z 20 szt. wylosowanych do badania kart z pozostałych zdarzeń drogowych, 4 z nich zarejestrowano w SEWIK po upływie 5 dni od daty zgłoszenia zdarzenia drogowego, – co jest naruszeniem § 4 ust. 5 ww. zarządzenia KGP; przyczyną tego stanu było późne sporządzenie karty przez funkcjonariusza.

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

Najwyższa Izba Kontroli w świetle (niezależnych od Komendy) braków w wyszkoleniu specjalistycznym funkcjonariuszy WRD, – o których była mowa w pkt 1.2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego, zwraca uwagę na potrzebę starannego doboru składu patrolu obsługującego zdarzenia drogowe w których wystąpiły ofiary śmiertelne (wypadki).

Analiza kontrolna 21 zdarzeń drogowych, które miały miejsce w I półroczu 2012 i I półroczu 2013r. (odpowiednio 14+7), w których wystąpiły ofiary śmiertelne, wykazała min., iż obsługę tych wypadków prowadzili funkcjonariusze, z których:

- tylko w 1 wypadku jego obsługę prowadzili funkcjonariusze patrolu, gdzie obydwaj posiadali przeszkolenie w zakresie ruchu drogowego (RD) oraz w zakresie czynności na miejscu zdarzenia drogowego (RWD);
- w kolejnych 9 wypadkach przynajmniej 1 z członków patrolu był przeszkolony w zakresie czynności na miejscu zdarzenia drogowego, w tym np. w I półroczu 2013r. na 7 wypadków tylko w 2 dowódca patrolu był przeszkolony w zakresie czynności na miejscu zdarzenia drogowego;
- we wszystkich badanych 21 wypadkach przy ich obsłudze przynajmniej 1 z członków patrolu był przeszkolony w zakresie ruchu drogowego;
- aż w 10 wypadkach w skład patrolu wchodził funkcjonariusz, który nie miał żadnego w ww. szkoleń.

[Dowód – akta kontroli 148-149]

Ocena częściowa

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

2.3. Opiniowanie projektów organizacji ruchu drogowego

*Opis stanu
faktycznego*

W badanym okresie do WRD Komendy wpłynęło ogółem 339 projektów zmiany organizacji ruchu drogowego, z czego 170 w 2012r. i 169 w okresie I półrocza 2013r. Projekty te dotyczyły stałej – 18 szt. oraz czasowej – 321 szt. zmiany organizacji ruchu.

Zgodnie z decyzją Nr 19/201 z dnia 17 stycznia 2011 roku Komendanta Miejskiego Policji w Toruniu upoważnienie do opiniowania projektów organizacji ruchu posiadali naczelnik wydziału, jego zastępca oraz asystent w WRD KMP.

Wszyscy wymienieni posiadali przeszkolenia odbyte na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX wieku, w CSP Legionowo (kurs podoficerski dla kontrolerów ruchu drogowego i kierujących ruchem) oraz - w przypadku naczelnika w byłej Szkole Ruchu Drogowego Piasecznie.

W WRD KMP w Toruniu nie opracowano w formie pisemnej jednolitej metodologii opiniowania dostarczonych projektów organizacji ruchu (nie było takiego prawnego obowiązku). Przyjęta była zasada, iż w czasie obecności w służbie asystenta WRD KMP zajmującego się bezpośrednio tym zagadnieniem dokumentacja ta trafiała bezpośrednio do niego. W przypadku projektów zaopiniowanych pozytywnie – głównie dotyczących czasowej zmiany organizacji

¹¹ Zarządzenie nr 123 Komendanta Głównego Policji z dnia 31 maja 2012 r. zmieniające zarządzenie w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz.Urz.KGP.2012.28)

ruchu na czas trwania krótkoterminowych prac drogowych opinię wydawano „od ręki”. Natomiast w przypadku bardziej skomplikowanych opracowań w terminie kilkudniowym.

W przypadku wniesienia uwag – opinia pozytywna – z uwagami – uwagi zawierano w karcie uzgodnień stanowiącej integralną część projektu organizacji ruchu. W większości przypadków uwagi te dotyczyły braku odwołania za miejscem prowadzenia robót znakiem B-42 wprowadzonego ograniczenia prędkości i zakazu wyprzedzania (znaki B-33 i B-25) lub samego ograniczenia prędkości znakiem B – 34.

Komenda nie posiadała danych w zakresie, w jakiej części opinie Policji zostały uwzględnione przez zarządców dróg (nie istniał prawny obowiązek ich gromadzenia). Z uzyskanych w tym zakresie wyjaśnień asystenta WRD KMP, wynika min., że opinie wydawane w imieniu Komendanta Miejskiego Policji w Toruniu w badanym okresie były uwzględniane w całości.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

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

2.4. Priorytety Komendanta Głównego Policji i Komendanta Wojewódzkiego Policji

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z § 5 ust. 1 zarządzenia Nr 1147 KGP¹², główne kierunki pracy Policji określają „Priorytety Komendanta Głównego Policji”, opracowywane na okres 3 lat dla KGP i komend wojewódzkich (Komendy Stołecznej) Policji. Priorytety realizowane są poprzez przypisanie do nich zadania (§ 5 ust. 1 - 3). Realizacja priorytetów podlega na monitorowaniu (§ 7 ust. 2) i zwymiarowaniu za pomocą przyjętych mierników (§ 4 ust. 1 pkt. 2 i 4). Ocena realizacji zadań odbywa się w drodze stwierdzenia osiągnięcia, bądź nie, wyznaczonych jednostkom, konkretnych progów satysfakcji.

Ustalono, że Komenda zrealizowała w badanym okresie:

- ♦ w 2012r. – priorytet nr III - poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym:
 - zadanie nr 1 - zwiększenie liczby policjantów RD pełniących służbę na drodze; miernik nr 5 - procentowy udział policjantów ruchu drogowego pełniących bezpośrednio służbę na drodze, gdzie przy wartości oczekiwanej 50,69 %, osiągnięto 53,84 %;
 - zadanie nr 2 - dostosowanie właściwych proporcji reakcji policjantów RD na popełniane naruszenia przez określonych użytkowników drogi (kierowca – pieszy) w stosunku do występującego zagrożenia (wypadków drogowych), w tym obszarze; miernik nr 6 - procentowy udział wypadków drogowych spowodowanych przez określonych użytkowników drogi (kierowca – pieszy), a efektywność zastosowanych środków prawnych w stosunku do tych użytkowników, gdzie przy wartości oczekiwanej w przypadku kierujących 84,7%, osiągnięto tą wartość, a w przypadku pieszych na požądane 8,6% osiągnięto 14,2%.

¹² Zarządzenie nr 1147 KGP z dnia 22 września 2011r. w sprawie planowania strategicznego, sprawozdawczości i oceny pracy Policji - Dz. Urz. KGP Nr 8, poz. 57 ze zm.

- ♦ w I półroczu 2013r. realizowano w ramach priorytetu nr II - działania Policji skierowane na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach również 2 zadania, tj.:
 - zadanie nr 1 - zwiększenie liczby policjantów RD pełniących bezpośrednio służbę na drogach, gdzie na oczekiwany wskaźnik 57,32 %, wykonano 66,58 %;
 - zadanie nr 2 - aktywizacja działań na rzecz bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, zwłaszcza pieszych gdzie na oczekiwany wskaźnik w przypadku pieszych 15,8 %, wykonano 25,0 %.

Komendant Wojewódzki Policji w Bydgoszczy nie ustanowił dodatkowych priorytetów dla prd na 2012 i 2013r. - były one ustanowione dla innych wydziałów i służb.

[Dowód - akta kontroli 134-135]

*Ustalone
nieprawidłowości*

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

Ocena cząstkowa

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

2.5. Pozostałe przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Wykorzystanie lotnictwa policyjnego w działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

*Opis stanu
faktycznego*

Kontrola wykazała, że w badanym okresie w Komendzie nie planowano działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego z wykorzystaniem lotnictwa policyjnego. Zadanie takie realizowane było z inicjatywy KWP w Bydgoszczy w dniach 1 i 4 listopada 2012r. w godz. 10⁰⁰-12⁰⁰ i 14⁰⁰-16⁰⁰ w ramach działań „ZNICZ 2012”. W akcji tej wykorzystane były samoloty z Aeroklubów w Bydgoszczy, Toruniu i Włocławku. Z pokładów samolotów policjanci ruchu drogowego z ww. Komend monitorowali główne ciągi komunikacyjne i rejony przycmentarne. Loty odbywały się na terenie wymienionych powiatów i powiatów z nimi sąsiadujących.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

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

*Opis stanu
faktycznego*

W ramach powyższych działań funkcjonariusze WRD Komendy uczestniczyli w dniu 12 kwietnia 2013r. wraz ze służbami Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego w ćwiczeniach na autostradzie A-1 w m. Lisewo, gdzie przeprowadzono działania związane z usuwaniem skutków katastrofy w ruchu drogowym. Czynności związane były z ratowaniem życia i zdrowia ludzkiego, zabezpieczaniem śladów i dowodów na miejscu zdarzenia, a także zmierzały do szybkiego przywrócenia ruchu na zamkniętym odcinku autostrady. Ćwiczenia obejmowały m.in. sposób prowadzenia działań dowódczo-sztabowych Policji oraz współdziałanie z innymi podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie porządku w ruchu drogowym na autostradzie A-1.

[Dowód - akta kontroli 109-115]

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

Opis stanu
faktycznego

Komenda, w tym funkcjonariusze WRD, w badanym okresie poza rutynowymi działaniami prewencyjnymi mającymi na celu zwiększenie bezpieczeństwa na drogach takimi jak: „Prędkość”, „Alkohol i narkotyki”, „Zero tolerancji dla osób naruszających przepisy ruchu drogowego”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, „Bezpieczny motocyklista” itp., brali udział w kilkudziesięciu programach poprawy bezpieczeństwa na drogach województwa kujawsko – pomorskiego, takich jak:

- ◆ Program poprawy bezpieczeństwa na drogach województwa kujawsko – pomorskiego na lata 2013-2015 inicjowany przez WRD KWP w Bydgoszczy, a realizowany m. in. przez WRD KMP w Toruniu. Celem głównym programu jest ograniczenie ilości zdarzeń drogowych na drogach województwa kujawsko-pomorskiego. Termin realizacji 01.03.2013r – 31.12.2015r. Program nie jest dofinansowany ze środków Komendy.
- ◆ W dniach 8-12 października 2012r. WRD KMP w Toruniu wraz z Radiem Gra przeprowadził akcję pod kryptonimem „Lizak”, która miała na celu propagowanie właściwego zachowania w drodze do i ze szkoły. Policjanci WRD przedstawiali na antenie radia, a także w trakcie spotkań w szkołach zasady bezpiecznego zachowania się na drodze, a następnie dokonywali wraz z dziennikarzami Radia GRA w rejonach toruńskich szkół sprawdzenia, jak zalecenia policjantów realizowane są przez dzieci i młodzież w drodze do szkoły. Osoby stosujące się do zasad ruchu drogowego nagradzane były słodyczami. Program nie był dofinansowany ze środków Komendy.
- ◆ Zarówno w 2012 r. jak również w roku 2013 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Warszawie wraz z WRD KPM w Toruniu zorganizowały sympozja pod kryptonimem „Bezpiecznie chce się żyć”. Pierwsze z nich odbyło się w maju 2012r. w auli Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, wzięło w nim udział ok. 900 osób, w tym przedstawiciele władz miejskich, samorządowych, a także służb, inspekcji i straży. Sympozjum miało na celu propagowanie zasad bezpiecznego poruszania się po drogach.
- ◆ Policjanci WRD KMP Toruń zorganizowali również spotkanie w Specjalnym Ośrodku Szkolno-Wychowawczym w Toruniu w ramach Światowego Dnia Ofiar Wypadków Drogowych. W seminarium uczestniczyło 200 osób, seminarium nie było dofinansowane ze środków Komendy.
- ◆ Kolejne seminarium „Bezpiecznie chce się żyć” odbyło się w Centrum Targowym Park w Toruniu i było poświęcone niechronionym uczestnikom ruchu drogowego. Wzięło w nim udział ok. 750 osób, w tym przedstawiciele władz miejskich, samorządowych, a także służb, inspekcji i straży. Seminarium było dofinansowane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
- ◆ Cyklicznie w miesiącach wiosennych i jesiennych WRD KMP w Toruniu wraz z Polskim Związkiem Motorowym organizują akcję „Przegląd”, która ma za zadanie eliminowanie z ruchu pojazdów niesprawnych technicznie. Akcja odbywa się na stacjach kontroli pojazdów na terenie miasta Torunia i gmin powiatu toruńskiego. Przeglądy odbywają się nieodpłatnie.
- ◆ WRD KMP w Toruniu cyklicznie organizuje akcję „Kamizelka dla pierwszaka”. Jej celem jest poprawa bezpieczeństwa pierwszoklasistów w drodze do i ze szkoły. Kamizelki odblaskowe są uroczyście wręczane podczas spotkań w szkołach, jak również na drogach podczas służby policjantów. Zakup

kamizelek jest dofinansowany, w szczególności ze środków lokalnych samorządów, miejskich i gminnych, a także Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

- ♦ W lutym 2013 r. odbyło się seminarium poświęcone bezpiecznemu poruszaniu się po drogach, a także skutkom prawnym kierowania pojazdami w stanie po użyciu alkoholu. Wzięło w nim udział 150 osób. Seminarium nie było dofinansowane ze środków Komendy.
- ♦ W listopadzie 2012r. (w Steklinie) oraz marcu 2013r. (w Lubiczu) odbyły się debaty publiczne z udziałem przedstawicieli lokalnych samorządów poświęcone bezpieczeństwu RD na terenie gmin Obrowo i Lubicz, spotkania nie były dofinansowane ze środków Komendy.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

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

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena częściowa

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

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 badanym okresie z zagadnień brd WRD KMP był kontrolowany przez Wydział Kontroli Komendy Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy. Kontrolą objęto „Efektywność wykorzystywania przyrządów kontrolno-pomiarowych służących do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego oraz pomiaru prędkości”.

Z wystąpienia pokontrolnego z 12 lutego 2013r. podpisanego przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Bydgoszczy, wynikało min., że:

Zbadaniu, a następnie ocenie poddana została: systematyczność i sposób wykorzystywania przyrządów kontrolno-pomiarowych, jakość, staranność i kompletność wypełniania książek ich pracy, posiadanie aktualnych świadectw legalizacji oraz skuteczność nadzoru nad przestrzeganiem przepisów w sprawie pełnienia służby przez policjantów wykorzystujących przyrządy kontrolno-pomiarowe służące do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego.

Kontrolujący „pozytywnie z nieprawidłowościami” ocenili realizację zadań służbowych przez KMP w Toruniu związanych z efektywnością wykorzystywania przyrządów kontrolno-pomiarowych służących do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego. Nieprawidłowości w zakresie niewielkiego poziomu wykorzystania przyrządów kontrolno – pomiarowych stwierdzono głównie w Komisariatach Policji.

W wyniku przeprowadzonych czynności kontrolnych ustalono, że Komenda w okresie objętym kontrolą – dysponowała 15 przyrządami kontrolno – pomiarowymi służącymi do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego oraz pomiaru prędkości.

Pozytywnie oceniono m.in.: jakość, staranność i kompletność wypełniania książek pracy przyrządów; posiadanie aktualnych świadectw ich legalizacji; oraz skuteczność nadzoru funkcjonalnego sprawowanego nad kontrolowanym zagadnieniem przez I Zastępcę Komendanta Miejskiego Policji w Toruniu.

Po ww. kontroli zrealizowano wnioski zmierzające do wypracowania i wdrożenia rozwiązań organizacyjnych zapewniających zwiększenie efektywności wykorzystania przyrządów kontrolno – pomiarowych służących do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego oraz pomiaru prędkości.

[Dowód - akta kontroli 136-144]

Skargi na działalność prd, ich rozpatrywanie i wykorzystanie

Opis stanu
faktycznego

Komendant Miejski Policji w Toruniu w badanym okresie otrzymał ogółem 129 skarg, w tym 21 dotyczących funkcjonariuszy WRD Komendy. Z powyższych 21 skarg dwie uznano za zasadne.

Badaniem szczegółowym objęto 5 losowo wybranych skarg (23,8 % dotyczących WRD). W wyniku analizy kontrolnej tych skarg nie stwierdzono nieprawidłowości w sposobie ich rozpatrzenia, a zdaniem NIK na uwagę zasługują następujące fakty:

- ♦ W Komendzie ustanowiono sposób i procedury rozpatrywania skarg, w tym m.in. decyzją nr 35/2012r. Komendanta Miejskiego Policji w Toruniu z dnia 4.04.2012r. do rozpatrywania i załatwiania skarg upoważniono tylko wyznaczone osoby. Byli to zastępcy Komendanta oraz ekspert z Zespołu Kontroli i Dyscyplinarnego KMP.
- ♦ Skargi wpływające bezpośrednio do jednostek i komórek Komendy przekazywane były do Komendanta Miejskiego Policji w Toruniu celem ujęcia ich w rejestrze i rozpatrzenia.
- ♦ Stwierdzono, że wszystkie skargi na policjantów i pracowników cywilnych Policji garnizonu toruńskiego rozpatrywane były przez Komendanta Miejskiego Policji w Toruniu i jego Zastępców – co było zgodne z ww. decyzją nr 35/2012r.
- ♦ Postępowania wyjaśniające prowadzone były wyłącznie przez funkcjonariuszy Zespołu Kontroli i Dyscyplinarnego Komendy, – co było zgodne z pkt. 5 załącznika nr 5 do Regulaminu organizacyjnego. KMP w Toruniu z dnia 13.12.2010r.
- ♦ W toku prowadzonych postępowań: przesłuchiowano świadków, uzyskiwano nagrania monitoringu z firm zewnętrznych, dokonywano analizy zapisów w dokumentach Policji, w tym m.in.: notatnikach służbowych policjantów, zapisów w książkach kontroli pracy sprzętu oraz aktach spraw sądowych.
- ♦ W wyniku rozpatrzenia skarg terminowo udzielano odpowiedzi skarżącemu, przeprowadzano rozmowy dyscyplinujące z winnymi, wytykano uchybienia i nieprawidłowości, a naczelnika WRD zobowiązywano m.in. do przeprowadzania szkoleń z policjantami w badanym zakresie.

[Dowód - akta kontroli 17-23]

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

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

3.2. Pozostałe zagadnienia. Statystyczna ocena stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, analizy porównawcze i wnioski

Opis stanu
faktycznego

WRD Komendy w kontrolowanym okresie sporządzał oceny stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w rejonie działania w okresach miesięcznych, narastająco od początku roku, a także oceny kwartalne, półroczne i roczne.

Zawierały one m.in. główne przyczyny wypadków i kolizji drogowych, rozmieszczenie zdarzeń drogowych w poszczególnych rejonach, niebezpieczne odcinki dróg, oraz wnioski i zalecenia.

W informacjach tych podawano dane statystyczne dotyczące m.in. liczby wypadków drogowych, w tym wypadków ze skutkiem śmiertelnym, liczby zabitych ogółem, w tym na miejscu zdarzenia, liczby rannych i kolizji drogowych oraz liczby wniosków o ukaranie, a także ujawnionych przestępstw.

Powyższa dokumentacja zawierała wszystkie dane wskazane w § 5 ust. 1 pkt. 1 i 2 zarządzenia nr 635 KGP, tj. w szczególności dane dotyczące liczby wypadków i ich ofiar, czasu powstania wypadków, okoliczności szczególnie sprzyjających powstaniu wypadków oraz kolizji drogowych, sprawców, rodzajów i przyczyn powstania zdarzeń drogowych. Dane te były porównywane z odpowiednimi danymi z dwóch poprzednich lat.

Statystyczna ocena stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym wskazuje, że w okresie 2012 r. - I półrocze 2013 r. następowała jego poprawa.

W podsumowaniu zestawienia 2012r. podano, iż w okresie sprawozdawczym w porównaniu do analogicznych okresów lat ubiegłych odnotowano spadek liczby wypadków drogowych o 9, natomiast wzrosła o 3 ilość osób zabitych. Liczba osób rannych zmniejszyła się o 6 w porównaniu do roku 2011. Liczba kolizji drogowych w tym samym czasie zmniejszyła się o 304.

Za 6 miesięcy 2013r. w porównaniu do analogicznych okresów lat ubiegłych odnotowano spadek liczby wypadków drogowych o 43, osób zabitych o 9, natomiast osób rannych o 44. Liczba kolizji drogowych w tym samym czasie wzrosła o 254.

Ze względu na znaczny udział pieszych w zdarzeniach drogowych w 2012r. podjęto cykliczne działania mające zahamować tą niekorzystną tendencję. Efektem prowadzonych działań „Niechroniony uczestnik ruchu drogowego” było ograniczenie w I półroczu 2013r. liczby zdarzeń drogowych z udziałem pieszych do 12 wypadków i 50 kolizji drogowych. W ramach realizowanych zadań policjanci WRD w badanym okresie ujawnili 8.883 wykroczenia popełnione przez osoby piesze.

Na podstawie dokonywanych ocen stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym formułowano wnioski i zalecenia dotyczące dalszego działania, które następnie wdrażano w życie m.in. ukierunkowując zadania i dyslokację służb w trakcie przeprowadzanych odpraw.

[Dowód - akta kontroli 150-221]

*Ustalone
nieprawidłowości*

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

Ocena cząstkowa

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

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli (oraz uwzględniając działania podjęte w trakcie jej trwania), Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o:

1. Kontynuowanie działań zmierzających do przeszkolenia specjalistycznego pełnego składu osobowego funkcjonariuszy WRD w zakresie niezbędnym do wykonywania zadań.
2. Dokonywanie (w miarę możliwości) starannego doboru składu patrolu obsługującego zdarzenia drogowe (wypadki), w których wystąpiły ofiary śmiertelne w celu zapewnienia do obsługi tych zdarzeń funkcjonariuszy WRD, z których przynajmniej jeden posiadałby wymagane wyszkolenie specjalistyczne.
3. Zapewnienie terminowego sporządzania przez funkcjonariuszy WRD kart zdarzenia drogowego i zwiększenie nadzoru funkcjonalnego w zakresie wyegzekwowania zamieszczania w nich wszystkich wymaganych danych.
4. Uregulowanie procedur działania nadzoru funkcjonalnego w zakresie kontroli nagrań z wideorejestratorów, głównie pod kątem reakcji na ujawnione przypadki wykroczeń oraz ich zgodności z zapisami w notatnikach służbowych funkcjonariuszy.
5. Podjęcie działań zapewniających wykorzystanie posiadanych wideorejestratorów również w celu rejestracji działań patrolu statycznego.
6. Kontynuowanie działań w zakresie pełnego wyposażenia WRD w sprzęt techniki policyjnej wymagany stosownymi normatywnymi i tabelami należności.
7. Zapewnienie bieżącej aktualizacji danych w systemie SEWIK w zakresie zakończonych przez wydział kryminalny Komendy postępowań w sprawie wypadków i zdarzeń drogowych.
8. Zapoznanie w celach szkoleniowych wszystkich funkcjonariuszy WRD Komendy z przypadkami ujawnionych przez kontrolę NIK błędów i nieprawidłowości popełnianych przez nich w trakcie pełnienia służby.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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

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.

Bydgoszcz, dnia09.2013r.

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Bydgoszczy

Kontroler
Ryszard Lutyński
główny specjalista
kontroli państwowej

Dyrektor
Jarosław Wenderlich

.....
podpis

.....
podpis