



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.003.21.2020

mł. insp. Maciej Sadowski  
Komenda Miejska Policji  
ul. Okrężna 25  
87-800 Włocławek

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/058 Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w województwie kujawsko-pomorskim

## I.

### I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Komenda Miejska Policji we Włocławku, ul. Okrężna 25, 87-800 Włocławek <sup>1</sup>
Kierownik jednostki kontrolowanej	mł. insp. Maciej Sadowski Komendant od 20.04.2020 r. <sup>2</sup> W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: insp. Piotr Stachowiak, Komendant do 24.07.2016 r. insp. Sławomir Kosiński, p.o. Komendanta 25.07.2016 r. – 28.09.2016 r. insp. Marcin Zaleśkiewicz, Komendant 29.09.2016 r. – 19.04.2020 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	I. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych. II. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2016 r. do 2 września 2020 r., z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>3</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontroler	Jacek Kalas, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr LBY/60/2020 z 18 maja 2020 r.

(akta kontroli str.1)

---

<sup>1</sup> Dalej: „KMP” lub „Komenda”.

<sup>2</sup> Dalej: „Komendant”.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: „ustawa o NIK”.

## II. Ocena ogólna<sup>4</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

Komenda w badanym okresie właściwie identyfikowała i monitorowała niebezpieczne przejścia dla pieszych oraz podejmowała działania w celu eliminowania występujących na nich zagrożeń dla uczestników ruchu drogowego. Dla realizacji powyższych zadań, opracowała i realizowała programy dotyczące bezpieczeństwa pieszych, w tym na przejściach. Komenda eliminowała zagrożenia i poprawiała bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych, jednakże działania te miały ograniczoną skuteczność, biorąc pod uwagę ilość zdarzeń kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu, mających miejsce na terenie należącym do właściwości miejscowej Komendy. Liczba takich zdarzeń wzrosła z 10 w okresie od kwietnia do września 2016 r. do 32 w analogicznym okresie 2019 r. W okresach letnio-jesiennych zwiększeniu uległ także wskaźnik ciężkości wypadków<sup>5</sup>. W terminie od października do marca przełomu lat 2016/2017 w stosunku do analogicznego okresu lat 2019/2020 liczba tych zdarzeń utrzymywała się na tym samym poziomie (19 zdarzeń)<sup>6</sup>.

Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości dotyczyły m.in.: nieprawidłowego sporządzania kart zdarzeń drogowych<sup>7</sup> oraz nieprzekazania po 16 listopada 2018 r. do Komendy Wojewódzkiej Policji<sup>8</sup> informacji o liczbie przypadków dyslokowania patroli ruchu drogowego w rejony wytypowanych miejsc niebezpiecznych dla pieszych.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej<sup>9</sup> kontrolowanej działalności

### OBSZAR

### 1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych

#### Opis stanu faktycznego

1. Na dzień 1 stycznia 2016 r. stan etatowy Komendy wynosił 408 (w Wydziale Ruchu Drogowego<sup>10</sup> - 51), liczba pełniących służbę policjantów – 360 (w WRD – 51), liczba pracowników cywilnych – 82 (w WRD – trzy). Liczba policjantów WRD faktycznie skierowanych tego dnia do wykonywania zadań wynosiła 47.

Na dzień 1 stycznia 2020 r. stan etatowy Komendy wynosił 419 (w WRD – 54), liczba pełniących służbę policjantów - 416 (w WRD – 54), liczba pracowników cywilnych - 85 (w WRD – pięć). Liczba policjantów faktycznie skierowanych tego dnia do wykonywania zadań WRD wynosiła 49. W okresie objętym kontrolą nie miało miejsca zmniejszenie etatu WRD.

(akta kontroli str. 17-40)

W latach 2016-2020 funkcjonariusze zostali skierowani/ukończyli m.in. następujące szkolenie specjalistyczne: a) RDo<sup>11</sup> – 33/20, b) RDs<sup>12</sup> – 23/24; c) kurs dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego – 27/dwóch, d) obsługi videorejestratorów – 16/sześciu, e) kontroli tachografów cyfrowych – 10/sześciu, f) kierowania motocyklem szosowym – 10/dwóch, g) kwalifikowanej pierwszej pomocy – ukończyło dziesięciu funkcjonariuszy.

<sup>4</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>5</sup> W okresie od kwietnia do września 2016 r. odnotowano w zdarzeniach polegających na niejechaniu na pieszego na przejściu dla pieszych 1 ofiarę śmiertelną i 3 ciężko ranne. W analogicznym okresie 2019 r. w zdarzeniach tych jedna osoba zginęła a 10 zostało ciężko rannych.

<sup>6</sup> Na przełomie lat 2016/2017 pięciu pieszych zostało ciężko rannych, a w analogicznym okresie 2019/2020 – czterech.

<sup>7</sup> Dalej: „KZD”.

<sup>8</sup> Dalej: „KWP”.

<sup>9</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>10</sup> Dalej: „WRD”.

<sup>11</sup> Dalej: Ruch Drogowy część ogólna.

<sup>12</sup> Dalej: Ruch Drogowy część szczególna.

Kierownik Referatu Kadr Szkolenia i Prezydialnego KMP wyjaśniła, że „w miarę możliwości kadrowych funkcjonariusze ww. komórki są na bieżąco kierowani na przeszkolenia, w szczególności na kurs specjalistyczny Rdo i Rds. Składając zapotrzebowanie na przeszkolenie przełożeni zobowiązani są jednocześnie do zapewnienia bezpieczeństwa na drodze na podległym jednostce terenie oraz zapewnienia ciągłości służby w jednostce, uwzględniając czas nieobecności funkcjonariusza kierowanego na szkolenie (np. Rdo - 15 dni szkoleniowych, Rds - 31 dni szkoleniowych)”. Dodała, że planowanie i realizowanie szkoleń jest utrudnione w związku z procesem adaptacyjnym młodych stażem policjantów poza terenem działania Komendy m.in. delegowaniem do pełnienia służby w Oddziałach Prewencji Policji.

(akta kontroli str. 41-56, 527-545, 555-573)

W okresie objętym kontrolą, sprzęt będący w dyspozycji WRD, uzupełniony został<sup>13</sup> przez Urząd Miasta Włocławek, który przekazał w darowiźnie analizator narkotyków<sup>14</sup> (2018 r.) oraz testy narkotykowe<sup>15</sup> (2020 r.).

Wydatki osobowe<sup>16</sup> na WRD wynosiły: w 2016 r. - 3 473 731 zł/3 473 730 zł., w 2017 r. - 3 762 899 zł/3 762 897 zł., w 2018 r. - 4 138 879 zł/4 138 877 zł., w 2019 r. - 4 765 151 zł/4 765 149 zł., w 2020 r.<sup>17</sup> - 2 346 410 zł/2 346 408 zł.

Wydatki rzeczowe<sup>18</sup> na WRD wynosiły: w 2016 r. 362 930 zł/362 928 zł., w 2017 r. - 414 161 zł/414 160 zł., w 2018 r. - 412 939 zł/412 938 zł., w 2019 r. - 450 988 zł/450 986 zł., w 2020 r.<sup>19</sup> - 295 321 zł/295 319 zł.

Na 1 stycznia 2016 r. WRD wyposażony był m.in. w: cztery wideorejestratory, sześć radarowych mierników prędkości, 25 narkotesterów jednorazowych oraz 11 samochodów<sup>20</sup> i cztery motocykle.

Na 1 stycznia 2020 r. WRD dysponował m.in.: trzema wideorejestratorami, czterema radarowymi miernikami prędkości, 60 narkotesterami jednorazowymi, jedenastoma samochodami<sup>21</sup> i czterema motocyklami. W okresie 2016-2020 WRD otrzymał cztery nowe samochody<sup>22</sup>.

(akta kontroli str. 57-68, 123-127)

2. W 2016 r., na obszarze właściwości KMP, odnotowano 124 wypadki drogowe, w wyniku, których śmierć poniosło 20 osób, a 123 zostały ranne. Stwierdzono również 2 142 kolizje drogowe. W 2017 r. odnotowano 2 321 kolizji drogowych oraz 106 wypadków drogowych, w których śmierć poniosło 13 osób, a 108 zostało rannych. W 2018 r. zarejestrowano 2360 kolizji drogowych i 114 wypadków drogowych, w wyniku, których śmierć poniosło 20 osób, a 110 zostało rannych. W 2019 r. odnotowano 2 356 kolizji drogowych i 105 wypadków drogowych, w wyniku, których śmierć poniosły 22 osoby, a 95 zostało rannych. W latach 2016-2020<sup>23</sup> doszło do 142<sup>24</sup> wypadków drogowych z udziałem pieszych, z tego 48 na przejściach dla pieszych<sup>25</sup> z winy kierującego.

<sup>13</sup> Ze źródeł spoza budżetu podstawowego Policji.

<sup>14</sup> O wartości 16 749 zł.

<sup>15</sup> 80 sztuk o łącznej wartości 4 579 zł.

<sup>16</sup> W układzie planowane/wykonane.

<sup>17</sup> Na 31 maja 2020 r.

<sup>18</sup> W układzie planowane/wykonane.

<sup>19</sup> Na 31 maja 2020 r.

<sup>20</sup> Z tego oznakowany jeden z segmentu C, dwa nieoznakowane RD-video, oznakowany-wypadkowy były niesprawne.

<sup>21</sup> Z tego oznakowane dwa z segmentu Coraz jeden RD-video były niesprawne.

<sup>22</sup> 2017-1, 2018-2 i 2019-1.

<sup>23</sup> Do 31 lipca 2020 r.

<sup>24</sup> Z tego w: 2016 r. – 36, 2017 r. - 30, 2018 r. – 35, 2019 r. - 26 oraz w 2020 r. -15.

<sup>25</sup> Z tego w: 2016 r. – 48, 2017 r. – 9, 2018 r. – 12, 2019 r. – 13 i w 2020 r. – cztery.

W okresie objętym kontrolą zdarzenia drogowe zakwalifikowane jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych miały miejsce w 98 przypadkach i dotyczyły 74 lokalizacji, w tym 12 z zamontowaną sygnalizację świetlną.

Największa ilość takich zdarzeń<sup>26</sup> miała miejsce we Włocławku na Placu Wolności 15<sup>27</sup> oraz na ul. Chopina 46<sup>28</sup>. W czterech lokalizacjach<sup>29</sup> zarejestrowano po trzy wypadki/kolizje, a w dziesięciu<sup>30</sup> zarejestrowano po dwa wypadki/kolizje.

(akta kontroli str. 72, 84, 94, 103, 119-122, 677)

W rocznych analizach stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym<sup>31</sup>, półrocznych ocenach stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym, kwartalnych analizach stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym<sup>32</sup> oraz w miesięcznych informacjach o zdarzeniach drogowych<sup>33</sup>, nie wyodrębniono kwestii bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Komendant wskazał, że „Komenda Główna Policji oraz Komenda Wojewódzka Policji w Bydgoszczy nie narzucały zawartości treściowej sporządzanych analiz okresowych. Komenda Miejska Policji we Włocławku w analizie umieściła najistotniejsze zagadnienia dotyczące zdarzeń drogowych. Zdarzenia z udziałem pieszych nie są priorytetowymi zdarzeniami z uwagi na małą ilość zdarzeń z udziałem pieszych na przejściach dla pieszych, zdarzenia te nie stanowią szczególnego zagrożenia odnosząc się do ogólnej liczby wypadków i kolizji na terenie działania KMP we Włocławku”.

(akta kontroli str. 5, 73-118, 128-278, 316-320, 577)

W okresie po 10 lipca 2019 r. sporządzano<sup>34</sup> kwartalne Analizy Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa dotyczącego Ruchu Drogowego<sup>35</sup>. W ich treści nie wyodrębniono części odnoszących się bezpośrednio do bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Wskazywane kategorie zdarzeń dotyczyły najczęściej: nieprawidłowego parkowania, przekraczania dozwolonej prędkości, złej organizacji ruchu, „nielegalnych rajdów”, niestrzeżonych przejazdów kolejowych.

(akta kontroli str. 279-293)

Informacje o stanie bezpieczeństwa m.in. przejść dla pieszych gromadzone były wyłącznie w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji<sup>36</sup>. KMP nie wykorzystywała i nie inicjowała badań naukowych w tym zakresie.

(akta kontroli str. 5)

W Komendzie nie obowiązywały specjalne procedury/wytyczne związane z identyfikowaniem przyczyn wypadków na przejściach dla pieszych. Każdorazowo dla zdarzeń drogowych zarejestrowanych w SEWIK, w tym na przejściach dla pieszych, ustalano ich przyczyny. W sytuacjach wypadku, wykonywane były czynności procesowe.

<sup>26</sup> W okresie od 1 stycznia 2016 r. do 5 czerwca 2020 r.

<sup>27</sup> Dwa wypadki i dwie kolizje.

<sup>28</sup> Trzy wypadki i jedna kolizja.

<sup>29</sup> ul. Ostrowska 16, ul. Budowlanych 4, Plan Wolności 17.

<sup>30</sup> Skrzyżowanie ul. Kaliskiej i ul. Zbiegniewskiej, ul. Zbiegniewskiej 2, skrzyżowanie ul. Chopina i ul. Cmentarnej, ul. Polna 47, ul. Wyszyńskiego 13, ul. Okrzei 84, ul. św. Antoniego 30, ul. Chopina 48, ul. Toruńska 161.

<sup>31</sup> Analizy zawierały m.in. określenie ilości wypadków drogowych, ilości ofiar, określenie głównych przyczyn zdarzeń drogowych, określenie najbardziej niebezpiecznych ulic, korelację służby i zdarzeń na głównych drogach, wskaźnik wykorzystania w służbie policjantów WRD, charakterystyki głównych dróg, ilość zdarzeń na autostradzie, zestawienie wypadków ze skutkiem śmiertelnym, działalność prewencyjno-profilaktyczna funkcjonariuszy WRD, działalność profilaktyczno-edukacyjna, działania w zakresie infrastruktury drogowej, wnioski dot. kolejnego okresu.

<sup>32</sup> Oceny i analizy zawierały: określenie ilości zdarzeń drogowych i ich głównych przyczyn, zestawienie wypadków ze skutkiem śmiertelnym, korelację służby i zdarzeń na trasach nadzorowanych, określenie najbardziej niebezpiecznych ulic, wskaźnik wykorzystania w służbie policjantów WRD, ilość zdarzeń na autostradzie, działalność prewencyjno-profilaktyczna, działalność w zakresie infrastruktury, wnioski dotyczące kolejnego okresu.

<sup>33</sup> Informacje zawierały: określenie ilości zdarzeń drogowych, określenie ich głównych przyczyn, ew. zestawienie wypadków ze skutkiem śmiertelnym, wskaźnik wykorzystania w służbie policjantów WRD, informacja dotycząca wykonania wniosków z poprzedniego miesiąca, wnioski dot. kolejnego okresu.

<sup>34</sup> Obowiązki w tym zakresie zostały wprowadzone zarządzeniem nr 59 Komendanta Głównego Policji z dnia 10 lipca 2019 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie pełnienia służby na drogach (Dz. Urz. KGP poz. 95).

<sup>35</sup> Kwartalne analizy obejmowały okres od kwietnia 2019 r. za okresy kwiecień – czerwiec 2019 r., lipiec – wrzesień 2019 r., październik – grudzień 2019 r., styczeń – marzec 2020 r., kwiecień – czerwiec 2020 r.

<sup>36</sup> Dalej: „SEWIK”.

Ponadto, zgodnie z poleceniem Pierwszego Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego Policji w Bydgoszczy<sup>37</sup> z 20 listopada 2017 r., od 1 stycznia 2018 r. dla zdarzenia ze skutkiem śmiertelnym powoływana była komisja do przeprowadzenia lustracji miejsca zdarzenia celem stwierdzenia, czy do wypadku doszło tylko i wyłącznie na skutek błędu uczestnika ruchu drogowego, czy też występowały w otoczeniu drogi inne czynniki mające związek z zaistnieniem wypadku lub przyczyniające się do powiększenia jego skutków. W podanych szczegółowej kontroli NIK sprawach ww. zespoły sporządziły „analizy sprawozdawcze z zaistniałego wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym”<sup>38</sup> zawierające m.in. opis wydarzenia, określenie sprawcy (typ uprawnień, dotychczasowe wykroczenia drogowe), stan infrastruktury drogowej, ocenę bezpieczeństwa na drodze (w okresie trzech lat poprzedzających zdarzenie) oraz wnioski dotyczące sposobów podniesienia poziomu bezpieczeństwa. Uwzględniano w nich także elementy organizacji ruchu oraz koniecznej dla ochrony pieszych infrastruktury. Z przygotowaną dokumentacją zapoznawany był Komendant. W sytuacjach tego wymagających występowano do zarządców dróg o dodatkowe oznakowania dróg<sup>39</sup>. Komendant wyjaśnił, że w związku z dokonywanymi analizami zmieniano miejsca najbardziej niebezpieczne wynikające z bieżących obserwacji.

(akta kontroli str. 5-6, 294-315)

Wyniki analiz bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym były uwzględniane w: zadaniach służb patrolowych, wystąpieniach do zarządców dróg, a także działaniach edukacyjno-informacyjnych. Aby zwiększyć efektywność, zgodnie z poleceniem KWP, współpracowano z Komendantem Straży Miejskiej we Włocławku celem pozyskiwania ujawnionych przy pomocy monitoringu miejskiego wykroczeń w ruchu drogowym.

W dniu 16 listopada 2018 r. Pierwszy Zastępca KWP zatwierdził Aneks do Wojewódzkiego programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa na drogach województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2018-2020 r.<sup>40</sup> W dokumencie tym polecono podległym funkcjonariuszom komórek ruchu drogowego m.in. przekazywanie do KWP kwartalnych informacji dotyczących liczby przypadków dyslokowania patroli ruchu drogowego w rejonu wytypowanych miejsc niebezpiecznych dla pieszych.

(akta kontroli str. 6, 12, 72-118, 128-293, 321-323)

3. Obowiązujące w latach 2015-2016: Wojewódzki program poprawy bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym na drogach województwa kujawsko-pomorskiego i Powiatowy program poprawy bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym na drogach powiatu toruńskiego, nie zawierały procedury/wytycznych/zasad wyznaczania miejsc i odcinków dróg szczególnie niebezpiecznych dla pieszych. Instrukcje takie zawierały wojewódzkie programy działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na drogach. Zgodnie z nimi dla Komend w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, funkcjonariusze mieli wyznaczyć miejsca (i niebezpieczne dla pieszych odcinki dróg) dwiema metodami. Pierwsza, polegała na wytypowaniu „wspólnie z zarządcami dróg w oparciu o własne kryteria uwzględniające m.in. liczbę zaistniałych zdarzeń z udziałem pieszych” z uwzględnieniem liczby zdarzeń z okresu trzyletniego. Druga realizowana miała być „w oparciu o charakterystykę rejonu, w tym odczucia społeczne, tj. miejsce, w którym ryzyko potrącenia pieszego jest stosunkowo duże lub oczekiwania społeczności lokalnej wskazują na duży stopień poczucia zagrożenia, niezależnie od zaistniałych zdarzeń drogowych”. Zatwierdzone Wojewódzkie programy zawierały polecenie, by naczelnicy komórek ds. ruchu drogowego „w oparciu o Wojewódzkie programy poprawy bezpieczeństwa pieszych (...)” opracowali odpowiednie Powiatowe programy działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych, które powinni przedłożyć do zatwierdzenia Komendantowi.

W Komendzie powiatowe programy zatwierdzone zostały 27 maja 2015 r., 20 stycznia 2017 r. i 29 grudnia 2017 r. W „Programie poprawy bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym na drogach powiatu włocławskiego na 2017 r.”, kryteria typowania miejsc i odcinków zagrożonych dla pieszych, wskazane w Wojewódzkim programie działań Policji

<sup>37</sup> Dalej: „Pierwszy Zastępca KWP”.

<sup>38</sup> Analizy z: 28 lutego 2018 r., 26 lutego 2019 r., 20 listopada 2019 r., 27 kwietnia 2020 r.

<sup>39</sup> Np. do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad 28 lutego 2019 r. i 12 marca 2019 r.

<sup>40</sup> Dalej również: „wojewódzki program”.

(...) na 2017 r. zostały pominięte<sup>41</sup>. Zagadnienie to zostało szerzej opisane w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

Wojewódzki i powiatowy program na lata 2018-2020 nakazywały wyznaczenie niebezpiecznych dla pieszych miejsc i odcinków, co pół roku, do 31 stycznia i 31 lipca oraz przekazywanie sporządzonych wykazów do WRD KWP<sup>42</sup>. Programy obowiązujące w latach 2015-2020 nakładały ponadto obowiązek przesyłania do KWP (w okresach miesięcznych lub kwartalnych) informacji dotyczących m.in. przeprowadzonych działań edukacyjnych i inżynierskich. W dniu 18 listopada 2018 r. Pierwszy Zastępca KWP nakazał<sup>43</sup> również sporządzanie kwartalnej informacji o aktywności policjantów, definiowanej, jako „liczba przypadków dyslokowania patroli ruchu drogowego w rejonach wytypowanych miejsc niebezpiecznych dla pieszych”.

Obowiązujące w latach 2016-2020 wojewódzkie i powiatowe programy poprawy bezpieczeństwa pieszych wskazywały, że podstawowym kryterium oceny ich realizacji była liczba wypadków drogowych z udziałem pieszych na terenie poszczególnych powiatów. Od 2018 r. dodatkowym kryterium<sup>44</sup> oceny realizacji programu została liczba wypadków z udziałem pieszych na przejściach dla pieszych z winy kierującego.

(akta kontroli str. 366-455)

Informacje o miejscach, w tym przejściach dla pieszych, a także odcinkach dróg, na których dochodziło do zdarzeń drogowych z udziałem pieszych (oraz o przyczynach tych zdarzeń) znajdowały się w: opracowywanych miesięcznych informacjach<sup>45</sup>, okresowych analizach<sup>46</sup> i korespondencji kierowanej z KWP. Informacje o najbardziej niebezpiecznych miejscach przekazywane były ponadto radnym Rady Miasta Włocławek w trakcie posiedzeń Komisji ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

(akta kontroli str. 72-74, 78-79, 84-85, 89, 94-95, 99-100, 103-104, 109, 113-116, 128-130, 135-136, 139-141, 144-146, 149-151, 154-156, 159-161, 179-181, 190-193, 197-200, 208-210, 213-214, 216, 218-219, 222-223, 226-227, 230, 239, 243, 252, 269, 272, 318, 456-473)

Na terenie będącym we właściwości KMP znajdowały się trzy przejścia dla pieszych, na których dochodziło najczęściej do zdarzeń drogowych z udziałem pieszych<sup>47</sup>. Jak wyjaśnił Komendant, przy wyborze tych miejsc sugerowano się nie ilością zdarzeń drogowych, lecz natężeniem ruchu pieszych, a także zdarzeń rejestrowanych w systemie SEWIK. Wśród wytypowanych, jako szczególnie niebezpiecznych, nie wskazywano miejsc znajdujących się w sąsiedztwie przejść dla pieszych.

(akta kontroli str. 7, 120-122)

W sporządzanych analizach Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa nie wskazano kategorii dotyczącej miejsc niebezpiecznych dla pieszych. Sporządzano natomiast karty weryfikacji zagrożenia. Do Komendy nie wpływały informacje odnoszące się do lokalizacji niebezpiecznych przejść dla pieszych.

(akta kontroli str. 11, 279-293, 474-477)

4. Funkcjonariusze WRD najczęściej występowali z uwagami i propozycjami związanymi z poprawą widoczności znaków poziomych na przejściach dla pieszych oraz w sprawach zamontowania sygnalizacji świetlnej. Dokonywali także lustracji dróg, gdzie występowały uchybienia. Sporządzano także wystąpienia do zarządców dróg o ich usunięcie<sup>48</sup>.

(akta kontroli str. 82, 91, 101, 111, 117, 321-323, 478-485)

<sup>41</sup> Tj. zabrakło sposobów typowania miejsc i odcinków stanowiących zagrożenie dla pieszych.

<sup>42</sup> Wraz z współrzędnymi geograficznymi w formacie DMS.

<sup>43</sup> Aneks do Wojewódzkiego programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na drogach województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2018-2020.

<sup>44</sup> Wprowadzonym Aneksem z 18 czerwca 2018 r. do Wojewódzkiego programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na drogach województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2018-2020.

<sup>45</sup> Zapoznawany z nimi był Komendant Miejski Policji.

<sup>46</sup> Przesyłanych do WRD KWP.

<sup>47</sup> We Włocławku dwa miejsca na Placu Wolności oraz ul. Chopina 46. Na Placu Wolności brak było zainstalowanej sygnalizacji świetlnej.

<sup>48</sup> W 2016 r. sporządzonych było 47 wystąpień, w 2017 r. - 51, w 2018 r. - 44, w 2019 r. - 64, w 2020 r. (do 20 lipca) - 45.

5. Dla wszystkich poddanych szczegółowej kontroli NIK 52 zdarzeń drogowych, w tym 24 mających miejsce na przejściach dla pieszych, sporządzono KZD. Sposób ich wypełniania opisany został w dalszej części wystąpienia pokontrolnego w sekcji: „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 546-553)

W okresie objętym kontrolą nie przeprowadzono analiz ani kontroli rzetelności i wiarygodności danych dotyczących zdarzeń drogowych rejestrowanych w SEWIK. W dniu 23 maja 2019 r. Pierwszy Zastępca KWP skierował do komendantów miejskich/powiatowych policji pismo, w którym wskazał<sup>49</sup>, że cały czas mają miejsce nieprawidłowości m.in. w zakresie rejestracji czasu zgłoszenia i czasu przybycia na miejsce zdarzenia. Wskazał, że brak „zarejestrowanych czasów zgłoszenia i przybycia na miejsce, uniemożliwia dokonywanie rzetelnych analiz w zakresie m.in. czasu reakcji Policji na zdarzenia drogowe (...)”. Polecił w związku z powyższym m.in.:

- a) zwiększyć nadzór nad poprawnością rejestracji zdarzeń drogowych w SEWIK,
- b) przeprowadzić weryfikację zarejestrowanych zdarzeń drogowych w SEWIK za 2018 r. oraz 2019 r,
- c) poinformować I Zastępcę KWP do 26 czerwca 2019 r. o przeprowadzonych czynnościach.

W dniu 18 czerwca 2019 r. Komendant poinformował Pierwszego Zastępcę KWP, że „wszystkie brakujące dane w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji za 2018 i 2019 zostały uzupełnione”.

Komendant podał, że rzetelność i wiarygodność rejestrowanych zdarzeń drogowych w SEWIK kontroluje na bieżąco KWP i raz w miesiącu specjalista WRD, posiadający to zadanie w zakresie swoich obowiązków. Sposób wypełniania KZD oraz wprowadzanie danych do SEWIK za lata 2018 i 2019 opisane zostały w dalszej treści wystąpienia pokontrolnego w sekcji: „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 11, 554, 579-580, 584-588)

Zamieszczone w SEWIK dane były aktualizowane, w szczególności w zakresie śmierci poszkodowanego w okresie po zdarzeniu drogowym. Informacje dotyczące sposobu zakończenia sprawy<sup>50</sup> nie były aktualizowane. Dla zgłoszeń 52 zdarzeń drogowych<sup>51</sup> sporządzono KZD. W 40 przypadkach prowadzono postępowanie przygotowawcze, w czterech sporządzono wnioski o ukaranie, w siedmiu sprawach postępowanie zakończono mandatem karnym. W SEWIK nie było informacji odnoszących się do sposobu zakończenia postępowań przygotowawczych lub skutków skierowanych wniosków o ukaranie. W dwóch przypadkach zaktualizowano informacje dotyczące śmierci ofiary na skutek doznanych obrażeń ciała, która nastąpiła w terminie 30 dni liczonych od dnia wypadku drogowego. Informacje zawarte we wszystkich KZD wprowadzone zostały do SEWIK w terminie określonym w § 3 ust. 2 zarządzenia nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych<sup>52</sup>. Aktualizacji dokonywała osoba zajmująca się wprowadzaniem danych do SEWIK. Zagadnienie kompletności danych zawartych w SEWIK opisane zostało w dalszej części wystąpienia pokontrolnego w sekcji: „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 526-527, 546-553)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. „Program poprawy bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym na drogach powiatu wrocławskiego na 2017 r.”<sup>53</sup> z 20 stycznia 2017 r. nie zawierał wskazanego w Wojewódzkim programie działań Policji na rzecz bezpieczeństwa na drogach

<sup>49</sup> Powołując się na analizy dokonane przez Biuro Ruchu Drogowego KGP.

<sup>50</sup> Innego niż mandat karny.

<sup>51</sup> Wymienionych w pkt 5 niniejszego wystąpienia

<sup>52</sup> Dalej: „Zarządzenie w sprawie statystyki drogowej”.

<sup>53</sup> Dalej: „program dla powiatu wrocławskiego”.



województwa kujawsko-pomorskiego w 2017 r.<sup>54</sup> sposobu typowania miejsc i odcinków zagrożonych dla pieszych<sup>55</sup>. Zgodnie z pkt II wojewódzkiego programu - program dla powiatu włocławskiego powinien zostać opracowany w oparciu o założenia wojewódzkiego programu.

Komendant wyjaśnił, że w powiatowym programie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na lata 2015-2016 brak było konieczności typowania miejsc zagrożonych oraz powiadamiania o realizacji KWP w Bydgoszczy. Sporządzając powiatowy program działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na 2017 r. skopiowano sposób realizacji tego zadania z programu na lata 2015-2016.

(akta kontroli str. 388-414, 678)

2. 13 z 26 poddanych kontroli KZD z lat 2018-2020 (tj. 50%), wypełnionych było niezgodnie z instrukcją stanowiącą załącznik nr 2 do Zarządzenia nr 31 z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych<sup>56</sup>. W kontrolowanych dokumentach pominięto obowiązek wpisania godzin przyjęcia zgłoszenia i przybycia na miejsce zdarzenia<sup>57</sup>. Wzór KZD i tryb postępowania z nią określają odpowiednio załączniki nr 1 i 2 tego zarządzenia.

Komendant wyjaśnił, że policjanci ruchu drogowego Komendy Miejskiej Policji we Włocławku nie wypełniali kart zdarzenia drogowego w zakresie godziny przyjęcia zgłoszenia oraz przybycia na miejsce zdarzenia z uwagi na to, iż dane te były zaciągane z systemu wspomaganego dowodzenia. Przyznał jednocześnie, że policjanci nie wpisywali godzin przyjęcia jak i godziny przybycia na miejsce zdarzenia w karcie zdarzenia drogowego, ponieważ do 31 grudnia 2017 r. zgodnie z zarządzeniem w sprawie statystyki drogowej przy kolizjach jak i wypadkach drogowych bez ofiar śmiertelnych można było pominąć te dane.

(akta kontroli str.546-553, 577)

3. Stwierdzono nieprawidłowe sporządzanie KZD lub nierzetelne wprowadzenie informacji o zdarzeniach drogowych do SEWIK. I tak:
- w sześciu przypadkach<sup>58</sup> na 52 skontrolowane (11,5%), do SEWIK nie wprowadzono godzin zgłoszenia i przybycia na miejsce zdarzenia, a dane znajdowały się w KZD;
  - w KZD WT48/18 nie określono godziny przybycia na miejsce zdarzenia, natomiast godzina samego zdarzenia została określona na 19.55. W SEWIK wprowadzono informację, że zdarzenie to miało miejsce o 19.43;
  - w KZD WM22/16 nie wpisano godziny przybycia na miejsce, zaś w SEWIK nie wprowadzono godziny zgłoszenia, pomimo, że w karcie została podana;
  - w KZD WM2/19, w poz. 179, znajdowała się informacja o prowadzeniu postępowania przygotowawczego, co nie zostało odzwierciedlone w SEWIK.

Zgodnie z § 3 ust. 2 Zarządzenia w sprawie statystyki drogowej, rejestracji informacji dotyczących zgłoszonego zdarzenia drogowego dokonuje się w terminie nie przekraczającym 7 dni, licząc od daty zgłoszenia, poprzez wprowadzenie do SEWIK danych zawartych w karcie zdarzenia drogowego. Według załączników nr 1 i 2 do tego zarządzenia KZD wypełnia się poprzez postawienie znaku „X” w odpowiednie pole (pola) lub wpisanie wymaganej informacji.

<sup>54</sup> Zatwierdzonym 17 stycznia 2017 r. przez Pierwszego Zastępcę KWP, dalej: „program wojewódzki”.

<sup>55</sup> Tj. (dla miast powyżej 100 tys. ludności) wspólnie z zarządcami dróg „w oparciu o własne kryteria uwzględniające m.in. liczbę zaistniałych zdarzeń z udziałem pieszych”; w oparciu o charakterystykę rejonu, w tym odczucia społeczne (tj. „miejsce, w którym ryzyko potrącenia pieszego jest stosunkowo duże lub oczekiwanie społeczności lokalnej wskazują na duży stopień poczucia zagrożenia niezależnie od zaistniałych zdarzeń drogowych”).

<sup>56</sup> Dz. Urz. z 2015 r. poz. 85, ze zm., dalej ” zarządzenie w sprawie statystyki drogowej”.

<sup>57</sup> Poz. 14 i 15 w karcie, dotyczyło to: WT48/18, WM6/18, WT65/18, KM996/18 WT63/18, WM3/18, WM2/18, WM2/19, WM5/19, KM107/19, WM8/19, WT75/19, WT3/20.

<sup>58</sup> Dot.: WT30/16, WM43/16, KM348/16, WM31/17, WM29/17, WM25/17.

Skutkiem tego zawarte w KZD i SEWIK informacje na temat przebiegu zdarzeń drogowych nie były ze sobą w pełni zgodne.

Komendant wyjaśnił, że „specjalista WRD na bieżąco monitoruje wprowadzanie KZD do SEWIK. Dokonuje poprawy danych w przypadkach ujawnienia sprawców zdarzeń drogowych oraz sposobu zakończenia postępowania w sprawie kolizji i wypadków drogowych. Ponadto na bieżąco poprawiane są błędy w danych wprowadzanych do SEWIK”.

NIK wskazuje, że mimo powyższej weryfikacji w KZD i SEWIK stwierdzono wskazane nieścisłości.

(akta kontroli str. 546-554, 580)

4. W okresie po wejściu w życie Aneksu do Wojewódzkiego programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa na drogach województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2018-2020, tj. po 16 listopada 2018 r. nie przekazywano do WRD KWP informacji o liczbie przypadków dyslokowania patroli ruchu drogowego w rejonach wytypowanych miejsc niebezpiecznych dla pieszych. Zgodnie z pkt 4 ww. programu, w brzmieniu obowiązującym po wejściu aneksu, kierownik komórki ruchu drogowego KMP/KPP powinien przekazać stosowną informację za dany powiat do 20 dnia miesiąca następującego po zakończeniu każdego kwartału.

Komendant wyjaśnił, że „Komenda Miejska Policji we Włocławku nie wysyłała do Komendy Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy liczby dyslokowanych patroli policjantów ruchu drogowego w miejsca wcześniej wyznaczone lub niebezpieczne dla pieszych z uwagi, iż polecenia były realizowane na bieżąco przez funkcjonariuszy WRD (...) Nadmieniam, iż KWP w Bydgoszczy nie przypominało, że KMP we Włocławku nie wysyła tych danych. Komenda Wojewódzka w Bydgoszczy posiada również możliwości wglądu w systemie SWD na daną jednostkę policji (...) i zweryfikowania zadań, miejsc zagrożonych, jak i konkretnych zadań przekazywanych na odprawach do służby policjantom ruchu drogowego”.

(akta kontroli str. 435-436, 456-462, 577)

NIK wskazuje, że Wojewódzki program działań Policji na rzecz bezpieczeństwa na drogach województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2018-2020, w brzmieniu obowiązującym po wejściu aneksu, nie przewidywał wskazanych w wyjaśnieniach wyłączeń w zakresie przekazywania tej informacji.

#### OCENA CZĄSTKOWA

Komenda w badanym okresie właściwie identyfikowała i monitorowała niebezpieczne przejścia dla pieszych. W celu realizacji powyższych zadań, opracowała i realizowała programy dotyczące bezpieczeństwa pieszych, w tym na przejściach dla pieszych. Identyfikację i monitorowanie ww. miejsc umożliwiały m.in. wykonywane przez Komendę półroczne i roczne analizy dotyczące stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w których to m.in. zawierano informacje dotyczące wypadków i kolizji drogowych oraz zabitych i rannych według miejsca zdarzenia. Działania te miały jednak ograniczoną skuteczność biorąc pod uwagę liczbę zdarzeń, które miały miejsce na terenie będącym we właściwości Komendy, kwalifikowanych, jako najechanie na pieszego na przejściu. Liczba takich zdarzeń wzrosła z 10 w okresie od kwietnia do września 2016 r. do 32 w analogicznym okresie 2019 r. W terminie od października do marca przełomu lat 2016/2017 w stosunku do analogicznego okresu lat 2019/2020 liczba tych zdarzeń utrzymywała się na tym samym poziomie (19 zdarzeń). W okresach letnio-jesiennych zwiększeniu uległ także wskaźnik ciężkości wypadków<sup>59</sup>

Komenda wywiązywała się z obowiązku sporządzania kart ze zdarzeń drogowych zaistniałych na przejściach dla pieszych i wprowadzania danych do SEWIK, jednak stwierdzono nieprawidłowości w ich wypełnianiu oraz niezgodności danych zawartych w tym systemie z danymi z kart.

<sup>59</sup> W okresie od kwietnia do września 2016 r. odnotowano 1 ofiarę śmiertelną i 3 ciężko ranne. W analogicznym okresie 2019 r. w zdarzeniach tych jedna osoba poniosła śmierć, a 10 zostało ciężko rannych. Na przełomie lat 2016/2017 pięciu pieszych zostało ciężko rannych, a w analogicznym okresie 2019/2020 – czterech.

## 2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych

Opis stanu faktycznego

1. Badanie przebiegu pełnienia służb przez policjantów WRD w trakcie dziesięciu wybranych miesięcy z okresu objętego kontrolą<sup>60</sup> wykazało, że stan etatowy WRD wynosił od 51 do 54 etatów, w ramach których jednocześnie służbę na drogach pełniło od 8 do 41 funkcjonariuszy.

(akta kontroli str. 503-523)

KMP prowadziła planowe i cykliczne działania kontrolno-prewencyjne, w których uwzględniano m.in. działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Wynikały one z corocznych Planów działań profilaktycznych koordynowanych przez Biuro Ruchu Drogowego KGP oraz były zgodne z wojewódzkimi i powiatowymi programami działań policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych, obowiązującymi w okresie objętym kontrolą. Lokalne plany zawierały m.in.: określenie celu działania, taktykę pełnienia służby (warianty działań), zadania dla uczestniczących funkcjonariuszy, zadania dla służb dyżurnych, określenie sił i środków do udziału w działaniach, organizację działań, łączności dowodzenia i zabezpieczenia logistycznego, współpracę ze środkami masowego przekazu, termin gotowości. Po zakończonych działaniach sporządzana była pisemna informacja o ujawnionych wykroczeniach i zastosowanych środkach prawnych. Były to np.: „Plan wzmożonych działań kontrolnych „Bezpieczny Pieszy” ukierunkowanych na rzecz bezpieczeństwa pieszych w dniu 08 stycznia 2020 roku na terenie działania KMP we Włocławku”, „Niechroniony Uczestnik Ruchu Drogowego”, „Bezpieczny Pieszy”.

(akta kontroli str. 486-501, 589-605)

Komendant wyjaśnił, że dyslokacja służby dokonywana była na podstawie m.in.:

- analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i porządku publicznego oraz zagrożenia przestępczością na drogach;
- natężenia ruchu drogowego i kategorii pojazdów poruszających się na poszczególnych odcinkach dróg;
- harmonogramów pełnienia służby na drogach objętych centralną koordynacją;
- planów wykorzystywania dróg w sposób szczególny;
- krajowych, wojewódzkich i powiatowych planów działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- analizy danych wynikających z funkcjonowania Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa.

W trakcie kontroli dwudziestu losowo wybranych protokołów z odpraw służby patrolowej stwierdzono, że ujęto w nich informacje o aktualnym stanie bezpieczeństwa i porządku w rejonie służbowym. Funkcjonariusze zapoznawani byli z zadaniami codziennymi oraz zadaniami stałymi.

(akta kontroli str. 12-13, 606-647)

2. W Komendzie nie opracowano wewnętrznej metodologii opiniowania projektów ruchu drogowego, obowiązujące przepisy nie obligują do opracowania takich zasad. Do opiniowania ww. dokumentów Komendant upoważnił Naczelnika WRD posiadającego wykształcenie wyższe (pedagogiczne), 24 lata służby w Policji oraz ukończoną Wyższą Szkołę Policji w Szczytnie. Komendant nie otrzymywał uwag i zastrzeżeń, co do wydanych opinii do projektów organizacji ruchu. Wydanie opinii nie było poprzedzone oględzinami miejsca, dla którego opracowano projekt organizacji ruchu. KMP nie monitorowała sposobu wykorzystania wydanych przez siebie opinii. W 2016 r. zaopiniowano 250 projektów organizacji ruchu, w 2017 r. - 300, w 2018 r. - 336, w 2019 r. - 443.

(akta kontroli str. 13, 82, 92, 101, 111)

3. Funkcjonariusze WRD nie prowadzili postępowań karnych dotyczących zdarzeń, w których piesi stracili życie mających miejsce na transeuropejskiej sieci drogowej TENT.

<sup>60</sup> Czerwiec 2016 r.- 2020 r., grudzień 2016 r.- 2019 r. oraz marzec 2020 r.

Na terenie powiatu włocławskiego, na tych trasach, nie było przejść dla pieszych.

W dyspozycji WRD znajdowała się dokumentacja dwóch zdarzeń drogowych z udziałem pieszych. (z 9 stycznia 2020 r. oraz 26 lutego 2020 r.). W obu przypadkach sporządzono: KZD, dokumentację fotograficzną, notatkę dotyczącą ewentualnego istnienia nagrania zarejestrowanego przez system monitoringu, protokół oględzin oraz szkic miejsca wypadku drogowego, a także notatkę urzędową. Pozostałe akta postępowań znajdowały się w KWP, Prokuraturze Rejonowej we Włocławku lub Sądzie Rejonowym we Włocławku.

(akta kontroli str. 648-676)

4. Komendant wyjaśnił, że rejonu obejmujące przejścia dla pieszych były patrolowane, zarówno statycznie, jak i dynamicznie, przy wykorzystaniu pojazdów oznakowanych i nieoznakowanych. W okolicach przejść funkcjonariusze WRD w 2018 r. odnotowali 454 wykroczenia dotyczące przekroczenia prędkości, w 2019 r. – 1121, a w 2020 r.<sup>61</sup> - 693<sup>62</sup>. W KMP dokonywano oceny wyników działań kontrolno-prewencyjnych prowadzonych w celu zapewnienia bezpieczeństwa m.in. na przejściach dla pieszych. Wykorzystywano do tego wyniki ustalone na podstawie Statystycznej Karty Czynności Policjanta Ruchu Drogowego.

(akta kontroli str. 13, 16, 491, 495, 501, 606-647)

Funkcjonariusze WRD uczestniczyli w prowadzonych działaniach kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa pieszych<sup>63</sup>, które wynikały z realizacji planów BRD KGP, KWP jak i własnych.

(akta kontroli str. 486-501, 590-605)

Komendant nie występował do Inspekcji Transportu Drogowego z propozycją zainstalowania w rejonach wzmożonego ruchu (np. szkół) urządzeń rejestrujących prędkość lub pojazdy niestosujące się do sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach.

(akta kontroli str. 13)

5. Przy realizacji działań na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa m.in. na przejściach dla pieszych, KMP współpracowała w szczególności z: Miejskim Zarządem Usług Komunalnych i Dróg, Wydziałem Dróg, Transportu Zbiorowego i Energii oraz Wydziałem Komunikacji Urzędu Miasta, Powiatowym Zarządem Dróg, Starostwem Powiatowym, a także Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego<sup>64</sup>. Prowadzone były również działania prewencyjne w szkołach i przedszkolach związane z bezpieczeństwem poruszania się na drogach. W trakcie prac organizowano: spotkania w terenie, wizje lokalne<sup>65</sup>. Dokonywano również ocen bezpieczeństwa drogowego<sup>66</sup>, prowadzono także, wspólnie z zarządcami dróg, analizy przyczyn najpoważniejszych zdarzeń drogowych. W opinii Komendanta „Efektem podjęcia działań jest ograniczenie liczby kolizji i wypadków drogowych na przejściach dla pieszych do minimum”. Nie wystąpiły przypadki odmowy zaproponowanej współpracy, zarówno ze strony Komendanta, jak i podmiotów, do których się zwracano z taką propozycją.

(akta kontroli str. 13-14, 202-207)

6. Funkcjonariusze KMP uczestniczyli w wielu cyklicznych kampaniach i działaniach dotyczących podniesienia poziomu bezpieczeństwa na drogach, w tym na przejściach dla pieszych skierowanych do różnych grup wiekowych (dzieci, młodzież, seniorzy). Były to m.in.: „Bezpieczna droga do szkoły”, „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczne ferie”, „Bezpieczny senior”, „Tydzień zrównoważonego transportu”. Ponadto funkcjonariusze WRD uczestniczyli

---

<sup>61</sup> Do 25 maja 2020 r.

<sup>62</sup> Brak danych za 2016 i 2017 r. ze względu na zmianę z 01.01.2018 r. Systemu Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji (SESOL). Urządzenia do pomiaru prędkości, którymi dysponował WRD, nie rejestrowały ilości wykonanych pomiarów prędkości.

<sup>63</sup> W tym dotyczących przejść dla pieszych.

<sup>64</sup> Coroczne rozdawanie świateł odbaskowych dla uczestników ruchu drogowego.

<sup>65</sup> Dotyczyły montowania kamer na skrzyżowaniach dróg tj. w rejonach przejść dla pieszych. Były to związane z realizacją programu Urzędu Miasta Włocławek pn. „Inteligentne systemy transportowe”. Ponadto dotyczyły problemów ewentualnego doświetlenia przejść dla pieszych lub ich modernizacji.

<sup>66</sup> W tym na przejściach dla pieszych.

m.in. w lokalnych debatach np. „Bezpieczna droga-wygrane życie”. Komendant wyjaśnił, że efekty, jakie chciano osiągnąć, to zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych z udziałem pieszych oraz wskazanie najbardziej niebezpiecznych miejsc (w tym przejść dla pieszych). W opinii Komendanta założone efekty zostały osiągnięte. Informacje o przeprowadzanych działaniach upubliczniano na stronach internetowych Policji. Ponadto organizowano liczne spotkania (przykładowo: wraz z Krajowym centrum Ruchu Drogowego zorganizowano seminarium pt. „Bezpiecznie chce się żyć”<sup>67</sup>, z Urzędem Miasta i Gminy Chodecz spotkanie pt. „Bezpieczne ferie”, z Urzędem Miasta Włocławek spotkanie w temacie „Bieg po życie” oraz cztery tury szkolenia dla Straży Pożarnej pt. „Zabezpieczanie miejsca zdarzenia”). Pięciokrotnie prowadzono również spotkania w tematach: „Bezpieczny pieszy”, „Bezpieczny rowerzysta”, „Bezpieczny motocyklista”, „Bezpieczna młodzież i senior” „Senior na drodze”.

W 2017 r. zorganizowano 48 spotkań w szkołach podstawowych i gimnazjach w zakresie bezpiecznego poruszania się po drogach publicznych. W 2018 i 2019 r. odbyło się po 47 takich spotkań.

(akta kontroli str. 13-14, 80-82, 91, 101, 110-111, 152-153, 202-207)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

**OCENA CZĄSTKOWA**

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania Komendanta polegające na przygotowaniu i realizowaniu przez funkcjonariuszy planów kontrolnych oraz prewencyjnych, a także uwzględnianiu w organizacji służb na drodze kwestii dotyczących poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych.

## **IV. Uwagi i wnioski**

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

Uwagi

NIK nie formułuje uwag.

Wnioski

1. Podjęcie działań mających na celu właściwe sporządzanie przez policjantów KZD.
2. Wprowadzanie do systemu SEWIK danych zgodnych z KZD.
3. Przekazywanie do WRD KWP informacji o liczbie przypadków dyslokowania patroli ruchu drogowego w rejonu wytypowanych miejsc najbardziej niebezpiecznych.

---

<sup>67</sup> 05 stycznia 2019 r.

4.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Bydgoszczy. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykonania  
wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie 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,      września 2020 r.

Kontroler  
Jacek Kalas

Główny specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Bydgoszczy  
p.o. Dyrektor  
Tomasz Sobecki

.....  
*podpis*

.....  
*podpis*