



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.003.22.2020

młodszy inspektor Krzysztof Zawołański
Komendant Powiatowy Policji
Komenda Powiatowa Policji w Nakle nad Notecią
ul. Poczтова 11
89-100 Nakło nad Notecią

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 Powiatowa Policji w Nakle nad Notecią ul. Pocztowa 11, 89-100 Nakło nad Notecią ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	mł. insp. Krzysztof Zawołański, Komendant Powiatowy Policji ² , od 22 lutego 2019 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: insp. Krzysztof Stefaniak, p.o. a następnie Komendant Powiatowy Policji, w okresie od 11 lipca 2017 r. do 21 lutego 2019 r., kom. Mariusz Gaik, p.o. Komendanta Powiatowego Policji, w okresie od 2 czerwca 2017 r. do 10 lipca 2017 r. insp. Krzysztof Bodziński, p.o. a następnie Komendant Powiatowy Policji, w okresie od 1 sierpnia 2016 r. do 1 czerwca 2017 r. nadkom. Dariusz Stoiński, Komendant Powiatowy Policji, w okresie od 20 marca 2013 r. do 31 lipca 2016 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych. 2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2016 r. do dnia zakończenia kontroli ³ , 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 ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontroler	Artur Nierebiński, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/59/2020 z 18 maja 2020 r. (akta kontroli str.1-3)

¹ Dalej: „KPP” lub „Komenda”

² Dalej: „Komendant”

³ Tj. do 3 września 2020 r.

⁴ Dz. U. z 2020 r. poz.1200 , dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia podejmowane przez Komendanta działania w zakresie identyfikacji i monitorowania najbardziej niebezpiecznych przejść dla pieszych w obszarze właściwości KPP. Podlegli funkcjonariusze rzetelnie analizowali stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, opiniowali projekty organizacji ruchu drogowego, a uwagi i propozycje przedsięwzięć niezbędnych do usprawnienia i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zgłaszali m.in. zarządcom dróg celem ich wyeliminowania.

W ocenie NIK Komenda była przygotowana organizacyjnie do zapewnienia bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Dzięki cyklicznie powtarzanim przedsięwzięciom, m.in. w ramach realizacji planów działań kontrolno – prewencyjnych, liczba zdarzeń drogowych na przejściach dla pieszych pozostawała na niskim poziomie w stosunku do ogółu zdarzeń na drogach powiatu nakielskiego (1,2%). Jednakże, pomimo szeregu działań podejmowanych przez funkcjonariuszy Referatu Ruchu Drogowego⁶, w tym również profilaktycznych realizowanych na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego, oraz bieżącej współpracy m.in. ze Strażą Miejską w Nakle nad Notecią oraz władzami samorządowymi z terenu powiatu nakielskiego na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w porównaniu do 2016 r. nie uległa zmniejszeniu. Tym samym działania Komendanta okazały się niewystarczające dla zapewnienia pełnej ochrony pieszych na przejściach.

Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości dotyczyły głównie nierzetelnego sporządzania Kart Zdarzeń Drogowych⁷, a także nieterminowego lub nierzetelnego wprowadzenia informacji o zdarzeniach drogowych do Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji⁸.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych

Opis stanu faktycznego

1. Zgodnie z art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji¹⁰ KPP była jednostką właściwą do wykonywania zadań na terenie powiatu nakielskiego. Zgodnie z obowiązującymi w badanym okresie Regulaminami Komendy Powiatowej Policji w Nakle nad Notecią¹¹ zadania związane z pełnieniem służby na drogach wykonywali funkcjonariusze Referatu Ruchu Drogowego, który wchodził w skład Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego.

Według stanu na 1 stycznia: 2016 r. w RRD służbę pełniło 18 funkcjonariuszy (wraz z kierownikiem), z których 17 faktycznie kierowano do służby na drodze. Obsadę

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁶ Dalej: „RRD” lub „Referat”.

⁷ Dalej: „KZD”.

⁸ Dalej: „SEWiK”.

⁹ 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.

¹⁰ Dz. U. z 2020 r. poz. 360.

¹¹ Wprowadzonym przez Komendanta 26 września 2007 r. (ze zmianami z 15 grudnia 2009 r., z 7 grudnia 2012 r.) oraz wprowadzonym 27 maja 2020 r.

Referatu zwiększono o jeden etat¹² od 1 maja 2017 r. Do 1 stycznia 2020 r. pozostawała na niezmiennym poziomie. W okresie objętym kontrolą nie występowały wakaty w RRD.

Komendant podał, że nie prowadzono analiz działania pionu ruchu drogowego pod kątem problemów i trudności związanych z realizacją przydzielonych im zadań. Ponadto dodał, że liczba etatów w danych komórkach organizacyjnych regulowana jest zarządzeniem Komendanta Głównego Policji¹³.

(akta kontroli str. 2-71)

Spośród 27 funkcjonariuszy pełniących służbę w RRD w okresie objętym kontrolą¹⁴:

- 18 miało ukończone szkolenie specjalistyczne w zakresie ruchu drogowego RRD, z czego dziewięciu zostało przeszkolonych w okresie objętym kontrolą,
- 11 ukończyło szkolenie z obsługi wideorejestratorów wykroczeń (VR), z czego siedmiu w okresie objętym kontrolą,
- 11 ukończyło szkolenie kontroli tachografów (wszyscy w okresie objętym kontrolą),
- trzech ukończyło kurs specjalistyczny kierowania motocyklem szosowym (wszyscy w okresie objętym kontrolą),
- 21 ukończyło szkolenie doskonalenia techniki jazdy samochodem (z czego 18 w okresie objętym kontrolą),
- 12 ukończyło kurs kwalifikowanej pierwszej pomocy (z czego ośmiu w okresie objętym kontrolą),
- żaden z funkcjonariuszy pełniących służbę w RRD nie ukończył szkolenia dotyczącego czynności na miejscu zdarzenia drogowego (RWD).

Według stanu na 1 stycznia 2020 r. spośród 19 funkcjonariuszy pełniących służbę w RRD: pięciu nie ukończyło kursu specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego (RD).

Naczelnik Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego wyjaśnił, że do 2020 r. nie było zainteresowania ze strony Policjantów udziałem w szkoleniu w zakresie RWD, natomiast na 2020 r. wysłano zapotrzebowanie do Komendy Wojewódzkiej Policji na przeszkolenie pięciu funkcjonariuszy. Do 1 września nie otrzymano zgody na skierowanie ich do jego odbycia. Jeżeli chodzi o Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego to w 2020 r. dwóch funkcjonariuszy uczestniczyło w 3-dniowych bezpłatnych szkoleniach online organizowanych przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w tematyce „stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego”. Dodał, że dwóch policjantów jest w trakcie realizacji kursu specjalistycznego z ruchu drogowego, pozostali zostaną skierowani na to szkolenie w miarę możliwości.

(akta kontroli str. 72-118)

W latach 2016-2020 potrzeby pionu Ruchu Drogowego w KPP finansowane były głównie z budżetu podstawowego Policji. Wydatki osobowe uzupełniono o środki z Programu Modernizacji Policji, a wydatki rzeczowe zasilano także z rezerw celowych oraz darowizn.

¹² Na podstawie rozkazu organizacyjnego nr 2/17 Komendanta z 11 maja 2017 r.

¹³ Tj. zarządzeniem nr 1041/2007 z dnia 28 września 2007 r. Komendanta Głównego Policji w sprawie szczegółowych zasad organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji.

¹⁴ W badanym okresie ośmiu funkcjonariuszy przestało pełnić służbę w RRD.

W 2016 r. koszty utrzymania RRD wyniosły łącznie 983,3 tys. zł, (w tym koszty osobowe stanowiły 859,8 tys. zł.), w 2017 r. było to 1 074,6 tys. zł (w tym koszty osobowe 924,5 tys. zł), w 2018 r. – 1 165,4 tys. zł (w tym koszty osobowe 1 014,9 tys. zł), w 2019 r. – 1 310,5 tys. zł (w tym koszty osobowe 1 141,2 zł), a w 2020¹⁵ r. – 662,9 tys. zł (w tym koszty osobowe 585,8 tys. zł).

(akta kontroli str. 119-122)

Według stanu na 1 stycznia 2016 r. RRD do służby na drogach mógł wykorzystywać cztery radiowozy oznakowane i jeden nieoznakowany wyposażony w wideorejestrator, jeden oznakowany furgon patrolowy oraz dwa motocykle. Stan ten zwiększono na 1 stycznia 2018 r. o dwa motocykle. Natomiast na 1 stycznia 2020 r. RRD dysponował: pięcioma radiowozami oznakowanymi, jednym nieoznakowanym wyposażonym w wideorejestrator oraz dwoma motocyklami. Wszystkie te środki transportowe były sprawne na dzień 1 stycznia 2016 r., 2018 r. oraz 2020 r.

Ponadto funkcjonariuszy RRD wyposażano w sprzęt konieczny do prowadzenia służby na drogach, w tym m.in.: jeden wideorejestrator wykroczeń, cztery radarowe mierniki prędkości, jeden aparat fotograficzny, dwa radiotelefony noszone¹⁶, dwa mobilne terminale przewoźne oraz dwa noszone¹⁷ i trzy wózki do mierzenia odległości. Policjanci dysponowali także: czterema przyrządami do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu wyposażonymi w drukarkę, ośmioma przenośnymi urządzeniami do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu, jednym analizatorem tarcz tachografu oraz 20 jednorazowymi narkotesterami.

(akta kontroli str. 124-129)

2. KPP dysponowała wiedzą o liczbie: wypadków drogowych, które miały miejsce w okresie objętym kontrolą, ich ofiar oraz kolizji, a także znała główne przyczyny tych zdarzeń, w tym wypadków kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściach dla pieszych. Od kwietnia 2016 r. do marca 2020 r. na terenie działania KPP odnotowano łącznie 234 wypadki oraz 4 043 kolizje drogowe. Na przejściach dla pieszych doszło do 22 wypadków (8,5%). We wszystkich sprawach sprawcą był kierujący. Stwierdzono też 28 kolizji drogowych (0,7%), z czego w 18 przypadkach sprawcą był kierowca, w siedmiu pieszy, a w pozostałych sprawach winy nie ustalono. Na drogach powiatu nakielskiego w tym okresie zginęły 42 osoby, 111 zostało ciężko rannych, a 177 lekko. Na przejściach dla pieszych zginął jeden pieszy (2,3%), 10 osób zostało ciężko rannych(9%), a 13 lekko rannych (7,3%).

W wybranych przedziałach czasowych liczba wypadków i ich ofiar kształtowała się następująco:

- od 1 kwietnia do 30 września 2016 r. zarejestrowano łącznie 39 wypadków i 436 kolizji drogowych, z tego na przejściach dla pieszych doszło do jednego wypadku i jednej kolizji w wyniku, których jedna osoba została ciężko ranna;
- od 1 października 2016 r. do 31 marca 2017 r. odnotowano 18 wypadków i 499 kolizji drogowych, z tego na przejściach dla pieszych odnotowano jeden wypadek i trzy kolizje. W ich następstwie jedna osoba została lekko ranna;
- od 1 kwietnia do 30 września 2017 r. doszło do 51 wypadków i 453 kolizji drogowych, z czego na przejściach dla pieszych miały miejsce trzy wypadki i dwie kolizje drogowe w wyniku, których jedna osoba została ciężko, a dwie lekko ranne;

¹⁵ Stan na 31 maja 2020 r.

¹⁶ Od 1 stycznia 2020 r.

¹⁷ Od 1 stycznia 2020 r.

- od 1 października 2017 r. do 31 marca 2018 r. zarejestrowano 25 wypadków i 548 kolizji drogowych, z czego na przejściach dla pieszych zdarzyły się dwa wypadki i pięć kolizji drogowych w wyniku, których jedna osoba została ciężko, a trzy lekko ranne;
- od 1 kwietnia do 30 września 2018 r. miało miejsce 28 wypadków i 547 kolizji drogowych, z czego na przejściach dla pieszych doszło do dwóch wypadków i dwóch kolizji drogowych. W ich wyniku dwie osoby zostały lekko ranne;
- od 1 października 2018r. do 31 marca 2019 r. miało miejsce 27 wypadków i 513 kolizji drogowych, z czego na przejściach dla pieszych doszło do siedmiu wypadków i pięciu kolizji drogowych, w następstwie których jedna osoba zmarła, cztery zostały ciężko, a trzy lekko ranne;
- od 1 kwietnia do 30 września 2019 r. zarejestrowano 25 wypadków i 511 kolizji drogowych, w tym na przejściach dla pieszych miały miejsce dwa wypadki i pięć kolizji drogowych. Dwie osoby zostały lekko ranne;
- od 1 października 2019 r. do 31 marca 2020 r. odnotowano 21 wypadków i 536 kolizje. Na przejściach doszło do dwóch wypadków i pięciu kolizji drogowych. Trzy osoby zostały ciężko ranne.

(akta kontroli str. 130-131, 441-443)

RRD sporządzał półroczne i roczne analizy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie działania KPP. Odnosiły się one całościowo do bezpieczeństwa w ruchu drogowym bez wyszczególniania kwestii bezpieczeństwa pieszych. Ponadto w okresie objętym kontrolą sporządzano sprawozdania z działania Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa. W analizach tych nie naniesiono zagrożeń dotyczących niebezpiecznych przejść dla pieszych. Dane dotyczące zdarzeń mających miejsce na przejściach dla pieszych gromadzone były w systemie SEWIK.

Komendant wyjaśnił m.in., że w aspekcie bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych nie wykorzystywano oraz nie inicjowano badań naukowych, chociaż tematyka ta pozostawała w szczególnym zainteresowaniu Policji. W 2018 roku został wprowadzony „Plan Poprawy Bezpieczeństwa Pieszych i Rowerzystów na lata 2018/2020”, natomiast wcześniej na terenie działania KPP od 2015 roku do 2017 roku obowiązywał „Powiatowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Pieszych w Ruchu Drogowym”. W 2018 roku oraz 2019 roku przeprowadzono lustracje przejść dla pieszych w całym powiecie pod kątem oznakowania, oświetlenia oraz umiejscowienia przejść dla pieszych. O ujawnionych nieprawidłowościach w tej materii powiadomiono właściwych zarządców dróg. Dbając o bezpieczeństwo najmłodszych uczestników ruchu drogowego w 2018 roku skontrolowano osoby odpowiadające za bezpieczeństwo dzieci idących do szkoły. Komendant dodał, że monitorowane były także zdarzenia drogowe z udziałem pieszych i raz na pół roku wyznaczane były miejsca szczególnie niebezpieczne dla pieszych. Zgodnie z „Powiatowym Programem Poprawy Bezpieczeństwa Pieszych w Ruchu Drogowym” dokonywana była comiesięczna analiza stanu bezpieczeństwa w kontekście zagrożeń wynikających z relacji kierujący-pieszy, jak i zachowań samych pieszych. Ponadto „Plan Poprawy Bezpieczeństwa Pieszych i Rowerzystów”, zobowiązywał do kontroli przejść dla pieszych pod kątem infrastruktury (oznakowanie, oświetlenie, umiejscowienie), a w razie nieprawidłowości skierowania informacji do właściwego zarządcy drogi. W rejon przejść niebezpiecznych dyslokowane były patrole celem eliminacji zachowań niepożądanych. Problematyka zagrożeń na przejściach poruszana była na spotkaniach profilaktycznych w szkołach powiatu nakielskiego, jak również w lokalnych mediach.

(akta kontroli str. 62-71, 132-157)

3. W Komendzie dokonywano identyfikacji najbardziej niebezpiecznych przejść dla pieszych w oparciu o wytyczne określone w „Wojewódzkim programie działań Policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych na drogach województwa kujawsko pomorskiego na lata 2018-2020”. Począwszy od 2018 r. wskazywano od trzech do 11 takich przejść. W 2020 r. z uwagi na wyznaczenie tożsamyh co w 2019 r. przejść dla pieszych, danych do Komendy Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy nie przekazano.

(akta kontroli str. 158-166, 331-364)

Komendant wyjaśnił m.in., że miejsca niebezpieczne typowano na podstawie danych uzyskiwanych z systemu SEWIK. Głównym kryterium była liczba zdarzeń zaistniałych w okresie ostatnich 6 miesięcy, w przypadku poprawy bezpieczeństwa wyznaczane było nowe miejsce zagrożone. Pod uwagę brane były także takie parametry jak liczba zdarzeń z udziałem pieszych, natężenie ruchu, liczba ujawnionych wykroczeń popełnianych przez oraz wobec pieszych. Typowanie wyżej wymienionych miejsc należało do kompetencji kierownika odpowiedzialnego za komórkę ruchu drogowego przy nadzorze bezpośredniego przełożonego. Dane o wyznaczonych miejscach niebezpiecznych lub ich zmianie przekazywane były do Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy. Innym podmiotom (np. Starostwu Powiatowemu w Nakle nad Notecią, urzędom gmin, itp.) informacje te przekazywano w zależności od potrzeb samych zainteresowanych. Przed wyznaczeniem kolejnych miejsc niebezpiecznych sprawdzano czy poziom bezpieczeństwa uległ poprawie.

(akta kontroli str. 62-71)

4. Funkcjonariusze pełniący służbę na drogach zgłaszali, m.in. zarządcóm dróg, uwagi dotyczące przedsięwzięć niezbędnych do usprawniania i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych. Najczęściej zgłoszenia dotyczyły ubytków i nierówności w nawierzchni oraz nieczytelnych lub uszkodzonych znaków. Łącznie do zarządców dróg skierowano 409 wystąpień, w tym 51 w 2016 r., 51 w 2017 r., 119 w 2018 r., 141 w 2019 r. i 47 w 2020 r¹⁸. RRD monitorował stan realizacji ww. wniosków skierowanych do zarządców dróg i sporządzał z tego stosowne analizy dla komendanta w odstępach kwartalnych.

Szczegółowe badanie 12 takich wystąpień dotyczących przejść dla pieszych wykazała, że Komenda otrzymywała odpowiedzi od podmiotów do których były kierowane, zawierające informacje o sposobie usunięcia nieprawidłowości lub uzasadnienie w przypadku braku takiej możliwości.

(akta kontroli str.167-261)

5. Dla wszystkich 50 zdarzeń drogowych kwalifikowanych jako najechanie na pieszego sporządzono KZD. Dane znajdujące się w tych kartach były zgodne z zapisami zamieszczonymi w notatnikach funkcjonariuszy Policji. Co do zasady zawierały: datę i miejsca zdarzenia, markę i numer pojazdu oraz dane personalne uczestników zdarzenia drogowego.

(akta kontroli str. 262-263)

Komendant wyjaśnił, że informacje z systemu SEWiK były analizowane a wynikające z nich wnioski wykorzystywano podczas planowania służb w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Wszystkie objęte badaniem KZD dane wprowadzone do SEWiK zaktualizowano. Komendant podał, że dane aktualizowano na podstawie notatek sporządzanych przez funkcjonariuszy KPP. Po przeprowadzonych czynnościach wyjaśniających lub

¹⁸ Stan na 30 czerwca 2020 r.

postępowaniach przygotowawczych sporządzano zaświadczenia końcowe, na podstawie których w SEWiK uzupełniano szczegółowe informacje dotyczące zdarzeń drogowych. W badanej próbie nie wystąpiły przypadki korygowania danych zweryfikowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

(akta kontroli str. 62-71, 262-263)

6. Przeprowadzone w toku kontroli badanie odwzorowania w SEWiK danych ujętych w KZD w stosunku do 50 zdarzeń zakwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych wykazało, że:

- dla wszystkich zgłoszeń zdarzeń drogowych sporządzono KZD, a w 17 przypadkach zrobiono to w sposób kompletny,
- w jednym przypadku przeprowadzono czynności wyjaśniające, a w 26 kolejnych postępowanie przygotowawcze,
- w siedmiu przypadkach dane odwzorowane w SEWiK były zgodne z danymi zawartymi w KZD¹⁹,
- w 48 przypadkach informacje na temat zdarzenia drogowego zostały wprowadzone do SEWiK w terminie nieprzekraczającym 7 dni, licząc od daty zgłoszenia,

Ponadto w jednym przypadku, kiedy pieszy w wyniku wypadku drogowego zmarł, w SEWiK zarejestrowano schemat zdarzenia drogowego, który zawierał ogólny plan sytuacyjny oraz szkic miejsca zdarzenia, przedstawiający najistotniejsze informacje o jego przebiegu.

(akta kontroli str. 262-263)

7. Komendant wskazał, że KZD oraz zaświadczenia ze zdarzenia drogowego nie były przekazywane do zarządców dróg. Natomiast funkcjonariusze sporządzali notatki informujące zarządcę drogi o ewentualnych nieprawidłowościach, powstałych podczas zdarzeń drogowych.

(akta kontroli str. 62-71)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W dwóch przypadkach z 50 objętych badaniem, informacje o zdarzeniach drogowych zostały wpisane do SEWiK z naruszeniem terminu wskazanego 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 drogowych²⁰, tj po upływie siedmiu dni od zgłoszenia zdarzenia. Dotyczyło to zdarzenia drogowego z 6 sierpnia 2016 r. (zgłoszonego 8 sierpnia 2016 r.) i zarejestrowanego w SEWiK 22 sierpnia 2016 r. oraz zdarzenia z 11 lutego 2019 r. (zgłoszonego tego samego dnia), zarejestrowanego w SEWiK 15 marca 2019 r.

(akta kontroli str.262-263)

Naczelnik Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego wyjaśnił, że KZD są sporządzane przez funkcjonariuszy obsługujących zdarzenia drogowe a następnie przesyłane do i przekazywane pracownikom Zespołu do spraw Wykroczeń, którzy wprowadzają tę informację do SEWiK.

(akta kontroli str.115-118)

¹⁹ Dotyczyło to KZD z 21 maja 2018 r. (EWK 106959499T), z 1 stycznia 2017 r. (EWK 105322277M), z 27 listopada 2017 r. (EWK 106582133F), z 22 maja 2017 r. (EWK 105912445J), z 17 listopada 2017 r. (EWK 106546477G), z 14 grudnia 2017 r. (EWK 106617505Q) oraz z 14 grudnia 2017 r. (EWK 106616488Q).

²⁰ Dz. Urz. KGP z 2015 r. poz. 85, ze zm., dalej jako „Zarządzenie nr 31”.

2. W 41 przypadkach spośród 50 zbadanych KZD stwierdzono nieprawidłowe ich sporządzanie lub nierzetelne wprowadzenie informacji o zdarzeniach drogowych do SEWiK:

- w pięciu przypadkach wskazane w KZD godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia różniły się od tych umieszczonych w SEWiK. Dotyczyło to KZD z 28 września 2018 r. (EWK 108189242D), z 5 listopada 2018 r. (EWK 108295004Q), z 11 września 2019 r. (EWK 108150227C), z 10 października 2019 r. (EWK 108221402F) oraz z 8 lipca 2019 r. (EWK 108030152L);

- w pięciu przypadkach w KZD nie podano daty i godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia, a dane te wskazano w SEWiK, a ponadto w KZD współrzędne GPS miejsca zdarzenia różniły się od tych wskazanych w SEWiK. Dotyczyło to KZD z 7 października 2018 r. (EWK 107355068G), z 11 grudnia 2018 r. (EWK 107492777T), z 2 września 2018 r. (EWK 107251543G), z 30 stycznia 2019 r. (EWK 107672702A) oraz z 17 września 2019 r. (EWK 108162915N);

- w czterech przypadkach w KZD nie podano daty i godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia, a dane te wskazano w SEWiK. Dotyczyło to KZD: z 15 listopada 2018 r. (EWK 107443389G), z 14 czerwca 2018 r. (EWK 107014421D), z 26 marca 2018 r. (EWK 106815442L) oraz z 10 grudnia 2018 r. (EWK 107492443W);

- w dwóch przypadkach tj. KZD z 6 września 2016 r. (EWK 104819783T) oraz KZD z 27 września 2017 r. (EWK 106429179F) w SEWiK wskazano jako miejsce zdarzenia tylko przejście dla pieszych, gdzie w KZD zaznaczono także skrzyżowanie z drogą pierwszeństwa;

- w dwóch przypadkach w SEWiK wskazano jako miejsce zdarzenia tylko przejście dla pieszych, gdzie w KZD zaznaczono także jezdnię, a ponadto wskazane w KZD i w SEWiK daty i godziny zdarzenia, zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia różniły się od siebie. Dotyczyło to KZD z 6 września 2019 r. (EWK 108139915K) oraz z 21 lutego 2019 r. (EWK 107716031M);

- w KZD z 25 listopada 2019 r. (EWK 108366662X) dane wskazane w karcie dotyczące: daty i godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia, współrzędne GPS oraz dane sprawcy zdarzenia różniły się od tych wprowadzonych do SEWiK;

- w KZD z 21 lutego 2018 r. (EWK 106761016P) nie podano daty i godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia (dane te były umieszczone w SEWiK), a ponadto w SEWiK wskazano jako miejsce zdarzenia tylko przejście dla pieszych, gdzie w KZD zaznaczono także jezdnię;

- w KZD z 6 czerwca 2016 r. (EWK 104757808A) zaznaczono także jezdnię, a w SEWiK wskazano jako miejsce zdarzenia tylko przejście dla pieszych;

- w KZD z 9 października 2019 r. (EWK 108220085K) nie zaznaczono najechania na pieszego (w SEWiK tak), a ponadto w SEWiK podano inne godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia niż te zapisane w KZD;

- w KZD z 4 stycznia 2017 r. (EWK 105322164G) wskazane w KZD współrzędne GPS miejsca zdarzenia różniły się od tych wskazanych w SEWiK;

- w KZD z 2 marca 2017 r. (EWK 105497975F) w SEWiK wskazano jako miejsce zdarzenia tylko przejście dla pieszych, gdzie w KZD zaznaczono także jezdnię;

- w KZD z 30 września 2017 r. (EWK 106438043X) wskazano jako miejsce zdarzenia przejście dla pieszych oraz jezdnię, gdzie w SEWiK wskazano tylko przejście dla pieszych, a także nie umieszczono w SEWiK daty i godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia (w KZD te dane były);

- w KZD z 31 października 2019 r. (EKW 108276033Q) nie wpisano uczestników zdarzenia drogowego, w SEWiK wskazano jako miejsce zdarzenia tylko przejście dla pieszych, gdzie w KZD zaznaczono także jezdnię, a ponadto wskazane w KZD współrzędne GPS oraz daty i godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia różniły się od tych wprowadzonych do SEWiK;
- w KZD z 27 października 2017 r. (EWK 106506278F) w SEWiK nie wskazano działającej sygnalizacji świetlnej oraz jezdni gdzie informacje te wskazano w KZD;
- w KZD z 27 października 2017 r. (EWK 106506829F) wskazane w KZD współrzędne GPS miejsca zdarzenia różniły się od tych wskazanych w SEWiK;
- w KZD z 7 lutego 2017 r. (EWK 105401995J) wpisano dane pieszego w miejscu danych kierującego pojazdem, a ponadto w SEWiK wskazano jako miejsce zdarzenia tylko przejście dla pieszych, gdzie w KZD zaznaczono także jezdnię;
- w KZD z 9 października 2017 r. (EWK 106455558A) wskazane w KZD współrzędne GPS miejsca zdarzenia różniły się od tych wskazanych w SEWiK, a także w SEWiK wskazano jako miejsce zdarzenia tylko przejście dla pieszych, gdzie w KZD zaznaczono także jezdnię;
- w KZD z 9 czerwca 2018 r. (EWK 107003906F) nie wskazano daty i godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia oraz współrzędnych GPS, gdzie dane te umieszczono w SEWiK;
- w KZD z 20 października 2018 r. (EWK 107392051D) podana data i godzina zdarzenia różniła się do tej wprowadzonej do SEWiK;
- w KZD z 31 października 2018 r. (EWK 107416992F) wskazane w KZD współrzędne GPS miejsca zdarzenia różniły się od tych wskazanych w SEWiK, a ponadto podana w KZD data i godzina zdarzenia różniła się do tej wprowadzonej do SEWiK;
- w KZD z 21 listopada 2018 r. (EWK 107461739L) nie podano czasu przybycia na miejsce zdarzenia (dane te umieszczono natomiast w SEWiK);
- w KZD z 14 sierpnia 2018 r. (EWK 108099281G) wskazano inne współrzędne GPS oraz inne godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia niż te wskazane w SEWiK;
- w KZD z 2 stycznia 2019 r. (EWK 107560913H) nie wskazano daty i godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia, wskazane w KZD współrzędne GPS miejsca zdarzenia różniły się od tych wskazanych w SEWiK, a ponadto w SEWiK wskazano jako miejsce zdarzenia tylko przejście dla pieszych, gdzie w KZD zaznaczono także jezdnię;
- w KZD z 11 stycznia 2019 r. (EWK 107625277X) nie wskazano daty i godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia, a ponadto w SEWiK wskazano jako miejsce zdarzenia tylko przejście dla pieszych, gdzie w KZD zaznaczono także jezdnię;
- w KZD z 11 lutego 2019 r. (EWK 107760941P) nie wskazano daty i godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia, wskazane w KZD współrzędne GPS miejsca zdarzenia różniły się od tych wskazanych w SEWiK, w SEWiK wskazano jako miejsce zdarzenia tylko przejście dla pieszych, gdzie w KZD zaznaczono także jezdnię, a ponadto w KZD nie wpisano uczestnika zdarzenia drogowego;
- w KZD z 1 września 2019 r. (EWK 108130052U) wskazano inne godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia niż te wskazane w SEWiK, a ponadto w SEWiK nie zaznaczono odcinka prostego drogi (w KZD zaznaczono);
- w KZD z 21 stycznia 2020 r. (EWK 108580995T) wskazano inne godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia niż te wskazane w SEWiK,

a ponadto w KZD jako miejsce zdarzenie wskazano oprócz przejścia dla pieszych także jezdnię, gdzie w SEWiK wskazano odcinek prosty i przejście dla pieszych;

- w KZD z 14 stycznia 2020 r. wskazano inne godziny zgłoszenia oraz przybycia patrolu na miejsce zdarzenia oraz współrzędne GPS niż te wskazane w SEWiK, a ponadto w SEWiK wskazano jako miejsce zdarzenia tylko przejście dla pieszych, gdzie w KZD zaznaczono także jezdnię;

Warunki i sposób rejestracji informacji dotyczących zgłoszonych zdarzeń drogowych oraz sposób wypełniania KZD zostały określone przez Komendanta Głównego Policji w Zarządzeniu nr 31. Zgodnie z przywołanym już § 3 ust. 2 tego zarządzenia 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. Wzór KZD i tryb postępowania z nią określają odpowiednio załączniki nr 1 i nr 2 do wyżej wymienionego zarządzenia. Zgodnie z ich treścią karty zdarzenia drogowego wypełnia się poprzez postawienie znaku „X” w odpowiednie pole (pola) lub wpisanie wymaganej informacji.

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

(akta kontroli str. 262-263)

Naczelnik Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego wyjaśnił, że rozbieżności pomiędzy KZD a informacjami zawartymi w SEWiK wynikają z informacji dodatkowych zbieranych w trakcie czynności wykonywanych po zdarzeniu i poza miejscem zdarzenia, które są następnie uzupełniane w systemie. Błędy w KZD wynikają także z omyłek pisarskich lub przeoczeń Policjantów sporządzających dokument. Brak wpisywania godzin czasu przyjęcia zgłoszenia oraz czasu przybycia na miejsce zdarzenia wynikają z błędnej interpretacji instrukcji wypełniania KZD. Od 2019 r. tematyka ta została doprecyzowana i od tamtej pory zagadnienie to jest pod szczególnym nadzorem. Przy wprowadzaniu informacji o zdarzeniach drogowych do SEWiK powyższe daty i godziny były zwyczajowo uzupełniane.

(akta kontroli str. 115-118)

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK Komenda była przygotowana organizacyjnie do realizacji pełnienia służby na drogach. Pozytywnie Izba ocenia także podejmowanie przez Komendanta działań służących monitorowaniu bezpieczeństwa w obszarze przejść dla pieszych oraz wykorzystywanie wyników analiz stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym do planowania działań kontrolno – prewencyjnych. KPP identyfikowała najbardziej niebezpieczne przejścia dla pieszych zgodnie z określonymi wytycznymi.

W kontrolowanym okresie doszło jednak do nierzetelnego sporządzenia KZD oraz wprowadzania informacji do systemu SEWiK częściowo niezgodnych z KZD, a także nieterminowego wprowadzenia informacji o zdarzeniach drogowych do SEWiK.

W ocenie NIK mimo podejmowanych działań KPP nie była w pełni skuteczna w eliminowaniu zagrożeń na przejściach dla pieszych. W badanym okresie zarówno liczba wypadków jak i kolizji na przejściach dla pieszych wzrosła w porównaniu do roku 2016.

2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych

1. Badanie przebiegu pełnienia służb przez policjantów RRD w trakcie dziesięciu wybranych miesięcy z okresu objętego kontrolą²¹ wykazało, że wszyscy funkcjonariusze RDD pełnili służby na drogach. Ustalono ponadto, że:

- średnia²² dobowa liczba policjantów na służbie pełnym wymiarze godzin wynosiła odpowiednio 8,7 w czerwcu 2016 r.; 9,1 w grudniu 2016 r.; 8,1 w czerwcu 2017 r.; 9,2 w grudniu 2017 r.; 7,7 w czerwcu 2018 r.; 9,4 w grudniu 2018 r.; 9,3 w czerwcu 2019 r.; 9,6 w grudniu 2019 r.; 10,5 w marcu 2020 r. oraz 9,3 w czerwcu 2020 r., co zapewniało średnio 4,4 patrolu w czerwcu 2016 r.; 4,8 w grudniu 2016 r.; 4,3 w czerwcu 2016 r.; 4,9 w grudniu 2017 r.; 3,7 w czerwcu 2018 r. 4,6 w grudniu 2018 r.; 4,5 w czerwcu 2019 r.; 4,5 w grudniu 2019 r.; 5,1 w marcu 2020 r. oraz 4,3 w czerwcu 2020 r.;

- średnia obsada policjantów na pierwszej zmianie (od 6-14) wynosiła od 4,1 policjantów w czerwcu 2016 r.; 5,3 w grudniu 2016 r.; 4,8 w czerwcu 2017 r.; 5,6 w grudniu 2017 r.; 5,6 w czerwcu 2018 r.; 5,2 w grudniu 2018 r.; 5,3 w czerwcu 2019 r.; 5,7 w grudniu 2019 r.; 5,9 w marcu 2020 r. oraz 5,5 w czerwcu 2020 r.;

- średnia obsada policjantów na drugiej zmianie (od 14-22) wynosiła od 4,0 policjantów w czerwcu 2016 r.; 3,4 w grudniu 2016 r.; 3,3 w czerwcu 2017 r.; 3,5 w grudniu 2017 r.; 3,1 w czerwcu 2018 r.; 4,2 w grudniu 2018 r.; 3,9 w czerwcu 2019 r.; 3,7 w grudniu 2019 r.; 4,6 w marcu 2020 r. oraz 3,7 w czerwcu 2020 r.;

- natomiast w porze nocnej (od 22-6) średnia obsada policjantów na służbie wynosiła 0,5 policjanta w czerwcu 2016 r.; 0,5 w grudniu 2016 r.; 0,3 w czerwcu 2017 r.; 0,6 w grudniu 2017 r.; 0,1 w czerwcu 2018 r.; 0,7 w czerwcu 2019 r. oraz 0,1 w grudniu 2019 r.²³;

- średnia dobowa liczba absencji wynosiła odpowiednio: 8,2 w czerwcu 2016 r.; 7,9 w grudniu 2016 r.; 10,3 w czerwcu 2017 r.; 9,6 w grudniu 2017 r.; 10,3 w czerwcu 2018 r.; 8,8 w grudniu 2018 r.; 9,7 w czerwcu 2019 r.; 9,4 w grudniu 2019 r.; 9,5 w marcu 2020 r. oraz 11,3 w czerwcu 2020 r.

(akta kontroli str.264-273)

Naczelnik Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego wyjaśnił, że z prowadzonych przez KPP analiz wynika, że do zdarzeń drogowych w porze nocnej dochodzi sporadycznie. Służby na drogach w godzinach nocnych organizowane są tylko pod planowane działania występujące okazjonalnie np. „duże imprezy”. Jeżeli chodzi o pozostałe zmiany (6-14 i 14-22) liczba patroli i funkcjonariuszy dysponowana jest w oparciu o grafik planowanych działań, w tym akcji o charakterze ogólnowojewódzkim i krajowym, które występują cyklicznie oraz działań lokalnych (np. trzeźwy poranek).

(akta kontroli str.115-118)

Komendant wyjaśnił, że podczas odpraw do służby przy dyslokacji brane są też pod uwagę sygnały od mieszkańców, którzy nie czują się bezpiecznie w swoich miejscowościach.

(akta kontroli str. 62-71, 275-364)

Na podstawie badania 50 odpraw do służby ustalono, że były one przeprowadzane zgodnie z wymogami określonymi w zarządzeniach Komendanta Głównego Policji

²¹ Czerwiec z okresu 2016 r.- 2020 r., grudzień z okresu 2016 r.- 2019 r. oraz marzec 2020 r.

²² Średnia liczona w odniesieniu do danego miesiąca.

²³ W grudniu 2018 r. , marcu 2020 r. oraz czerwcu 2020 r. Policjanci RRD w KPP nie pełnili służb w porach nocnych.

w sprawie pełnienia służby na drogach²⁴. Policjanci przeprowadzający odprawy sprawdzali m.in.: gotowość do pełnienia służby, przekazywali informacje o aktualnym stanie bezpieczeństwa i porządku w rejonie jej pełnienia, informowali o dyslokacji oraz składzie patrolu oraz wskazywali dowódcę patrolu. Określano ponadto sposób pełnienia służby i realizacji zadań służbowych, czas przerwy w służbie oraz przypomniano o warunkach bezpiecznego jej pełnienia.

We wszystkich objętych analizą odprawach policjantom RDD polecano zwracanie szczególnej uwagi na niechronionych uczestników ruchu, w tym na wykroczenia popełnione przez oraz wobec pieszych oraz pomiar prędkości w pobliżu przejść dla pieszych.

(akta kontroli str. 62-71, 365)

2. W okresie od 1 stycznia 2016 r. do 30 czerwca 2020 r. w KPP nie było opracowanej jednolitej procedury opiniowania projektów organizacji ruchu drogowego. Komendant wyjaśnił m.in., że każdy projekt jaki wpłynie do Komendy jest poddawany ocenie pod kątem zgodności z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa uczestników ruchu. W przypadkach rażących nieprawidłowości projekt jest opiniowany negatywnie. W sytuacji ujawnienia niezgodności stanu faktycznego z dokumentacją wynikającą z projektu zmiany organizacji ruchu drogowego wysyłano wystąpienie do zarządcy drogi lub policjant kontaktował się osobiście z osobą odpowiedzialną za organizację ruchu, aby nieprawidłowość została sprostowana. Ponadto dodał, że w przypadkach, gdy projekt dotyczył zmiany organizacji ruchu drogowego znaczącej skali (dużego obszaru, budowy nowo powstałej drogi), dokonywano lustracji miejsca objętego zmianą organizacji ruchu drogowego (budowa S-5, ograniczenia tonażowe przy wjeździe do miasta Nakło nad Notecią), w pozostałych przypadkach nie przeprowadzano lustracji.

W okresie objętym kontrolą nie wpłynęły do Komendy uwagi dotyczące opinii wydawanych przez funkcjonariuszy KPP.

(akta kontroli str. 62-71, 167-200, 443)

3. Analiza dokumentacji dotyczącej 10 zdarzeń kwalifikowanych jako najechanie na pieszego w tym jednego wypadku ze skutkiem śmiertelnym, wykazała że funkcjonariusze KPP dokumentujący czynności na miejscu zdarzeń oraz prowadzący postępowania wyjaśniające sporządzali każdorazowo KZD, na których umieszczano szkic miejsca zdarzenia, notatkę informacyjną o zdarzeniu drogowym oraz zaświadczenia o zdarzeniu drogowym (wstępne i ostateczne).

W badanym okresie nie miał miejsca wypadek na przejściu dla pieszych ze skutkiem śmiertelnym w transeuropejskiej sieci drogowej TENT.

(akta kontroli str. 62-71, 366, 445-452)

4. W okresie objętym kontrolą funkcjonariusze realizowali następujące działania o charakterze kontrolno-prewencyjnym: 1) „Niechroniony Uczestnik Ruchu Drogowego” (NURD) - działania te realizowano z poziomu powiatu minimum raz w miesiącu (39 akcji w których udział brało 367 funkcjonariuszy) oraz w ramach koordynowanych akcji wojewódzkich (58 akcji w których udział brało 756 funkcjonariuszy); 2) „Bezpieczny Pieszony” - z poziomu powiatu raz w miesiącu (43 akcje w których udział brało 883 funkcjonariuszy); 3) „Świeć Przykładem”

²⁴ Tj. § 11 Zarządzenia nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie pełnienia służby na drogach przez policjantów oraz § 8 Zarządzenia Nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach (Dz. Urz. KGP z 2007 r., nr 13, poz. 100, ze zm.) oraz § 8 Zarządzenia Nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach (Dz. Urz. KGP z 2017 poz. 64, ze zm.).

(11 akcji w których udział brało 139 funkcjonariuszy). Powyższe działania były również realizowane z poziomu działań krajowych i wojewódzkich.

Komendant wyjaśnił, że w KPP nie prowadzono statystyki, która dawałaby możliwość wygenerowania danych dotyczących liczby kontroli prędkości pojazdów przeprowadzonych w pobliżu przejść dla pieszych. Skutkami prowadzonych akcji były: ujawnione 3781 wykroczeń, w tym 1310 wykroczeń, których sprawcami okazali się piesi. W związku z ujawnionymi wykroczeniami nałożono 1783 mandaty, sporządzono 23 wnioski o ukaranie do sądu. W pozostałych 1975 przypadkach sprawców wykroczeń pouczano.

(akta kontroli str. 62-71, 367-396)

Komendant wskazał, że w latach 2016-2020 nie zwracano się do Inspekcji Transportu Drogowego o instalacje urządzeń rejestrujących prędkość. Propozycje takie zgłaszano z inicjatyw społecznej. W konsekwencji sporządzano analizę bezpieczeństwa wskazanego miejsca celem weryfikacji zagrożeń oraz zasadności ustawienia takiego urządzenia. Dodał także, że w przypadkach stwierdzenia możliwości poprawy bezpieczeństwa pieszych w rejonie przejścia dla pieszych czy bezpośrednio na nich, każdorazowo do zarządcy drogi kierowane było wystąpienie.

(akta kontroli str. 62-71, 167-200, 397-428)

5. W zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych policjanci KPP współpracowali ze Strażą Miejską w Nakle nad Notecią w zakresie kontroli osób odpowiadających za bezpieczeństwo dzieci idących do szkoły. Podpisano również porozumienie z Urzędem Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią w przedmiocie budowy miasteczka rowerowego oraz modernizacji przejść dla pieszych.

(akta kontroli str. 62-71, 429-440)

Stwierdzone
nieprawidłowości
OCENA CZĄSTKOWA

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania Komendanta w zakresie eliminowania zagrożeń 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 Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

Wnioski 1. Terminowe wprowadzanie informacji o zdarzeniach drogowych do SEWiK.
2. Rzetelne sporządzanie KZD oraz odwzorowywanie ich w systemie SEWiK.

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

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
Artur Nierebiński
główny specjalista k.p.

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

.....
podpis

.....
podpis