



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD-4101-007-02/2013
P/13/100

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	P/13/100 – Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym.
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
<i>Kontrolerzy</i>	Kontrolę przeprowadzili, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ : 1. Zdzisław Stefan Zbierski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86489 z 13 czerwca 2013 r. 2. Katarzyna Michalska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86497 z 30 lipca 2013 r. 3. Krzysztof Holli, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86498 z 30 lipca 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1-4)
<i>Jednostka kontrolowana</i>	Komenda Miejska Policji w Gdańsku, ul. Nowe Ogrody 27, kod pocztowy 80-803, nr statystyczny 19123609400211, dalej: „KMP” lub „Komenda”. (dowód: akta kontroli str. 5)
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Komendantem Miejskim Policji w Gdańsku jest od dnia 7 kwietnia 2010 r. inspektor Zbigniew Pakuła. (dowód: akta kontroli str. 5)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, ocenia² działania Komendy na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym w okresie objętym kontrolą, tj. w latach 2012 – 2013 (I półrocze).

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli oceniła pozytywnie m.in.:

- organizację i realizację służby pionu ruchu drogowego na drogach;
- współpracę Komendy z podmiotami pozapolicyjnymi;
- wykorzystywanie systemu SWD oraz funkcjonowanie systemu SEWiK;
- realizację przez Komendę przedsięwzięć dotyczących jakości wykonywanych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- system badania i oceniania efektywności działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach.

Ponadto Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła nieprawidłowość polegającą na niewystarczającym przeszkoleniu funkcjonariuszy pionu ruchu drogowego do działań na drogach, która nie obciąża jednak Komendanta, gdyż podejmował działania mające na celu poprawę stanu wyszkolenia tych funkcjonariuszy.

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

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

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Komenda Miejska Policji w Gdańsku, w tym Wydział Ruchu Drogowego (dalej: „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 Gdańska w województwie pomorskim.

Komendant Miejski Policji w Gdańsku (dalej: „Komendant”), w porozumieniu z Komendantem Wojewódzkim Policji w Gdańsku, nadał w dniu 5 grudnia 2011 r. Regulamin Komendy Miejskiej Policji w Gdańsku (dalej: „Regulamin Komendy”), w którym określił m.in. strukturę Komendy oraz zadania WRD oraz Wydziału ds. Przestępstw w Ruchu Drogowym i Wykroczeń (dalej: „WPRDiW”). Według Regulaminu, który wszedł w życie 1 stycznia 2012 r., Komenda działa zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, zarządzeniami, decyzjami, rozkazami i poleceniami Komendanta Głównego Policji i Komendanta Wojewódzkiego Policji w Gdańsku, a także wydanymi w granicach ustawowych kompetencji decyzjami i poleceniami Wojewody Pomorskiego i Prezydenta Miasta Gdańska.

(dowód: akta kontroli str. 6-17)

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

1.1.1. Zlecenie i wykorzystywanie badań naukowych dotyczących systemu przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym

Opis stanu faktycznego

Z wyjaśnienia Naczelnika WRD wynika, że w 2012 r. Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku (dalej: „Wydział Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku”) wraz z Katedrą i Zakładem Medycyny Sądowej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego sporządził i przekazał do użytku funkcjonariuszom pionu ruchu drogowego schemat postępowania z osobą podejrzaną o przyjęcie środka odurzającego. Ze schematem tym zostali zapoznani wszyscy funkcjonariusze WRD, równocześnie w trakcie odpraw służbowych przeprowadzono instruktaże dotyczące tego zagadnienia, przybliżające policjantom sposób postępowania. Od momentu opracowania schematu do końca 2012 r. poddano badaniu 16 kierujących podejrzanymi o przyjęcie środków odurzających. Analiza zabezpieczonego materiału biologicznego potwierdziła u siedmiu osób obecność niedozwolonych substancji. Natomiast w 2013 r. poddano badaniu 11 kierujących, a u pięciu osób stwierdzono przyjęcie środków niedozwolonych działających podobnie do alkoholu (dane z SESPOL). Ponadto, według wyjaśnienia Naczelnika WRD, WRD współpracuje w sposób ciągły z Miejską Radą Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym (dalej: „MRBRD”), której przewodniczy Prezydent Miasta Gdańska, a bezpośrednim przedstawicielem Komendanta jest Naczelnik bądź Zastępca Naczelnika WRD. W ramach tej współpracy ze strony WRD przekazywane są dane dotyczące zdarzeń drogowych na terenie miasta, natomiast MRBRD zleciła firmie „ECCOM” sporządzenie na ich podstawie „Raportu o stanie bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym na terenie miasta Gdańska” (za rok 2011), który został udostępniony i upubliczniony poprzez stronę internetową MRBRD do wykorzystania m.in. przez WRD. Taki sam raport jest przygotowywany za rok 2012. Ponadto, we współpracy Pomorskiej Rady BRD, MRBRD i Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku opracowano i przekazano policjantom do użytku opracowanie (M. Jędrzejko, P. Jabłoński „Narkotyki i paranarkotyki, charakterystyka

³ Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2011 r. Nr 287, poz. 1687 ze 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.).

i rozpoznawanie zachowań”), które przyczyniło się do poszerzenia wiedzy funkcjonariuszy dotyczącej narkotyków.

(dowód: kontroli str. 58-61)

1.1.2. Elastyczność systemu oddziaływania na bezpieczeństwo na drogach

W WRD sporządzana jest miesięczna „Analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta Gdańska”. Analiza ta zawiera informację o głównych przyczynach i okolicznościach powstawania wypadków drogowych, ich sprawcach oraz ofiarach. Prezentuje również wyniki efektywności służby funkcjonariuszy WRD oraz systematyczne działania profilaktyczne i edukacyjne. W dokumencie tym zawierane są m.in. informacje dotyczące łącznej ilości zdarzeń w rozbiu na kolizje i wypadki drogowe oraz opisane wypadki ze skutkiem śmiertelnym. Wskazywane są miejsca najbardziej zagrożone (na podstawie zdarzeń drogowych) w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Analiza przesyłana jest do wszystkich podległych komisariatów oraz Wydziału Prewencji i Wydziału-Sztabu Komendy celem dalszego wykorzystania służbowego w zakresie planowania służb patrolowych, ich czasookresu, miejsc zagrożonych, jak również zlecenia odpowiednich zadań dla funkcjonariuszy poszczególnych jednostek i komórek. W WRD analiza ta jest wykorzystywana przy dyslokacji służb patrolowych, zapoznawane jest z nią kierownictwo komórki, jak również funkcjonariusze, którzy bezpośrednio dokonują odpraw do służby i zlecający zadania lub mający bezpośredni wpływ na politykę bezpieczeństwa i realizujący zadania w zakresie poprawy infrastruktury drogowej oraz szeroko pojętej profilaktyki na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zgodnie z wyjaśnieniem Naczelnika WRD, w ramach realizacji zadań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, w WRD bierze się pod uwagę natężenie i strukturę ruchu na poszczególnych odcinkach dróg i skrzyżowaniach, co wynika z ewaluacji ciągów komunikacyjnych na terenie miasta Gdańska (zwłaszcza w zakresie budowy i udostępnienia nowych odcinków dróg krajowych, jak: nowa S-7, „Trasa Słowackiego”, „Armii Krajowej z Węzłem Karczemki” i innych).

Według wyjaśnienia Naczelnika WRD, do realizacji ww. zadań bierze się pod uwagę również harmonogram pełnienia służby centralnie koordynowanej, jak również tzw. wojewódzkiej koordynacji. Na ich podstawie do realizacji zadań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego kieruje się funkcjonariuszy wyposażonych w videorejestratory oraz ręczne mierniki prędkości. W 2013 r., na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa, WRD przekazał do Wydziału Ruchu Drogowego KWP propozycję dotyczącą zmian w grafiku służby wojewódzkiej koordynacji na drodze nr 7.

WRD w sposób ciągły, jak również w zależności od potrzeb, wnioskował oraz korzystał ze wsparcia ze strony Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku w ramach działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie miasta Gdańska. Jak wynika z wyjaśnień Naczelnika WRD, od kilku lat do wspólnych służb na terenie miasta kierowani są funkcjonariusze Plutonu Wzmocnienia i Plutonu Wsparcia, będącego bezpośrednio w strukturach Oddziału Prewencji Policji w KWP w Gdańsku (dalej: „OPP w Gdańsku”). Ponadto, w 2012 r. do realizacji zadań na terenie miasta kierowani byli również funkcjonariusze z Zespołu Kontroli Ruchu Drogowego Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku. Ze względu na specyfikę miasta, w ramach nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz w zakresie zabezpieczania imprez o różnym charakterze, korzystano z pomocy funkcjonariuszy pionu ruchu drogowego z jednostek ościennych – miejskich i powiatowych, jak również Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej, Straży Miejskiej. I tak:

- w czerwcu 2012 r. zabezpieczono „Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej – EURO 2012”, które odbywały się na terenie miasta, a do pomocy zostali użyti funkcjonariusze pionu ruchu drogowego z Komend Wojewódzkich Policji w Olsztynie, Bydgoszczy i Szczecinie, w liczbie ok. 200,

- w sierpniu 2012 r. zabezpieczono „Maraton Solidarności”, przy udziale kilkudziesięciu funkcjonariuszy OPP w Gdańsku,
- w listopadzie 2012 r. zabezpieczono na PGE Arena Gdańsk mecz piłki nożnej Polska – Urugwaj, przy udziale 20 funkcjonariuszy pionu ruchu drogowego z jednostek podległych KWP w Gdańsku,
- zabezpieczono Święto Zmarłych, przy udziale m.in. kilkudziesięciu funkcjonariuszy OPP w Gdańsku oraz kilkunastu funkcjonariuszy z Wydziału Konwojowego i Ochronnego KWP w Gdańsku.

(dowód: akta kontroli, str. 59-61)

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Komendanta w zbadanym zakresie.

1.2. Stan organizacyjno-kadrowy pionu ruchu drogowego

1.2.1. Przesłanki i faktyczna organizacja pionu ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

Według Regulaminu Komendy, w skład KMP w zakresie dotyczącym ruchu drogowego wchodziły: WRD oraz WPRDiW, nadzorowane bezpośrednio przez I Zastępcę Komendanta Miejskiej Policji w Gdańsku. W myśl § 9 ust. 1 Regulaminu Komendy działalnością komórek organizacyjnych kierują ich kierownicy przy pomocy zastępców, kierowników komórek niższego szczebla oraz policjantów wyznaczonych do koordynacji działań powołanych zespołów problemowych.

Zgodnie z § 23 Regulaminu Komendy do zakresu zadań WRD należy:

- 1) wykonywanie czynności zapewniających bezpieczeństwo i porządek w ruchu na drogach publicznych przez kierowanie tym ruchem oraz jego kontrolowanie,
- 2) realizowanie zadań związanych z likwidacją skutków zdarzeń drogowych oraz zabezpieczeniem procesowym śladów i dowodów,
- 3) analizowanie zjawisk z dziedziny bezpieczeństwa w ruchu drogowym, określanie tendencji w tym zakresie i kierowanie lokalnej polityki przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym,
- 4) realizacja przedsięwzięć edukacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i młodzieży szkolnej, w zakresie bezpieczeństwa korzystania z dróg i przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym,
- 5) prowadzenie działań zmierzających do ujawnienia sprawców przestępstw dokonywanych w transporcie i przy użyciu środków transportu,
- 6) zapewnienie pilotażu kolumn pojazdów uprzywilejowanych, przewożących delegacje rządowe i zagraniczne, realizujących przewozy materiałów niebezpiecznych, transportujących ładunki nienormatywne oraz współdziałanie w tym zakresie z innymi podmiotami,
- 7) koordynowanie, nadzór i kontrola nad czynnościami z zakresu ruchu drogowego realizowanymi przez komisariaty Policji i komórki organizacyjne Komendy,
- 8) sprawowanie merytorycznego nadzoru nad prowadzeniem ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego oraz nad prowadzeniem ewidencji zdarzeń drogowych,
- 9) efektywne i skuteczne wykorzystanie czasu pracy policjantów ruchu drogowego na rzecz poprawy bezpieczeństwa,
- 10) współdziałanie z innymi służbami Policji w zakresie zwalczania przestępczości pospolitej,
- 11) opiniowanie tymczasowej i docelowej organizacji ruchu na drogach miejskich.

Natomiast zgodnie z § 24 Regulaminu Komendy do zakresu zadań WPRDiW należy:

- 1) prowadzenie postępowań w sprawach o wykroczenia drogowe,
- 2) prowadzenie postępowań w sprawach o przestępstwa w ruchu drogowym,
- 3) sprawowanie merytorycznego nadzoru nad prowadzeniem ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego oraz nad prowadzeniem ewidencji zdarzeń drogowych,
- 4) współdziałanie z innymi służbami Policji w zakresie zwalczania przestępczości pospolitej,
- 5) organizowanie i wykonywanie, nadzór i kontrola działań Policji w zakresie zapobiegania i zwalczania wykroczeń, inicjowanie lokalnej polityki zapobiegania, ujawniania i ścigania sprawców wykroczeń,
- 6) wykonywanie czynności związanych z wydawaniem pozwoleń na posiadanie broni pneumatycznej, miotaczy gazu obezwładniającego, narzędzi i urządzeń, których używanie może zagrażać życiu lub zdrowiu w postaci określonej w przepisach broni białej, broni cięciwowej w postaci kusz i przedmiotów przeznaczonych do obezwładniania osób z pomocą energii elektrycznej,
- 7) prowadzenie postępowań administracyjnych w sprawach określonych w ustawach.

(dowód: akta kontroli str. 7-12)

1.2.2. Stan organizacyjny i liczebny pionu ruchu drogowego – 30.06.2013. Fluktuacja kadr w latach 2012-2013

Stan kadrowy Komendy, w tym pracowników pionu ruchu drogowego, przedstawiał się następująco:

- a) na 31 grudnia 2011 r.:
 - liczba etatów funkcjonariuszy – 1.230, zatrudnienie – 1.165,w tym pion ruchu drogowego:
 - kierownictwo WRD: liczba etatów – 4, zatrudnienie – 4,
 - WRD: liczba etatów – 77, zatrudnienie – 72,
 - Kierownictwo WPRDiW – 3, zatrudnienie – 3,
 - WPRDiW – 34, zatrudnienie – 28,
- b) na 30 czerwca 2013 r.:
 - liczba etatów funkcjonariuszy – 1.230, zatrudnienie – 1.117,w tym pion ruchu drogowego:
 - kierownictwo WRD: liczba etatów – 4, zatrudnienie – 4,
 - WRD: liczba etatów – 77, zatrudnienie – 75,
 - Kierownictwo WPRDiW – 3, zatrudnienie – 3,
 - WPRDiW – 33, zatrudnienie – 29.

Według stanu na 30 czerwca 2013 r. w Komendzie było zatrudnionych 1.117 funkcjonariuszy, tj. o 48 funkcjonariuszy mniej, niż 31 grudnia 2011 r. W pionie ruchu drogowego zatrudnionych było łącznie 111 funkcjonariuszy (79 funkcjonariuszy w WRD oraz 32 funkcjonariuszy w WPRDiW), tj. o czterech funkcjonariuszy więcej, niż 31 grudnia 2011 r. Ponadto, Komenda 30 czerwca 2013 r. zatrudniała 178 pracowników cywilnych, tj. o dwóch mniej, niż 31 grudnia 2011 r.

(dowód: akta kontroli str. 37)

1.2.3. Adekwatność wielkości i struktury pionu ruchu drogowego do stanu bezpieczeństwa na drogach

Z wyjaśnienia Komendanta wynika, że stan kadrowy Komendy w pionie ruchu drogowego w okresie 2012-2013 pozwalał na prawidłową realizację zadań nakreślonych dla pionu ruchu drogowego, przy jednoczesnym stałym zwiększaniu efektywności działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Niemniej jednak, stale utrzymywał się wysoki poziom wakatów: od 6 etatów na 1 stycznia 2012 r. do 10 etatów na 1 czerwca 2013 r. Według wyjaśnienia Komendanta, największym zagrożeniem dla działań Policji na rzecz

bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym nie jest stan etatowy pionu ruchu drogowego, ale niski stan zatrudnienia, tj. absencja policjantów w codziennej służbie, spowodowana znaczną liczbą wakatów, długotrwałymi zwolnieniami lekarskimi oraz udziałem funkcjonariuszy w szkoleniach zawodowych podstawowych i specjalistycznych.

Komendant wyjaśnił również, że obecnie trwają prace związane ze wzmocnieniem etatowym WRD. Stan etatowy tej komórki organizacyjnej zostanie zwiększony z 1 sierpnia 2013 r. o 16 etatów policyjnych (I etap zmian organizacyjnych). Zmiany te wynikają z konieczności realizacji polecenia Komendanta Głównego Policji, dotyczącego osiągnięcia stanu etatowego pionu ruchu drogowego do wartości minimalnej 10% stanu etatowego jednostki. W I etapie zmian wakujące stanowiska pozyskano z podległych komórek i jednostek organizacyjnych Komendy, tj. wydziałów i komisariatów Policji, przy uwzględnieniu ich dotychczasowego obciążenia.

Według wyjaśnienia Komendanta, rozwiązanie to umożliwi mianowanie na stanowiska służbowe funkcjonariuszy legitymujących się odpowiednimi kwalifikacjami zawodowymi i ogólnymi, stażem służby, posiadających wiedzę merytoryczną oraz przygotowanie i kompetencje, które pozwolą w przyszłości na zwiększenie efektywności pracy i jednocześnie zagwarantują wyższy poziom realizacji zadań służbowych w tej komórce organizacyjnej Policji, związanych z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zwalczaniem przestępczości na drogach.

Komendant wyjaśnił także, że kolejny etap zmian organizacyjnych również związany będzie z koniecznością pozyskania w sposób racjonalny etatów z podległych komórek i jednostek organizacyjnych Komendy, co jednak może spowodować ich osłabienie, gdyż każdorazowe mianowanie na stanowiska funkcjonariuszy zatrudnionych w KMP i jej podległych Komisariatach Policji, związane będzie z ewentualnym osłabieniem komórki lub jednostki organizacyjnej, w której dotychczas pełnił służbę policjant. Ponadto, zaistnieje konieczność skierowania funkcjonariuszy na odpowiednie szkolenia, związane ze służbą w pionie ruchu drogowego, co przy ograniczonej liczbie miejsc stanowić będzie pewne utrudnienie. Dodatkowym problemem będzie konieczność wyposażenia funkcjonariuszy w niezbędny do prawidłowego wykonywania czynności służbowych sprzęt, co wiąże się z poniesieniem dodatkowych kosztów.

(dowód: akta kontroli str. 18-21,

Naczelnik Wydziału Kadr i Doskonalenia Zawodowego Komendy (dalej: „Naczelnik WKiDZ”) wyjaśniła, że 1 sierpnia 2013 r. zwiększono stan etatowy WRD o 16 etatów. Stanowi to I etap zmian organizacyjnych w kierunku uzupełnienia stanu etatowego Wydziału do zakładanej wartości. Ponadto Naczelnik WKiDZ wyjaśniła, że 1 sierpnia 2013 r. do Wydziału Kadr i Doskonalenia Zawodowego KMP w Gdańsku (dalej: „WKiDZ”) wpłynęło pismo, w którym I Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Gdańsku polecił do 30 listopada 2013 r. (ostateczna data wejścia w życie rozkazu organizacyjnego wprowadzającego zmiany w etacie) dokonać uzupełnienia stanu etatowego komórki ruchu drogowego w KMP do wartości minimalnej 11,0%, tj. 135 etatów policyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 153-155)

Naczelnik WKiDZ, odnosząc się do absencji policjantów, w tym funkcjonariuszy zatrudnionych w pionie ruchu drogowego, wyjaśniła m.in., że w Komendzie na 1.230 etatów policyjnych stale utrzymuje się wysoki poziom wakatów, z tendencją wzrastającą: od 67, tj. 5,45%, na 1 stycznia 2012 r. do 112, tj. 9,11%, na 1 czerwca 2013 r. Według wyjaśnienia Naczelnika WKiDZ, wakaty w jednostkach i komórkach organizacyjnych podległych Komendzie, w tym w WRD oraz w WPRDiW, są sukcesywnie uzupełniane w ramach limitów przyjęć ustalanych dla Komendy przez KWP w Gdańsku. Jednak liczba przyjmowanych do służby policjantów nie pozwala na uzupełnienie istniejących potrzeb. Wpływ na poziom absencji policjantów w Komendzie mają również przeniesienia funkcjonariuszy do służby w innych jednostkach Policji, czy też przejścia funkcjonariuszy na emeryturę. Fakt przechodzenia funkcjonariuszy na

emeryturę wynika z jednej strony z osiągnięcia przez nich wieku emerytalnego, z drugiej jest konsekwencją niestabilnej sytuacji prawnej ww. (m.in. zmiany ustawy emerytalnej oraz innych przepisów resortowych) oraz sytuacji finansowej policjantów.

Według wyjaśnienia Naczelnika WKiDZ, poza liczbą wakatów wpływ na absencję policjantów w codziennej służbie mają również długotrwale zwolnienia lekarskie funkcjonariuszy, delegowania do innych jednostek, udział funkcjonariuszy w szkoleniach zawodowych (kursy podstawowe i inne szkolenia, w tym adaptacja zawodowa funkcjonariuszy będących w trakcie służby przygotowawczej).

(dowód: akta kontroli, str. 22-25)

W pionie ruchu drogowego według stanu na 30 czerwca: 2012 r. oraz 2013 r.:

- było odpowiednio siedem i sześć wakatów,
- na zwolnieniach lekarskich przebywało po pięciu funkcjonariuszy,
- na kursie podstawowym było 11 funkcjonariuszy (2013 r.),
- w szkoleniach zawodowych uczestniczyło trzech funkcjonariuszy (2013 r.),
- oddelegowany poza pion ruchu drogowego był jeden funkcjonariusz (2012 r.).

(dowód: akta kontroli, str. 158)

1.2.4. Stan wyszkolenia pionu ruchu drogowego

Według stanu na 1 stycznia 2012 r. w WRD kursy specjalistyczne ukończone miało 57 policjantów, w tym 30 z zakresu ruchu drogowego, a w WPRDiW – ośmiu policjantów, w tym trzech z zakresu ruchu drogowego. Na 30 czerwca 2013 r. w WRD kursy specjalistyczne miało ukończone 80 policjantów, w tym 36 (45,6%) z zakresu ruchu drogowego, a w WPRDiW – 10 policjantów, w tym trzech z zakresu ruchu drogowego (7,7%). Ogółem, w WRD i WPRDiW, wymagane przeszkolenie specjalistyczne w zakresie ruchu drogowego miało 39 policjantów, tj. 35,1% ich stanu faktycznego w dniu 30 czerwca 2013 r. Komenda we wnioskach na 2012 r. zgłosiła zapotrzebowanie na szkolenia na kursach specjalistycznych dla 36 policjantów (z WRD), w tym pięciu z zakresu ruchu drogowego, a otrzymany z KWP w Gdańsku limit obejmował 19 funkcjonariuszy, w tym dwóch z zakresu ruchu drogowego. W 2013 r. (I półrocze) zapotrzebowanie na szkolenia dotyczyło 29 policjantów (w tym 25 z WRD), a otrzymany limit obejmował miejsca dla 18 funkcjonariuszy (w tym ośmiu z WRD). Kursy specjalistyczne, poza jednym wyjątkiem, ukończyli wszyscy skierowani na nie policjanci (w 2012 r. z limitu 15 miejsc na dobrowolnym kursie w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy Komenda wykorzystwała miejsca dla 14 funkcjonariuszy, ponieważ jednemu policjantowi wydano zaświadczenie lekarskie ze wskazaniem przeznaczenia do pracy biurowej).

W okresie objętym kontrolą ukończyło kursy specjalistyczne w zakresie:

- ruchu drogowego – sześciu funkcjonariuszy,
- czynności na miejscu zdarzenia drogowego – jeden funkcjonariusz,
- wideorejestratorów wykroczeń drogowych – jeden funkcjonariusz,
- kontroli tachografów – trzech funkcjonariuszy,
- kierowania motocyklem szosowym – jeden funkcjonariusz.

W wyniku badania imiennych skierowań policjantów na ww. kursy specjalistyczne nie stwierdzono przypadku skierowania tego samego policjanta na więcej niż jedno szkolenie w tym samym roku.

(dowód: akta kontroli str. 38-40, 156-157)

1.2.5. Znajomość języków obcych

Według wyjaśnienia Naczelnika WKiDZ, ze 104 funkcjonariuszy zatrudnionych w pionie ruchu drogowego Komendy, sześciu funkcjonariuszy udokumentowało w aktach osobowych znajomość języków obcych, w tym: pięciu funkcjonariuszy języka angielskiego (dwóch

funkcjonariuszy posiada certyfikat FCE, jeden funkcjonariusz certyfikat CAE, jeden funkcjonariusz ukończył filologię angielską, a jedna policjantka ukończyła 2-letnie studia w języku angielskim na Politechnice Gdańskiej), natomiast jeden – języka niemieckiego (posiada certyfikat Zentrale Mittelstufenprüfung).

(dowód: akta kontroli str. 31-32)

1.2.6. System motywacyjny policjantów pionu ruchu drogowego

Odnosząc się do funkcjonowania systemu motywacyjnego policjantów Komendy, w tym policjantów WRD oraz WPRDiW, Naczelnik WKiDZ wyjaśniła, że funkcjonariusze, którzy wzorowo wykonują obowiązki służbowe i przejawiają inicjatywę w służbie są wyróżniani awansowaniem na wyższe stanowisko służbowe, przyznaniem na stałe lub czas określony dodatku służbowego lub funkcyjnego, przyznaniem nagrody motywacyjnej oraz awansowaniem na kolejny stopień policyjny.

Odnosząc się do możliwości awansu policjantów pionu ruchu drogowego na wyższe stanowisko służbowe oraz przyznawania podwyżki dodatku służbowego bądź funkcyjnego Naczelnik WKiDZ wyjaśniła, że następuje to na wniosek kierownika komórki organizacyjnej pionu ruchu drogowego, kierowany do Komendanta Miejskiej Policji w Gdańsku. Mianowanie na wyższe stanowisko służbowe bądź podwyżka dodatku służbowego lub funkcyjnego następuje każdorazowo po uzyskaniu akceptacji finansowej Głównego Księgowego - Naczelnika Wydziału Finansów KWP w Gdańsku.

Naczelnik WKiDZ wyjaśniła również, że zgodnie z art. 110a ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, policjantom przyznawane są nagrody motywacyjne, w formie pieniężnej, za wzorowe wykonywanie zadań służbowych, wykazywane w służbie męstwo i inicjatywę oraz pełnienie służby w trudnych warunkach. KWP w Gdańsku, która jest dysponentem środków finansowych z budżetu państwa, w ramach funduszu nagród motywacyjnych i zapomóg, przyznaje dla KMP limit środków finansowych do wykorzystania na powyższy cel. Środki te przyznawane są podległym jednostkom i komórkom organizacyjnym w porozumieniu z Zarządem Terenowym NSZZ Policjantów przy KMP.

(dowód: akta kontroli, str. 22-25)

W pionie ruchu drogowego Komendy w 2012 oraz w 2013 r. (I półrocze):

- na wyższe stanowiska służbowe awansowano odpowiednio dziewięciu i 14 funkcjonariuszy,
- dodatek służbowy/funkcyjny na stałe podwyższono odpowiednio trzem i 34 funkcjonariuszom,
- dodatek służbowy/funkcyjny okresowo podwyższono odpowiednio 68 i 41 funkcjonariuszom,
- nagrody motywacyjne przyznano odpowiednio 81 i 25 funkcjonariuszom.

(dowód: akta kontroli, str. 159)

*Ustalone
nieprawidłowości*

Stwierdzono niewystarczający stan wyszkolenia funkcjonariuszy WRD w zakresie ruchu drogowego, co nie obciąża jednak Komendanta, gdyż podejmował działania mające na celu poprawę stanu wyszkolenia tych funkcjonariuszy.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie stan wymaganego przeszkolenia specjalistycznego policjantów WRD i WPRDiW w zakresie ruchu drogowego oraz pozytywnie w pozostałym zakresie.

1.3. Stan wyposażenia policjantów pionu ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt

1.3.1. Sposób wyposażania policjantów pionu ruchu drogowego w pojazdy, uzbrojenie, umundurowanie i sprzęt

Opis stanu
faktycznego

W latach 2012-2013 (I półrocze) WRD był wyposażany w nowy sprzęt kontrolno-pomiarowy, otrzymywany z zakupów centralnych (Komendy Głównej Policji, KWP w Gdańsku), przesunięć z KWP w Gdańsku oraz od instytucji działających na rzecz bezpieczeństwa (Gdańskie Centrum Profilaktyki Uzależnień, Wydział Bezpieczeństwa i Ochrony Ludności Urzędu Miejskiego w Gdańsku).

Według wyjaśnienia Naczelnika WRD, z zakupów centralnych i przesunięć Wydział został doposażony w analizatory wydechu, narkotest z drukarką, laserowe mierniki prędkości, radiotelefony noszone, radiowóz oznakowany, latarki, czytniki do tachografów oraz system do mapowania miejsca zdarzeń drogowych, a od podmiotów pozapolicyjnych otrzymał analizatory wydechu oraz latarki. Naczelnik WRD wyjaśnił, że: „Funkcjonariusze naszego Wydziału na zasadzie konsultacji uczestniczą w opiniowaniu dostępnego na rynku sprzętu, jednakże jego zakup, zarówno w zamówieniach centralnych, jak i wymienionych instytucji odbywa się na zasadach zamówień publicznych w których WRD KMP w Gdańsku nie uczestniczy.”

(dowód: akta kontroli str. 106-108)

1.3.2. System certyfikacji metrologicznej sprzętu pomiarowego

Ewidencję główną m.in. sprzętu pomiarowego użytkowanego w pionie ruchu drogowego Komendy prowadzi Wydział Gospodarki Materiałowo-Technicznej KWP w Gdańsku (dysponentem sprzętu jest Komendant Wojewódzkiej Policji w Gdańsku), a Wydział Wspomagający Komendy prowadzi wyłącznie ewidencję pomocniczą. Sprzęt pomiarowy jest na bieżąco przekazywany, za pośrednictwem Wydziału Wspomagającego Komendy, do Wydziału Gospodarki Materiałowo-Technicznej KWP w Gdańsku, który zajmuje się zlecaniem przeprowadzania kontroli metrologicznej. Wydział Wspomagający Komendy dysponuje kserokopiami świadectw ponownej legalizacji sprzętu.

Według wyjaśnienia Naczelnika Wydziału Wspomagającego Komendy, dotyczącego stanu sprzętu pomiarowego z punktu widzenia prawnej kontroli metrologicznej w zakresie mierników, pięć sztuk sprzętu w 2013 r. zostanie przekazanych do wybrakowania (w związku z art. 27 i art. 29a ustawy z dnia 11 maja 2001 r. Prawo o miarach⁵, a pozostała część sprzętu pomiarowego spełnia wymogi legalizacji ponownych. Natomiast pozostały sprzęt pomiarowy użytkowany w pionie ruchu drogowego od stycznia 2008 r. nie podlega prawnej kontroli metrologicznej. W związku z tym poddawany jest wzorcowaniu, które nie jest obowiązkowe. Podobnie jak w przypadku legalizacji, z wnioskiem o przeprowadzenie wzorcowania urządzeń użytkowanych w pionie ruchu drogowego występuje KWP w Gdańsku.

Z wyjaśnienia Naczelnika Wydziału Wspomagającego Komendy wynika również, że wyniki wzorcowania urządzeń pomiarowych użytkowanych w pionie ruchu drogowego Komendy (analizatory wydechu oraz miernik poziomu dźwięku) zachowują spójność pomiarową z jednostkami miar, jednakże pięć sztuk analizatorów wydechu to urządzenia o znacznym stopniu zużycia (użytkowane powyżej siedmiu lat).

Według wyjaśnienia Naczelnika Wydziału Wspomagającego Komendy, w latach objętych kontrolą nowo zakupiony sprzęt pomiarowy dla pionu ruchu drogowego Komendy przekazywany był z KWP w Gdańsku wraz z niezbędną dokumentacją potwierdzającą wykonanie kontroli metrologicznej.

(dowód: akta kontroli str. 35-36)

⁵ Dz. U. z 2004 r., Nr 243, poz. 2441 ze zm.

1.3.3. Normowanie wyposażenia w pojazdy, sprzęt i przedmioty zaopatrzenia mundurowego

Normy wyposażenia dla jednostek Policji, w tym dla pionu ruchu drogowego w pojazdy, specjalistyczny sprzęt policyjny, sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz policjantów w przedmioty zaopatrzenia mundurowego, były określone w załącznikach do zarządzeń Komendanta Głównego Policji⁶.

Zgodnie z wprowadzonymi ww. zarządzeniami Komendanta Głównego Policji zasadami wyposażania jednostek Policji w sprzęt i wyposażenie, kierownik jednostki prowadzącej gospodarkę, w tym przypadku Komendant Wojewódzki Policji w Gdańsku:

- decyduje o przyznaniu podległej jednostce Policji, w zależności od potrzeb, dodatkowych należności na sprzęt transportowy (§ 4 ust. 1 Zarządzenia Nr 118 KGP), a tym samym ustala dla niej normatyw wyposażenia w sprzęt transportowy;
- opracowuje, na podstawie ustalonych przez KGP norm wyposażenia, dla danej jednostki i komórki organizacyjnej Policji zestawienia należnego sprzętu teleinformatycznego i telekomunikacyjnego, zwanego dalej "tabelą wyposażenia" (§ 3 ust. 1 Zarządzenia Nr 1305 KGP),
- sporządza tabele należności sprzętu techniki policyjnej i biurowej dla zaopatrywanych przez siebie jednostek organizacyjnych oraz tabelę zbiorczą dla całego województwa, na podstawie norm należności sprzętu techniki policyjnej i biurowej określonych w załączniku nr 8 (§ 2 ust. 1 załącznika nr 7 Zarządzenia Nr 13 KGP).

Komenda nie ustalała własnych norm wyposażenia pionu ruchu drogowego w pojazdy, specjalistyczny sprzęt policyjny oraz sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny.

W latach 2012–2013 w pionie ruchu drogowego Komendy nie było zmian organizacyjno-kadrowych, nie aktualizowano norm należności, jak również nie zwiększono tych norm w zakresie sprzętu transportowego.

(dowód: akta kontroli str. 6-17, 35)

Naczelnik Wydziału Wspomagającego Komendy wyjaśniła, że: „Na wyposażeniu pionu ruchu drogowego Komendy w latach 2012-2013 nie było pojazdów i sprzętu nieobjętych normatywami.”

(dowód: akta kontroli, str. 35)

1.3.4. Stan liczebny normatywny i faktyczny pojazdów, uzbrojenia i sprzętu

Według stanu na 30 czerwca 2013 r. na wyposażeniu pionu ruchu drogowego Komendy było 13 samochodów osobowych, w tym 10 oznakowanych i trzy nieoznakowane (normatyw wynikający z Zarządzenia Nr 118, zwany dalej „normatywem” – 21, w tym 19 oznakowanych i dwa nieoznakowane), sześć furgonów (normatyw – trzy, ze względu na niski stan pojazdów osobowych oznakowanych w 2011 r. przydzielono Komendzie cztery furgony oznakowane), sześć motocykli (normatyw – 6) i jeden pojazd osobowo-terenowy (normatyw – brak). W porównaniu do stanu na 1 stycznia 2012 r. wyposażenie pionu ruchu drogowego zwiększyło się o jeden samochód osobowy, a zmniejszyło o dwa motocykle. W badanych terminach, tj. na 1 stycznia i 31 grudnia 2012 r. oraz 30 czerwca 2013 r. wszystkie ww. pojazdy były sprawne technicznie.

(dowód: akta kontroli, str. 46-49)

⁶ Zarządzenie Nr 13 Komendanta Głównego Policji z dnia 23 sierpnia 2002 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek, komórek organizacyjnych Policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania (Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 70 ze zm.), zwane dalej „Zarządzeniem Nr 13 KGP”, Zarządzenie Nr 118 Komendanta Głównego Policji 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.), zwane dalej „Zarządzeniem Nr 118 KGP”, Zarządzenie Nr 1305 Komendanta Głównego Policji z dnia 6 grudnia 2011 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania (Dz. Urz. KGP Nr 10, poz. 74), zwane dalej „Zarządzeniem Nr 1305 KGP”.

W okresie objętym kontrolą wyposażenie pionu ruchu drogowego Komendy w sprzęt techniki policyjnej, teleinformatyczny i telekomunikacyjny nie zmniejszyło się, natomiast zwiększeniu uległa liczba przyrządów do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu wraz z drukarkami, laserowych mierników prędkości, radiotelefonów noszonych i przewoźnych oraz mobilnych terminali noszonych.

(dowód: akta kontroli, str. 50-57)

Komendant wyjaśnił, że WRD posiadał na stanie jeden fotoradar mobilny z zestawem i oprogramowaniem, który 6 czerwca 2011 r. został przekazany do KWP w Gdańsku. W Komendzie fotoradar użytkowany był w systemie rotacyjnym, tj. przez ok. 10 dni w miesiącu (w pozostałych dniach używany był Wydziałem Ruchu Drogowego KMP w Sopocie i KMP w Gdyni). Funkcjonariusze, którzy obsługiwali fotoradar, byli policjantami pracującymi na drodze w referacie kontroli ruchu drogowego oraz referacie ds. obsługi zdarzeń drogowych WRD, a dla jednego policjanta obsługa radaru była jego dodatkowym zadaniem (zajmował się m.in. działalnością profilaktyczną wśród uczestników ruchu drogowego oraz współdziałaniem z instytucjami i organizacjami w zakresie przepisów i zasad dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego).

(dowód: akta kontroli str. 41-43)

Komendant wyjaśnił również, że: *„stan jakościowy stosowanego w WRD KMP w Gdańsku sprzętu transportowego, pomiarowego, telekomunikacyjnego i teleinformatycznego jest dobry i adekwatny do aktualnych potrzeb tej komórki przy uwzględnieniu jej bieżącego stanu etatowego. Należy nadmienić, że na stanie WRD KMP w Gdańsku znajduje się sprzęt zarówno prawie nowy (roczny-dwuletni), jak i kilkuletni, jednakże sprawny i podlegający bieżącym przeglądom, legalizacjom, kalibracjom lub przeglądom metrologicznym.”*

(dowód: akta kontroli str. 59-61)

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Komendanta w powyższym zakresie.

1.4. Dofinansowanie potrzeb pionu ruchu drogowego przez podmioty pozapolicyjne

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

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą obsługę finansową Komendy prowadził Wydział Finansów KWP w Gdańsku. Komenda nie była podmiotem dofinansowania zakupu pojazdów lub sprzętu technicznego dla pionu ruchu drogowego dokonywanego przez podmioty pozapolicyjne. Natomiast, w formie doposażenia, Komenda otrzymała dla pionu ruchu drogowego: cztery alkomaty „AlcoTrue” oraz alkometr „Awat” (przekazane w 2012 r. w użyczenie przez Gdańskie Centrum Profilaktyki Uzależnień) oraz 15 kompletów laterek sygnalizacyjnych, o łącznej wartości 5.553,45 zł (przekazanych w drodze darowizny w 2013 r. przez Urząd Miejski w Gdańsku).

(dowód: akta kontroli str. 33)

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Komendanta w powyższym zakresie.

1.5. Przygotowanie pionu ruchu drogowego do współpracy z podmiotami pozapolicyjnym (krajowy system ratowniczo-gaśniczy)

W 2012 r. WRD współpracował z jednostkami krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego: 14 funkcjonariuszy WRD uczestniczyło w 10-dniowym szkoleniu z zakresu kwalifikowanej pierwszej pomocy organizowanej przez Centrum Szkolenia Policji w Sułkowicach (szkolenie finansowane z Funduszu Unii Europejskiej), a czterech funkcjonariuszy uczestniczyło w jednodniowym szkoleniu dotyczącym obsługi urządzenia typu defibrylator, zorganizowanym przez Wydział Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku.

W 2013 r. wszyscy funkcjonariusze pełniący służbę zostali zapoznani z zakresem dokumentacji dotyczącej zasad współpracy na miejscu prowadzonych działań ratowniczych w ramach przepisów rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz. U. Nr 46, poz. 239).

(dowód: akta kontroli str. 107)

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Komendanta w powyższym zakresie.

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

2.1. Organizacja i realizacja służby na drogach

2.1.1. Organizacja i realizacja przez pion ruchu drogowego działań na drogach i dyslokacja służby

Opis stanu faktycznego

Naczelnik WRD wyjaśnił, że WDR sporządza (w okresach miesięcznych) „Analizy Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na Terenie Miasta Gdańska”. Analiza taka zawiera informacje o głównych przyczynach i okolicznościach powstawania wypadków drogowych, ich sprawcach oraz ofiarach. Prezentuje również wyniki efektywność służby funkcjonariuszy WRD oraz systematyczne działania profilaktyczne i edukacyjne dążące do ograniczenia liczby tragicznych zdarzeń na drogach. W dokumencie tym zawarte są m.in. informacje dotyczące łącznej liczby zdarzeń w rozbiciu na kolizje i wypadki drogowe (w krótkiej formie opisane są każdorazowo wypadki ze skutkiem śmiertelnym). Na podstawie zdarzeń drogowych wskazywane są miejsca najbardziej zagrożone. Analiza (po zatwierdzeniu przez kierownictwo Komendy) przesyłana jest do wszystkich podległych komisariatów oraz Wydziału Prewencji i Wydziału – Sztabu Policji Komendy celem dalszego wykorzystania służbowego w zakresie planowania służb patrolowych, ich czasookresu, miejsc zagrożonych, jak również zlecenia odpowiednich zadań dla funkcjonariuszy poszczególnych jednostek i komórek. W WRD analiza jest wykorzystywana przy dyslokacji służb patrolowych, zapoznawane jest z nią kierownictwo komórki, jak również funkcjonariusze „biurowi”, którzy bezpośrednio dokonują odpraw do służby i zlecają zadania lub mają bezpośredni wpływ na „politykę bezpieczeństwa”, stanowiąc podstawowy element planowania służby.

Z wyjaśnienia Naczelnika WDR wynika również, że w ramach realizacji zadań związanych z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym WRD w sposób ciągły bierze się pod uwagę natężenie i strukturę ruchu na poszczególnych odcinkach dróg i skrzyżowaniach, co w szczególności wynika z wyjątkowej w skali kraju ewaluacji ciągów komunikacyjnych na terenie miasta (zwłaszcza w zakresie budowy i udostępnienia nowych odcinków dróg krajowych, takich jak: nowa S7, „Trasa Słowackiego” czy „Armii Krajowej z Węzłem Karczemki”). Do realizacji ww. zadań bierze się pod uwagę harmonogram pełnienia służby centralnie skoordynowanej, jak również tzw. wojewódzkiej koordynacji (kierowanie do

realizacji zadań funkcjonariuszy wyposażonych w videorejestratory i ręczne mierniki prędkości). W mieście odbywa się szereg imprez o charakterze państwowym, kościelnym i rocznicowym (Gdańsk był jednym ze współgospodarzy „Prezydencji Polski w Unii Europejskiej” w II połowie 2011 r., „Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej – EURO 2012”, jak również innych imprez, m.in.: „Maratonu Solidarności”, „Maratonu Sierpniowego Rolkarzy im. Lecha Wałęsy”, „Jarmarku Dominikańskiego”, wizyt VIP), co wymaga wyjątkowej elastyczności służb pionu ruchu drogowego, tj. ciągłego planowania i wprowadzania zmian na ciągach komunikacyjnych, dokonywania uzgodnień w tym zakresie z przedstawicielami władz państwowych, służbami ochrony oraz zarządcami dróg w mieście. Bezpośredni nadzór przedstawicieli WRD pozwala na w miarę bezpieczne i nieutrudniające mieszkańcom lub turystom poruszanie się po drogach (z uwzględnieniem podmiotów zwracających się o wykorzystanie dróg w sposób szczególny).

W WRD prowadzona jest specjalnateczka zagadnieniowa (tzw. „Sygnały Społeczne”), w której gromadzone są pisma od osób prywatnych i instytucji, wskazujące na nieprawidłowości w infrastrukturze drogowej lub wnioskujące o poprawę bezpieczeństwa w konkretnych miejscach lub rejonach miasta, np. poprzez ograniczenie prędkości lub respektowanie określonych znaków drogowych (wyłączenie z ruchu określonych użytkowników dróg). Uwagi i informacje wykorzystywane są do dyslokacji służb patrolowych na styku: bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego – infrastruktura drogowa – subiektywne poczucie bezpieczeństwa obywateli zgłaszających uwagi do zachowania uczestników ruchu drogowego. W uzasadnionych przypadkach sygnały te przedstawiane są w ramach działających przy Zakładzie Dróg i Zieleni w Gdańsku (dalej: „ZDiZ w Gdańsku”), komisji (Komisja ds. Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym, Komisja ds. Zająć i Rozkopów Ulicznych, Komisja ds. Organizacji Imprez Masowych). Ponadto, w ramach dyslokacji służby funkcjonariuszy bierze się pod uwagę porę roku i doby, dzień tygodnia, warunki atmosferyczne, przewidywane zagrożenia, jak również informacje przekazane przez inne służby, które mogą mieć wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście. WRD bierze również pod uwagę miejsca szczególnie niebezpieczne na drogach miasta Gdańska. Odbywa się to poprzez wykorzystanie analizy przyczyn zdarzeń i ewentualnej możliwości ich powtórzenia, jak również w zakresie bezpośrednich działań zmierzających do poprawy infrastruktury drogowej. Naczelnik WRD pełni funkcję członka MRBRD, w której podczas cyklicznych spotkań prowadzone są czynności i działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta Gdańska.

(dowód: akta kontroli str. 110-112)

Z wyjaśnień Naczelnika WRD wynika, że duże zmiany dotyczące pełnienia służby na drogach miały miejsce w 2011 r., kiedy to Wydział Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku zwrócił się do jednostek powiatowych (w tym również do WRD) z propozycją wyznaczania rejonów (tras) i godzin pełnienia służb nieobjętych centralną koordynacją, a nazywanych roboczo wojewódzkimi koordynacjami. Stanowisko WRD było oparte przede wszystkim na analizie stanu zagrożenia oraz usytuowania tras w głównych ciągach komunikacyjnych województwa (przebieg dróg krajowych i wojewódzkich na terenie działania Komendy). W 2013 r. nastąpiła zmiana przebiegu tras centralnej koordynacji drogi krajowej S6 i S7 z uwagi na oddanie do użytku Obwodnicy Południowej Gdańska. Wydział Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku pismem z 6 lutego 2013 r. zmienił zakres pełnienia służby na Obwodnicy Trójmiasta (S6) i Obwodnicy Południowej Trójmiasta (S7), gdzie KMP rozpoczęła pełnienie służby na całym odcinku S6, a Komenda Powiatowa Policji w Pruszczu Gdańskim na całej długości S7 (uzgodnienie było poprzedzone telefonicznymi ustaleniami pomiędzy kierownictwem pionu ruchu drogowego KMP i KPP w Pruszczu Gdańskim oraz kierownictwem Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku).

(dowód: akta kontroli str. 109-110)

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

Według „Statystycznej karty czynności policjanta ruchu drogowego” (dalej: „Karta”) policjanci WRD spędzili w 2012 r. w służbie ogółem 96.158,7 godzin, realizując poniższe zadania:

- „nadzór/kontrola ruchu na trasie/w rejonie” (33.545 godzin, tj. 34,9% łącznej liczby godzin),
- „ręczne kierowanie ruchem drogowym” (1.161 godzin, tj. 1,2% łącznej liczby godzin),
- obsługa zdarzeń drogowych i sporządzanie dokumentacji (22.738 godzin, tj. 23,6% łącznej liczby godzin),
- zabezpieczenie imprez (5.388 godziny, tj. 5,6% łącznej liczby godzin),
- pilotaże lub inne zadania specjalne (1.028 godziny, tj. 1,1% łącznej liczby godzin),
- działalność profilaktyczna (123 godziny, tj. 0,1% łącznej liczby godzin),
- udział w rozprawach (241 godzin, tj. 0,3% łącznej liczby godzin),
- sporządzanie dokumentacji służbowej (5.084 godziny, tj. 5,3% łącznej liczby godzin),
- inne czynności związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym odprawy do służby, szkolenia narady, przerwy, itp. (26.172,7 godzin, tj. 27,2% łącznej liczby godzin),
- inne czynności nie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego (678 godzin, tj. 0,7% łącznej liczby godzin).

Według danych z Karty za 2012 r. suma poszczególnych zadań wynosiła 96.158,7 godzin, podczas gdy w pozycji „ogólna liczba godzin w służbie” wykazano liczbę 85.629 godzin.

(dowód: akta kontroli, str. 211-212, 217-220, 225-227)

Zastępca Naczelnika WRD wyjaśnił m.in., że różnica 10.529,7 godzin w Karcie za 2012 r. wynikała z automatycznego wliczania przez system SESPOL do pozycji w Karcie – „inne czynności związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym odprawy do służby, szkolenia narady, przerwy, itp.” godzin pracy policjantów znajdujących się na szkoleniu podstawowym, mimo iż ww. godziny zostały wpisane do systemu w rubrykę „absencja – szkolenie podstawowe”. System ten nie sumował ww. godzin w pozycji „ogólna liczba godzin w służbie”. Rok 2012 był okresem wdrażania „nowej wersji” systemu i tylko jego administrator wiedział, dlaczego tak były systematyzowane dane końcowe. Od wdrożenia „nowej wersji” systemu dane są uwidaczniane w systemie w sposób prawidłowy.

(dowód: akta kontroli, str. 212)

W I półroczu 2012 r. policjanci WRD spędzili w służbie ogółem 53.008,7 godzin, a w I półroczu 2013 r. – 48.157 godzin, realizując poniższe zadania:

- „nadzór/kontrola ruchu na trasie/w rejonie” – w I połowie 2012 r. 15.892 godziny, tj. 30% łącznej liczby godzin, a w I połowie 2013 r. 21.012 godzin, tj. 43,6% łącznej liczby godzin (wzrost o 13,6%),
- „ręczne kierowanie ruchem drogowym” – w I połowie 2012 r. 366 godzin, tj. 0,7% łącznej liczby godzin, a w I połowie 2013 r. 391 godzin, tj. 0,8% łącznej liczby godzin (wzrost o 0,1%),
- obsługa zdarzeń drogowych i sporządzanie dokumentacji – w I połowie 2012 r. 11.718 godzin, tj. 22,1% łącznej liczby godzin, a w I połowie 2013 r. 11.294 godziny, tj. 23,5% łącznej liczby godzin (wzrost o 1,4%),
- zabezpieczenie imprez – w I połowie 2012 r. 2.988 godzin, tj. 5,6% łącznej liczby godzin, a w I połowie 2013 r. 2.367 godzin, tj. 4,9% łącznej liczby godzin (spadek o 0,7%),
- pilotaże lub inne zadania specjalne – w I połowie 2012 r. 474 godziny, tj. 0,9% łącznej liczby godzin, a w I połowie 2013 r. 703 godziny, tj. 1,5% łącznej liczby godzin (wzrost o 0,6%),
- działalność profilaktyczna – w I połowie 2012 r. 96 godzin, tj. 0,2% łącznej liczby godzin, a w I połowie 2013 r. 867 godzin, tj. 1,7% łącznej liczby godzin (wzrost o 1,5%),

- udział w rozprawach – w I połowie 2012 r. 102 godziny, tj. 0,2% łącznej liczby godzin, a w I połowie 2013 r. 175 godzin, tj. 0,4% łącznej liczby godzin (wzrost o 0,2%),
- sporządzanie dokumentacji służbowej – w I połowie 2012 r. 2.519 godzin, tj. 4,8% łącznej liczby godzin, a w I połowie 2013 r. 4.715 godzin, tj. 9,8% łącznej liczby godzin (wzrost o 5%),
- inne czynności związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym odprawy do służby, szkolenia narady, przerwy, itp. – w I połowie 2012 r. 18.522,7 godzin, tj. 34,9% łącznej liczby godzin, a w I połowie 2013 r. 6.382 godziny, tj. 13,3% łącznej liczby godzin (spadek o 21,6%),
- inne czynności nie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego – w I połowie 2012 r. 331 godzin, tj. 0,6% łącznej liczby godzin, a w I połowie 2013 r. 251 godzin, tj. 0,5% łącznej liczby godzin (spadek o 0,1%).

(dowód: akta kontroli, str. 211-216, 221-227)

Informacje z Kart pięciu losowo wybranych policjantów WRD (za siedem kolejnych dni służby w czerwcu 2013 r.) w zakresie realizowanych zadań były zgodne z zapisami w: notatnikach służbowych, książce dyspozytora oraz protokołach z odpraw do służby patrolowej.

(dowód: akta kontroli, str. 228-241)

Łączna liczba dni służby 61 policjantów WRD wynosiła w 2012 r. 20.979 dni, w tym: dni w służbie – 9.094 (43,3%), liczba dni nieobecności – 11.885 (56,7%), w tym: oddelegowanie do innych służb – 58 dni (0,3%), zwolnienia lekarskie – 2.086 dni (9,8%), dni wolne – 7.965 (37,9%), urlopy – 1.834 dni (8,7%).

(dowód: akta kontroli, str. 217-220, 225-227)

Łączna liczba dni służby 63 policjantów WRD w I półroczu 2012 r. wynosiła 10.065 dni, a 71 policjantów w I półroczu 2013 r. – 11.108 dni. Liczba dni w służbie wynosiła odpowiednio: 4.363 (43,3%) i 5.377 (48,4%) dni – wzrost o 5,1%, a nieobecności wynosiły odpowiednio: 5.702 (56,7%) i 5.731 (51,6%) dni – spadek o 5,1%, w tym odpowiednio:

- oddelegowanie do innych służb – 0 (0%) i 93 (0,5%) dni – wzrost o 0,5%,
- zwolnienia lekarskie – 1.144 (11,4%) i 947 (8,3%) dni – spadek o 3,1%,
- dni wolne – 4.014 (39,9%) i 4.125 (37%) dni – spadek o 2,9%,
- urlopy – 544 (5,4%) i 659 (5,8%) dni – wzrost o 0,4%.

(dowód: akta kontroli, str. 213-216, 221-227)

Odprawa do służby trzech patroli w dniach 2 i 5 sierpnia 2013 r. przebiegała zgodnie z § 11 Zarządzenia Nr 609 KGP. Przeprowadzający odprawę do służby m.in. sprawdził gotowość policjantów do pełnienia służby; przekazał policjantom informacje o aktualnym stanie bezpieczeństwa i porządku w rejonie pełnienia służby oraz ważniejszych wydarzeniach na terenie podległym Komendzie istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym; poinformował o dyslokacji służby, składzie patrolu oraz wskazał dowódcę patrolu; określił zadania doraźne oraz formę pełnienia służby i zalecany sposób realizacji zadań; sprawdził znajomości zadań i obowiązków na posterunku; określił czas rozpoczęcia przerw w służbie; pouczył policjantów o zasadach bezpieczeństwa w czasie pełnienia służby, udokumentował przebieg odprawy. Policjanci, zgodnie z § 10 Zarządzenia Nr 609 KGP, przed rozpoczęciem patrolu sprawdzili wyposażenie pojazdu, jego stan techniczny oraz działanie środków łączności.

(dowód: akta kontroli, str. 243-273)

W trzech radiowozach przydzielonych do patroli w dniach: 2 sierpnia 2013 r. (służba w godzinach: 14:00-22:00) oraz 5 sierpnia 2013 r. (służba w godzinach: 10:00-22:00 i 13:00-

21:00) stwierdzono brak wyposażenia określonego w załączniku nr 6 i nr 8 do Zarządzenia Nr 13 KGP⁷, tj.:

- zestawu pierwszej pomocy RO w każdym z pojazdów (zestawienie nr 26d do załącznika nr 6),
- po jednym aparacie fotograficznym COMPACT, czytniku tarcz tachografów, kolczatce drogowej, przyrządzie przenośnym do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu z drukarką, reflektorze przenośnym, szablonie zakresów pomiarowych prędkości, walizce pomocy przedmedycznej w każdym z pojazdów oraz zestawu znaków do zabezpieczenia miejsca wypadku drogowego "ZAPORA" w dwóch pojazdach (zestawienie nr 7 do załącznika nr 8).

(dowód: akta kontroli, str. 243-244, 257-258, 269-270)

Z wyjaśnienia Naczelnika WRD wynika m.in., że WRD dysponuje trzema aparatami fotograficznymi COMPACT, więc wyposażenie wszystkich radiowozów w aparaty jest niemożliwe. W Komendzie przyjęto zasadę, że w każdym przypadku, gdy istnieje konieczność fotograficznego udokumentowania stanu faktycznego, wzywany jest technik z Wydziału Techniki Kryminalistycznej Komendy, który profesjonalnie wykonuje zdjęcia, więc nie ma konieczności wyposażania wszystkich radiowozów w aparaty fotograficzne. W zestaw pierwszej pomocy RO jest wyposażony tylko ambulans pogotowia ruchu drogowego, a pozostałe radiowozy posiadają standardowe apteczki pierwszej pomocy. Brak jest przesłanek do obligatoryjnego wyposażenia wszystkich radiowozów w czytnik tarcz tachografów, gdyż Wydział posiada jeden czytnik tarcz tachografów oraz trzy czytniki kart tachografów do urządzeń elektronicznych, co wypełnia potrzeby. Zgodnie z Planem działań pościgowo-blokadowych Komendanta (na podstawie Planu KWP w Gdańsku) wyznaczono miejsca, które muszą być wyposażone w kolczatkę drogową. W razie konieczności utworzenia blokady, policjanci pobierają kolczatkę i udają się w wyznaczone miejsce. Procedura w ww. kwestii jest w końcowej fazie opracowania. Wszystkie patrole są wyposażone w przyrząd do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu. Wydział Ruchu Drogowego nie dysponuje jednak dostateczną ilością drukarek do wyposażenia wszystkich przyrządów. W walizkę pomocy przedmedycznej i zestaw znaków do zabezpieczenia miejsca wypadku drogowego „ZAPORA” są wyposażone tylko radiowozy przeznaczone dla policjantów Referatu do Spraw Obsługi Zdarzeń Drogowych.

(dowód: akta kontroli, str. 274-276)

W przebiegu służby patrolowej pełnionej przy użyciu wideorejestratora zainstalowanego w radiowozie nieoznakowanym w dniach: 15 lipca 2013 r. (służba w godzinach: 14:00-22:00) oraz 16 lipca 2013 r. (służba w godzinach: 14:00-22:00) nie stwierdzono nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli, str. 277-295)

Naczelnik WRD nie prowadził rejestru archiwizowanych zapisów przebiegu służby z pracy wideorejestratorów oraz nie przechowywał ww. zapisów przez okres nie krótszy niż 30 dni, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 1 Zarządzenia Nr 497 KGP⁸.

(dowód: akta kontroli str. 296-297)

Naczelnik WRD wyjaśnił, że: „W WRD KMP w Gdańsku nie jest prowadzony rejestr archiwizowanych zapisów, z uwagi na fakt, iż zgodnie z § 7.2. Zarządzenia Nr 497 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie pełnienia służby przez policjantów wykorzystujących przyrządy kontrolno-pomiarowe służące do rejestracji zachowań

⁷ Zarządzenie nr 13 Komendanta Głównego Policji z dnia 23 sierpnia 2002 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek, komórek organizacyjnych policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania (Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 70 ze zm.)

⁸ Zarządzenie Nr 497 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie pełnienia służby przez policjantów wykorzystujących przyrządy kontrolno-pomiarowe służące do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego (Dz. Urz. KGP Nr 9 poz.41 ze zm.), zwane dalej „Zarządzeniem Nr 497 KGP”.

uczestników ruchu drogowego „Dopuszcza się niestosowanie przepisu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, (prowadzi rejestr przechowywanych materiałów oraz zobowiązany jest do ich przechowywania przez okres nie krótszy niż 30 dni), jeżeli wykroczenie zarejestrowano urządzeniem cyfrowym, a na sprawcę wykroczenia nałożono mandat karny albo zastosowano wobec niego środek określony w art. 41 kodeksu wykroczeń”. Z wyjaśnienia Naczelnika WRD wynika, że WRD posiada tylko urządzenia cyfrowe, a ujawnione wykroczenia są zakończone poprzez nałożenie mandatu lub pouczenie.

(dowód: akta kontroli, str. 297)

WRD nie przekazywał do KWP w Gdańsku kopii fragmentów zapisów z pracy wideorejestratorów, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 2 Zarządzenia Nr 497 KGP, ponieważ w ocenie Naczelnika WRD w zapisach z ich pracy nie było materiałów przydatnych w działalności profilaktyczno-szkoleniowej prowadzonej przez Policję, o których mowa w § 6 pkt 2 Zarządzenia Nr 497 KGP.

(dowód: akta kontroli, str. 296-297)

2.1.3. Weryfikacja absencji chorobowej policjantów

Z wyjaśnienia Naczelnika Wydziału Kadr i Doskonalenia Zawodowego Komendy wynika, że raz na kwartał do WKiDZ przesyłane są z podległych jednostek i komórek organizacyjnych kwartalne informacje dotyczące zwolnień lekarskich. W zestawieniach tych przekazywane są informacje o liczbie osób przebywających na zwolnieniu lekarskim, liczbie udzielonych zwolnień lekarskich, jak również łącznej liczbie dni udzielonych zwolnień lekarskich. Ponadto imiennie wykazane są osoby przebywające na długotrwałych zwolnieniach lekarskich. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, gdy policjant przedkłada długotrwałe zwolnienie lekarskie, a stan jego zdrowia budzi uzasadnione wątpliwości co do możliwości dalszego pełnienia służby w Policji lub na zajmowanym stanowisku, jest kierowany (na podstawie art. 40 ustawy o Policji) do Wojewódzkiej Komisji Lekarskiej MSW w Gdańsku, celem orzeczenia dalszej przydatności do służby w Policji. W 2012 r. czterech policjantów WRD z uwagi na ograniczenia wskazane przez komisję lekarską zostało przeniesionych do innych jednostek, natomiast w 2013 r. – dwóch policjantów.

(dowód: akta kontroli, str. 31-32, 155)

2.1.4. Zdefiniowanie i praktyczne wykorzystanie pojęć "miejsca szczególnie niebezpieczne", "miejsca szczególnie zagrożone" (§ 5 ust. 1 Zarządzenia Nr 635 KGP⁹)

Naczelnik WRD wyjaśnił m.in., że w ocenie kierownictwa Wydziału sformułowania „miejsce szczególnie niebezpieczne” i „miejsce szczególnie zagrożone” są tożsame i w zasadzie różnią się tylko pod względem semantycznym. Obydwa terminy określają faktycznie pewien bardzo niewielki obszar, np. skrzyżowanie ulic, wiadukt, tunel, przejazd kolejowy, itp. W takim rozumieniu uwzględniane są w sporządzanej w okresach miesięcznych „Analizie Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na Terenie Miasta Gdańska”. W dokumencie tym (w porównaniu do danych z dwóch lat poprzednich) zawarte są m.in. informacje dotyczące łącznej liczby zdarzeń w rozbiciu na kolizje i wypadki drogowe, jak również opisane są wypadki ze skutkiem śmiertelnym. Na podstawie faktycznych zdarzeń drogowych wskazywane są miejsca najbardziej zagrożone/niebezpieczne w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przy czym jako miejsca niebezpieczne uznaje się obszary, gdzie już miały miejsca takie zdarzenia, natomiast miejscami zagrożonymi są te rejony, gdzie zachodzi uzasadnione przypuszczenie, że do zdarzeń takich może dojść. Jako miejsca niebezpieczne na terenie miasta Gdańska uznano ulice: Al. Grunwaldzka, Al. gen. Hallera, Trakt Św. Wojciecha, Jaśkowa Dolina, Kołobrzeska, Spacerowa i Kartuska, natomiast miejscami zagrożonymi były: Al. Grunwaldzka (na odcinku od ul. Słowackiego do ul. Kołobrzeskiej), gdzie odbywały się niezorganizowane wyścigi samochodowe, a także Al. gen. Hallera na

⁹ 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.).

wysokości ul. Konarskiego, gdzie znajduje się przejście dla pieszych, na którym kierujący pojazdami mechanicznymi nie respektowali przepisów dotyczących ruchu pieszych.

(dowód: akta kontroli str. 126-127, 150)

2.1.5. Sposób i efekty nadzorowania „miejsc szczególnie niebezpiecznych” i „miejsc szczególnie zagrożonych”

Z wyjaśnienia Naczelnika wynika, że w przypadku miejsc szczególnie niebezpiecznych/zagrożonych WRD dyslokował patrole, ukierunkowując funkcjonariuszy na realizację zadań związanych z respektowaniem przepisów ruchu drogowego mających w danym miejscu (rejonie) wpływ na powstawanie zdarzeń drogowych. Przedstawiciele Wydziału, biorący udział w pracach Komisji do Spraw Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego działającej przy ZDiZ w Gdańsku, na podstawie sporządzanej analizy stanu bezpieczeństwa lub w innych uzasadnionych przypadkach (np. na podstawie sygnałów społecznych) zgłaszali wnioski o dokonanie zmian w infrastrukturze drogowej. Wnioski takie dotyczyły m.in. wprowadzenia ograniczenia prędkości i zastosowania barier odgradzających ciągi piesze od ruchu pojazdów. W okresie 2012 r. – I półrocze 2013 r. przekazano na posiedzenia ww. Komisji m.in. następujące wnioski dotyczące poprawy infrastruktury drogowej w mieście (przyjęte i zrealizowane):

- ul. Stogi – wprowadzenie zakazu parkowania po prawej stronie jezdni – umożliwienie płynnego ruchu pojazdów głównie w sezonie letnim z uwagi na dojazd do miejsc plażowania,
- skrzyżowanie ul. Wały Jagiellońskie i Hucisko – uzupełnienie sygnalizacji świetlnej na relacji wyjazdowej ze Starego Miasta w kierunku Pruszcza Gdańskiego,
- ul. Jana Pawła II – przesunięcie barier wygrodzeniowych między jezdniami w sposób zapewniający niezbędną widoczność dla kierujących wykonujących manewry skręcania.

Według Naczelnika WRD działania te doprowadziły m.in. do zmniejszenia liczby wypadków drogowych z 315 w I połowie 2012 r. do 262 w I połowie 2013 r. (spadek o 53 wypadki, tj. o 16,9%). Nie odnotowano również powtórnego wypadku ze skutkiem śmiertelnym w tym samym miejscu szczególnie niebezpiecznym/zagrożonym.

(dowód: akta kontroli, str. 127-128, 150)

2.1.6. Zgłaszanie uwag i propozycji przez policjantów (§ 15 ust. 1 pkt 7 Zarządzenia Nr 609 KGP¹⁰) i ich wykorzystanie

W celu umożliwienia zgłaszania przez funkcjonariuszy wykonujących zadania na drodze uwag i propozycji, o których mowa w § 15 ust. 1 pkt 7 Zarządzenia Nr 609, w WRD założono rejestr (dostępny w sali odpraw), w którym funkcjonariusze pełniący służbę na drodze zamieszczali wszelkiego rodzaju uwagi i propozycje, głównie dotyczące nieprawidłowości w infrastrukturze drogowej. W 2012 r. wprowadzono dodatkowo obowiązek sporządzania przez funkcjonariuszy notatek służbowych, przekazywanych do dekretacji Naczelnika WRD. W zależności od dekretacji, notatka służbowa funkcjonariusza dołączana była do jednej z 45 prowadzonych w WRD teczek zagadnieniowych (np. do teczki „Współpraca z Urzędem Miejskim w Gdańsku w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego – Infrastruktura drogowa – Przeglądy dróg, sygnały dotyczące nieprawidłowości w tym zakresie”). Uwagi w większości przypadków kierowane były do ZDiZ w Gdańsku, za pośrednictwem funkcjonujących przy tej jednostce komisji.

W 2012 r. policjanci WRD sporządzili 13 takich wniosków (informacji), a w I półroczu 2013 r. – 22 wnioski.

¹⁰ Zgodnie z § 15 ust. 1 pkt 7 Zarządzenia Nr 609 policjant, pełniący służbę na drodze, jest obowiązany zbierać i zgłaszać przełożonemu uwagi i propozycje w zakresie niezbędnych przedsięwzięć zmierzających do usprawnienia, poprawy bezpieczeństwa i porządku ruchu, w tym dotyczących infrastruktury drogowej.

Ponadto, policjanci wykonujący zadania na drodze, prowadzili działania kontrolne w zakresie poprawności oznakowania pionowego i poziomego dróg na terenie miasta, w szczególności oznakowania przejść dla pieszych. Uczestniczyli również w odbiorach dotyczących zmian w organizacji ruchu drogowego, opiniowaniu projektów drogowych oraz bieżącej kontroli infrastruktury drogowej.

(dowód: akta kontroli str.112-114)

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

Ocena cząstkowa

Opis stanu
faktycznego

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Komendanta w powyższym zakresie.

2.2. Systemy wspierające policjantów pionu ruchu drogowego: SWD¹¹ i SEWiK¹²

2.2.1. Wykorzystanie systemu SWD w działaniach policjantów pionu ruchu drogowego

SWD w Komendzie wprowadzony został do pełnego wykorzystania 1 stycznia 2012 r. i od tego dnia jest wykorzystywany do realizacji ww. zadań.

Naczelnik WRD wyjaśnił m.in., że wprowadzenie SWD skróciło czas sporządzania dyslokacji służb. System ten pozwala tworzyć grafik pełnienia służby, a także raport dyslokacji służby, który jest narzędziem służącym do zatwierdzenia sposobu pełnienia służby i rejonów. Na skutek m.in. sugestii pracowników WRD, przekazywanych przez Sztab KMP w Gdańsku, dokonano zmian w SWD (np. uwidoczniono w raportach nr rejestracyjne radiowozów, zmieniono układ i liczbę kolumn, wprowadzono sektory pełnienia służby). Według Naczelnika WRD, zaletą SWD jest możliwość szybkiego sprawdzenia, który z patroli realizował konkretną interwencję, a także kontroli „czasu reakcji”, będącego przedmiotem szczegółowego nadzoru ze strony kierownictwa WRD, Komendy oraz KWP w Gdańsku.

(dowód: akta kontroli str. 160-162)

2.2.2. Funkcjonowanie systemu SEWiK

Karty zdarzenia drogowego (dalej: „karty”), dotyczące zarówno kolizji, jak i wypadków, uporządkowane były według numeru KW, tj. kolejnej liczby porządkowej w książce wydarzeń (prowadzonej ręcznie w formie papierowej). W książce tej rejestrowane były wszystkie wydarzenia, włącznie z wydarzeniami poza drogą publiczną. Karty przechowywane były w szafach w odrębnych teczkach/segregatorach. W 2012 r. sporządzono łącznie 4.969 kart, w tym: 4.301 kart kolizji i 668 kart wypadków (w tym 19 dotyczących wypadków śmiertelnych, z tego jeden poza drogą publiczną). Od 1 stycznia do 30 czerwca 2013 r. zarejestrowano łącznie 2.301 kart, w tym: 2.036 kart kolizji i 265 kart wypadków (w tym 11 dotyczących wypadków śmiertelnych, z tego jeden poza drogą publiczną). Zgodnie z kartami opisu stanowisk pracy, w okresie objętym kontrolą w Komendzie rejestrowaniem kart w systemie SEWiK zajmowało się pięciu pracowników.

Oględzinom poddano łącznie 50 kart, w tym: 30 dotyczących wypadków ze skutkiem śmiertelnym (tj. wszystkie z okresu objętego kontrolą) i 20 dotyczących kolizji (losowo wybranych – po jednym z każdego miesiąca 2012 r. i za okres styczeń-kwiecień 2013 r. i po dwie z okresu maj-czerwiec 2013 r.). W wyniku oględzin stwierdzono, że:

- wszystkie karty wprowadzone zostały z zachowaniem terminów określonych w § 5 Zarządzenia Nr 635 KGP,
- karty były kompletne i zostały prawidłowo zarejestrowane w systemie SEWiK,
- karty były weryfikowane przez kierownictwo WRD (co wynikało z systemu obiegu tych kart w WRD) oraz przez funkcjonariuszy prowadzących sprawę; karty zawierały parafy przy

¹¹ System Wspomagania Dowodzenia

¹² System Ewidencji Wypadków i Kolizji

poprawkach, dopiskach i aktualizacjach danych o zdarzeniu (np. o zgonie osoby rannej w wypadku lub sposobie zakończenia postępowania),

- w przypadku 20 kart, pracownik obsługujący terminal dostępowy do SEWiK dokonywał aktualizacji danych w systemie SEWiK na podstawie adnotacji funkcjonariusza na karcie, przy czym data aktualizacji nie była uwidocznioma w systemie SEWiK (system rejestruje w sposób automatyczny tylko datę i godzinę wprowadzenia karty),
- w przypadku kart dotyczących wypadków śmiertelnych, które wydarzyły się po 31 maja 2012 r., schematy zdarzeń zostały zarejestrowane w SEWiK w formie skanu, przy czym skany schematów 11 zdarzeń (z okresu czerwiec-listopad) uzupełnione były sukcesywnie w listopadzie i grudniu 2012 r.; od grudnia 2012 r. schematy zamieszczane były w systemie SEWiK na bieżąco.

(dowód: akta kontroli str. 168-192)

Ponadto stwierdzono, że:

- policjanci sporządzający objęte kontrolą karty zdarzenia drogowego zatrudnieni byli (w dniu zdarzenia) w WRD lub WPRDiW, a w przypadku dwóch kolizji w Oddziale Prewencji Policji,
- spośród 50 zbadanych kart zdarzenia drogowego, cztery dotyczące wypadków ze skutkiem śmiertelnym, sporządzone zostały przez dwóch policjantów nie posiadających przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego lub ukończonego kursu dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego po odbytym przeszkoleniu specjalistycznym.

(dowód: akta kontroli str. 193-209)

Naczelnik WRD wyjaśnił, że ww. przypadki spowodowane były możliwościami szkoleniowymi, którymi dysponuje WRD. W trzech przypadkach czynności prowadzone były pod ścisłym nadzorem doświadczonych funkcjonariuszy, a w jednym przypadku czynności prowadził policjant posiadający wieloletnie doświadczenie zawodowe, które pomimo faktycznego braku przeszkolenia specjalistycznego w zupełności wystarcza, a nawet przewyższa umiejętności lub doświadczenie zawodowe innych policjantów.

(dowód: akta kontroli str. 197-198)

W WRD sporządzane były analizy w zakresie i z częstotliwością, o których mowa w § 5 ust. 1 Zarządzenia Nr 635 KGP, w tym m.in. analizy dotyczące liczby kolizji i wypadków drogowych w odniesieniu do roku poprzedniego, przyczyn zdarzeń drogowych oraz miejsc i okoliczności wypadków śmiertelnych. Przykładem analizy specjalnej, dotyczącej wybranych problemów występujących w ruchu drogowym, była analiza zdarzeń drogowych w okresie ferii zimowych na terenie miasta Gdańska za okres 28 stycznia – 12 lutego 2012 r.

Naczelnik WRD wyjaśnił, że analizy nie zawierały odniesienia do poziomu motoryzacji i liczby ludności (o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 2 Zarządzenia Nr 635 KGP), ponieważ w ocenie kierownictwa WRD brak było przesłanek do umieszczania takich danych.

(dowód: akta kontroli str.162-167)

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Komendanta w powyższym zakresie.

2.3. Opiniowanie projektów organizacji ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą w pionie ruchu drogowego Komendy zaopiniowano ogółem 1.830 projektów organizacji ruchu drogowego, w tym projekty dotyczące zmian związanych z prowadzonymi remontami oraz modernizacjami dróg. W 2012 r. zaopiniowano łącznie 1.170 projektów, a w I połowie 2013 r. – 660 projektów. Opiniowane projekty dotyczyły wprowadzanych organizacji ruchu drogowego (tzw. projekty docelowe), a w szczególności

zmian organizacji ruchu drogowego (ustawianie elementów infrastruktury drogowej, wprowadzanie oznakowania pionowego i poziomego na drodze, zmiany zasad funkcjonowania sygnalizacji świetlnej) oraz zmian w organizacji ruchu drogowego (tzw. projekty tymczasowe) związanych z prowadzonymi remontami lub modernizacjami dróg.

Opiniowaniem ww. projektów, a także udziałem w komisjach ZDiZ w Gdańsku, zajmowało się dwóch funkcjonariuszy WRD: st. aspirant, pozostający w służbie w pionie ruchu drogowego od 1991 r., posiadający przeszkolenie specjalistyczne ruchu drogowego w CSP w Legionowie, od 2008 r. skierowany do współpracy z ZDiZ w Gdańsku w zakresie dotyczącym infrastruktury drogowej oraz sierż. sztabowy, w służbie w pionie ruchu drogowego od 2007 r., posiadający przeszkolenie specjalistyczne ruchu drogowego (CSP Legionowo), od 2012 r. skierowany do zadań w zakresie infrastruktury drogowej.

Projekty organizacji ruchu drogowego przekazywane były bezpośrednio do ZDiZ w Gdańsku i w zależności od zagadnienia, którego projekt dotyczył, kierowane były do stosownej Komisji (docelowej lub tymczasowej) działającą przy ZDiZ w Gdańsku. Z posiedzenia każdej z Komisji sporządzany był protokół (w zakresie projektów organizacji ruchu drogowego), który z upoważnienia Komendanta podpisywał Zastępca lub Naczelnik WRD. Protokoły z posiedzeń Komisji przechowywane są w WRD, oddzielnie dla każdej z Komisji. W posiedzeniach Komisji uczestniczyli ww. funkcjonariusze WRD, a w uzasadnionych przypadkach kierownictwo WRD. Natomiast w szczególnie uzasadnionych przypadkach projekt organizacji ruchu drogowego – przed posiedzeniem Komisji – trafiał bezpośrednio do WRD.

Z informacji przekazanej przez Zastępcę Naczelnika WRD wynika, że współpraca pomiędzy ZDiZ w Gdańsku a Policją, w tym również w zakresie opiniowania, koncepcji i rozwiązań wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego, przebiegała bez zastrzeżeń. Bez pozytywnej opinii przedstawiciela Policji nie dochodziło do wdrożenia projektu do realizacji. W przypadkach rozbieżności stanowisk wypracowywano kompromis, zapewniający bezpieczeństwo uczestników ruchu w zgodności z obowiązującymi przepisami. W okresie objętym kontrolą nie było przypadku nieuwzględnienia opinii Policji w ww. zakresie.

(dowód: akta kontroli, str. 115)

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Komendanta w powyższym zakresie.

2.4. Priorytety Komendanta Głównego Policji i Komendanta Wojewódzkiego Policji

2.4.1. Realizacja w 2012 r. Priorytetu nr III KGP na lata 2010-2012 oraz wskaźników wynikających ze Strategii Wojewódzkiej Policji Pomorskiej na lata 2010-2012

Opis stanu
faktycznego

W zakresie realizacji Priorytetu III Komendanta Głównego Policji – Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, na rok 2012 wyznaczone zostały dwa zadania, tj. zwiększenie liczby policjantów ruchu drogowego pełniących służbę na drodze (kontynuacja zadania) oraz dostosowanie właściwych proporcji reakcji policjantów ruchu drogowego na popełniane naruszenia przez określonych użytkowników drogi (kierowca – pieszy) w stosunku do występującego zagrożenia – wypadków drogowych (nowe zadanie). Dla każdego z tych zadań wyznaczono progi satysfakcji, które określono poprzez mierniki zawarte w systemie oceny efektywności pracy Policji. I tak dla pionu ruchu drogowego województwa pomorskiego:

- 1) miernik nr 5 – procentowy udział policjantów ruchu drogowego pełniących służbę na drodze, określono na poziomie 42,70%,
- 2) miernik nr 6 – procentowy udział wypadków drogowych spowodowanych przez określonych użytkowników drogi (kierowca – pieszy), a efektywność zastosowanych środków prawnych w stosunku do tych użytkowników, określono odpowiednio:

- dla wypadków spowodowanych przez pieszych – 5,4 (różnica pomiędzy procentowym stosunkiem środków prawnych wobec pieszych do ogółu zastosowanych środków prawnych, a procentowym udziałem wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych),
- dla wypadków spowodowanych przez kierujących – 15,8 (różnica pomiędzy procentowym stosunkiem środków prawnych wobec kierujących do ogółu zastosowanych środków prawnych, a procentowym udziałem wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących).

Zgodnie ze „Strategią Wojewódzkiej Policji Pomorskiej na lata 2010-2012” Komendant Wojewódzkiej Policji w Gdańsku pismem z 12 kwietnia 2012 r. powiadomił Komendanta o wartości ww. mierników przyjętych dla Komendy na 2012 r.: dla miernika nr 5 próg satysfakcji określony został na poziomie 41,56%, a próg satysfakcji dla miernika nr 6 ustalono: 4,5 – dla wypadków spowodowanych przez pieszych oraz 7,8 – dla wypadków spowodowanych przez kierujących.

(dowód: akta kontroli str. 141-144)

Komenda za 2012 r. uzyskała następujące wskaźniki:

- w zakresie miernika nr 5 – 40,29%, tj. o 1,27 pkt % niższy od zaplanowanego,
- w zakresie miernika nr 6 odpowiednio: 6,2, tj. o 1,7 pkt wyższy od zaplanowanego (piesi) oraz 4,4, tj. o 3,4 pkt niższy od zaplanowanego (kierowcy).

(dowód: akta kontroli str. 81-82)

Według wyjaśnienia Naczelnika WRD, nieosiągnięcie w przypadku miernika nr 5 wymaganego wskaźnika spowodowane było stosunkowo dużą liczbą policjantów, którzy – pomimo, iż byli na stanie etatowym WRD – faktycznie nie pełnili służby. Dotyczyło to przypadków:

- przebywania dwóch mł. aspirantów na długotrwałych zwolnieniach lekarskich,
- powierzenia obowiązków w innych komórkach organizacyjnych KMP dwóm st. sierżantom (w związku z wynikami badań Komisji Lekarskiej),
- skierowania funkcjonariuszy na szkolenia resortowe (kurs podstawowy – 11, adaptacja zawodowa – 11, szkolenie specjalistyczne – 2, szkolenie z kwalifikowanej pierwszej pomocy – 10 funkcjonariuszy).

Z wyjaśnienia Naczelnika WRD wynika także, że miernik nr 5 jest i był wyliczany tylko na podstawie „meldunku o stanie kadr na dzień 1 stycznia” każdego roku i brak jest możliwości korygowania go w takich przypadkach, jak konieczność realizacji szkoleń funkcjonariuszy, nieprzewidziane zwolnienia lekarskie, itp.

Naczelnik WRD wyjaśnił również, że w przypadku miernika nr 6 nieosiągnięcie wymaganego wskaźnika w odniesieniu do represji kierujących było spowodowane faktem, iż podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego w mieście, np. organy powołane przez władze miasta, jak również KMP, a także KWP w Gdańsku, kładły znaczący nacisk na zdarzenia z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego, a w szczególności pieszych. Ta tendencja powodowała, iż zachodziła (i zachodzi) konieczność koncentrowania się na represji popełnianych wykroczeń w stosunku do pieszych, a głównie przez samych pieszych. Dla kierownictwa WRD duże znaczenie ma bieżące reagowanie na specyfikę zdarzeń drogowych (na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa) w okresach miesięcznych czy kwartalnych, natomiast wskaźnik planowany jest na cały rok. Ponadto, wskaźnik na 2012 r. był ustalony przez Wydział Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku „raczej sondażowo” (po raz pierwszy na podstawie wyliczeń za 2011 r.). Na 2013 r. wskaźnik taki nie został wyznaczony.

(dowód: akta kontroli str. 148-150)

2.4.2. Realizacja w 2013 r. Priorytetu nr II KGP na lata 2013-2015 oraz wskaźników wynikających ze Strategii Wojewódzkiej Policji Pomorskiej na lata 2013-2015

W zakresie realizacji Priorytetu II Komendanta Głównego Policji – Działania Policji skierowane na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach, na rok 2013 wyznaczone zostały dwa mierniki, tj. procentowy udział policjantów ruchu drogowego pełniących bezpośrednio służbę na drodze oraz procentowy udział wypadków drogowych spowodowanych przez określonych użytkowników drogi (kierowca – pieszy), a efektywność zastosowanych środków prawnych w stosunku do tych użytkowników. Dla każdego z tych mierników wyznaczono wartości progowe satysfakcji. I tak dla pionu ruchu drogowego województwa pomorskiego:

- 1) miernik nr 8 – określono na poziomie 45,63%,
- 2) miernik nr 9 – określono jako uzyskanie proporcji między procentowym udziałem w wypadkach drogowych, a procentowym udziałem zastosowanych środków prawnych na poziomie reakcji nie niższym niż wartość wynikająca z procentowego udziału wypadków dla danej grupy.

(dowód: akta kontroli str. 145-147)

Zgodnie ze „Strategią Wojewódzkiej Policji Pomorskiej na lata 2013-2015” Komendant Wojewódzkiej Policji w Gdańsku pismem z 20 maja 2013 r. powiadomił Komendanta o wartości ww. mierników przyjętych dla Komendy na 2013 r. I tak: dla miernika nr 8 próg satysfakcji określono na poziomie 41,29%, a progi satysfakcji dla miernika nr 9 określono jako uzyskanie proporcji między procentowym udziałem w wypadkach drogowych, a procentowym udziałem zastosowanych środków prawnych na poziomie reakcji nie niższym niż wartość wynikająca z procentowego udziału wypadków dla danej grupy.

(dowód: akta kontroli str. 145-147)

Komenda za I półrocze 2013 r. uzyskała następujące wskaźniki:

- w zakresie miernika nr 8 – 53,52%, tj. o 12,23 pkt % wyższy od zaplanowanego,
- w zakresie miernika nr 9 odpowiednio: 11,9 (piesi) oraz 1,3 (kierujący).

(dowód: akta kontroli str. 70-71)

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Komendanta w powyższym zakresie.

2.5. Pozostałe przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym

2.5.1. Wykorzystanie lotnictwa policyjnego w działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

Z wyjaśnienia Naczelnika WRD wynika, że w 2012 r. WRD uczestniczył w zabezpieczeniu Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej „EURO 2012”. Były przy tym wykorzystywane wyspecjalizowane podmioty policyjne i pozapolicyjne. W szczególności, w ramach podoperacji „Droga” oraz „Dojazd”, udział brało lotnictwo policyjne (śmigłowiec), jak również jednostka lotnictwa Straży Granicznej.

Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego wyjaśnił, że była to sytuacja wyjątkowa. W przypadku konieczności korzystania z jednostek lotnictwa, zapotrzebowanie takie odbywałoby się poprzez Sztab Policji Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku w porozumieniu z Komendą Główną Policji w Warszawie.

(dowód: akta kontroli str. 107)

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

Funkcjonariusze WRD uczestniczyli, przy współpracy z Polskim Związkiem Motorowym (organizator ogólnopolski) oraz Kuratorium Oświaty w Gdańsku i Pomorskim Ośrodkiem

Ruchu Drogowego w Gdańsku, w organizacji turnieju Bezpieczeństwo w Ruchu Drogowym. Organizowany corocznie turniej adresowany jest do uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych, a jego celem jest popularyzowanie przepisów o ruchu drogowym oraz zasad bezpiecznego i kulturalnego zachowania się na drodze (praktyczne sprawdzenie wiedzy o przepisach i umiejętności jazdy rowerem oraz zasad udzielania pierwszej pomocy). Przedstawiciele WRD uczestniczyli również w festynach organizowanych przez szkoły, przedszkola, instytucje samorządowe i media, podczas których promowali bezpieczeństwo w ruchu drogowym, przeprowadzali konkursy z nagrodami oraz przybliżali specyfikę pracy policji drogowej. Ponadto realizowali przedsięwzięcia profilaktyczne w ramach cyklicznych spotkań z mieszkańcami osiedli, w trakcie festynów rodzinnych i okolicznościowych. Prowadzili również szkolenia tematyczne dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla przedszkoli i szkół, a także dla Zakładu Komunikacji Miejskiej, Straży Granicznej i Straży Miejskiej.

WRD współpracował z ZDiZ w Gdańsku (oraz komisjami działającymi przy tej jednostce) w zakresie przedsięwzięć na styku bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego a infrastruktura drogowa. Przedstawiciele WRD uczestniczyli we wszelkiego rodzaju odbiorach dotyczących zmian w organizacji ruchu drogowego, opiniowaniu projektów drogowych oraz bieżącej kontroli infrastruktury drogowej.

Według wyjaśnienia Naczelnika WRD, współpraca WRD z Państwową Strażą Pożarną oraz Pogotowiem Ratunkowym praktycznie odbywała się podczas realizacji zadań związanych z ratownictwem drogowym, tj. zabezpieczaniem zdarzeń drogowych, katastrof, kolizji, wypadków, a zwłaszcza wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Planowanie działań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym odbywało się i odbywa na poziomie MRBRD, w której przedstawicielami są zarówno funkcjonariusze WRD, jak i Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Gdańsku. Podczas spotkań omawiany jest stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie miasta, jak również zakres koniecznych czynności zmierzających do jego poprawy (proponowane kampanie społeczne, propozycje wspólnych działań w warunkach terenowych oraz zasady bieżącej współpracy w zakresie ratownictwa drogowego).

(dowód: akta kontroli, str.108)

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

Pion ruchu drogowego Komendy realizował (pod nadzorem kierownictwa) inicjowane przez KMP regionalne programy prewencyjne na rzecz ruchu drogowego. Obejmowały one działania zmierzające do ograniczenia nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego na terenie Miasta Gdańska. W każdym roku przeprowadzono po dwie edycje programu (pod różnymi kryptonimami), ukierunkowane na skontrolowanie maksymalnej liczby kierujących, celem wyeliminowania z ruchu osób nietrzeźwych poprzez m.in. ustawienie policyjnych punktów blokadowych na drogach dojazdowych do miasta. Działania te realizowano w ramach czterech edycji programu w okresach: od 1 września do 31 października 2012 r., od 20 listopada 2012 r. do 28 lutego 2013 r., od 29 marca do 31 maja 2013 r. oraz od 1 czerwca 2013 r. (według planu do 31 sierpnia 2013 r.). Ww. programy finansowane były w ramach własnych środków budżetowych WRD. Programy te nie zakładały określenia mierników ich efektywności.

Ponadto, pion ruchu drogowego Komendy brał udział w programie prewencyjnym „Kieruj bez procentów 2012 – następny krok” (na podstawie porozumienia zawartego pomiędzy Wojewodą Pomorskim i Miastem Gdańsk), który w okresie od lutego do grudnia 2012 r. prowadziło Gdańskie Centrum Profilaktyk Uzależnień, w ramach rządowego programu „Razem Bezpieczniej”. Udział pionu ruchu drogowego Komendy w ww. programie obejmował m.in. działania o charakterze kontrolnym (kontrolę trzeźwości i kierowania pod wpływem środków odurzających) oraz działania o charakterze profilaktycznym, w tym edukowanie

kierowców w ramach akcji policyjnych (ulotki i informacje), warsztaty „Trzeźwa Jazda” (kierowane do uczniów szkół ponadgimnazjalnych) oraz udział w turniejach Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 116-125)

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Komendanta w powyższym 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

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

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą działania Komendy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie były przedmiotem audytu, kontroli zewnętrznej oraz wewnętrznej.

(dowód: akta kontroli, str. 26)

3.1.1. Skargi na działalność pionu ruchu drogowego, ich rozpatrywanie i wykorzystanie

W latach 2012–2013 (I półrocze) do Komendy wpłynęło łącznie 47 skarg na działalność pionu ruchu drogowego, z tego: 16 skarg dotyczyło sposobu przeprowadzenia interwencji, 10 – kontroli drogowej, 10 – zasadności ukarania mandatem karnym, cztery – opieszałości lub beczynności, trzy – niewłaściwego zachowania funkcjonariusza, jedna – sposobu wykonania czynności dochodzeniowych oraz trzy – innych spraw. Z ww. skarg za bezzasadne uznano 44 skargi, jedną skargę uznano za nierozstrzygniętą ze względu na brak bezstronnych świadków zdarzenia, a dwie skargi pozostawały w rozpatrywaniu.

(dowód: akta kontroli str. 27)

W wyniku badania, wybranych według kryterium doboru losowego, sześciu skarg złożonych na działalność pionu ruchu drogowego Komendy nie stwierdzono nieprawidłowości. Badaniem objęto m.in.: terminowość rozpatrywania, prawidłowość określania przedmiotu skargi, uzasadnienie, a także termin oraz sposób powiadamiania skarżącego.

(dowód: akta kontroli str. 28-30)

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Komendanta w powyższym zakresie.

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

W poszczególnych latach badanego okresu liczba kolizji i wypadków drogowych, w tym ze skutkiem śmiertelnym na terenie działania Komendy oraz na terenie województwa pomorskiego, przedstawiała się następująco:

1) na koniec 2011 r. (wg informacji z 10 stycznia 2013 r.):

- 626 wypadków drogowych, w tym 24 ze skutkiem śmiertelnym, przy 2.917 wypadkach, w tym 196 ze skutkiem śmiertelnym, w województwie,
- 4.493 kolizje drogowe, przy 18.212 kolizjach w województwie,
- 532 ujawnionych nietrzeźwych kierujących, przy 5.459 ujawnionych nietrzeźwych kierujących w województwie,

2) w I połowie 2012 r. (wg informacji z 10 lipca 2013 r.):

- 315 wypadków drogowych, w tym sześć ze skutkiem śmiertelnym, przy 1.280

- wypadkach, w tym 59 ze skutkiem śmiertelnym, w województwie,
- 2.074 kolizje drogowe, przy 8.197 kolizjach w województwie,
- 300 ujawnionych nietrzeźwych kierujących, przy 2.575 ujawnionych nietrzeźwych kierujących w województwie,

3) na koniec 2012 r. (wg informacji z 10 stycznia 2013 r.):

- 656 wypadków drogowych, w tym 18 ze skutkiem śmiertelnym, przy 2.743 wypadkach, w tym 160 ze skutkiem śmiertelnym, w województwie,
- 4.274 kolizje drogowe, przy 17.297 kolizjach w województwie,
- 615 ujawnionych nietrzeźwych kierujących, przy 5.217 ujawnionych nietrzeźwych kierujących w województwie,

4) w I połowie 2013 r. (wg informacji z 10 lipca 2013 r.):

- 262 wypadki, w tym 11 ze skutkiem śmiertelnym, przy 1.115 wypadkach, w tym 66 ze skutkiem śmiertelnym, w województwie,
- 2.026 kolizje drogowe, przy 8.497 kolizjach w województwie,
- 306 ujawnionych nietrzeźwych kierujących, przy 1.924 ujawnionych nietrzeźwych kierujących w województwie.

(dowód: akta kontroli str. 62-105)

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Komendanta w powyższym zakresie.

IV. Wniosek

*Wniosek
pokontrolny*

Przedstawiając powyższe oceny wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o:

- kontynuowanie działań w celu możliwie szybkiego przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego adekwatnej do wymagań przepisów i potrzeb jednostki liczby policjantów.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

*Prawo
zgłoszenia
zastrzeżeń*

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

*Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
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 wykonania wniosku pokontrolnego 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.

Gdańsk, dnia 08 października 2013 r.

Kontroler
Zdzisław Stefan Zbiński
główny specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku
Dyrektor

