



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.019.02.2020

|

Pan
insp. Sławomir Pachura

Komendant Miejski Policji w Gdyni
ul. Portowa 15
81-350 Gdynia

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/038 – Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Komenda Miejska Policji, ul. Portowa 15, 81-350 Gdynia (dalej: „Komenda”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	insp. Sławomir Pachura, Komendant Miejski Policji w Gdyni, od 28 sierpnia 2019 r. W okresie objętym kontrolą do 26 lutego 2019 r. powyższe stanowisko zajmował insp. Robert Leksycki, a od 27 lutego 2019 do 27 sierpnia 2019 r. obowiązki Komendanta Miejskiego Policji w Gdyni pełnił insp. Sławomir Pachura. (akta kontroli str. 5-7)
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Struktura organizacyjna podmiotów zaangażowanych w realizację zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. 2. Ocena wpływu realizowanych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020 do dnia zakończenia czynności kontrolnych, z wykorzystaniem dokumentów wytworzonych wcześniej bądź później, niezbędnych dla realizacji celu kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	1. Agnieszka Zamorska, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/164/2020 z 18 września 2020 r. 2. Piotr Lewandowski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LGD/165/2020 z 18 września 2020 r. (akta kontroli str. 1-4)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Komendant Miejski Policji w Gdyni (dalej: „Komendant”) podejmował działania w zakresie tworzenia warunków do sprawnego i skutecznego funkcjonowania pionu ruchu drogowego. Aby zapewnić obsadę kadrową Wydziału Ruchu Drogowego (dalej: „WRD”), stanowiska uzupełniano m. in. nowo przyjętymi funkcjonariuszami i zasilano funkcjonariuszami innych komórek organizacyjnych z powierzeniem obowiązków na czas określony. Komendant zapewnił przeszkolenie w zakresie ruchu drogowego na koniec 2018 r., 2019 r. i I półrocza 2020 r. odpowiednio 68%, 75% i 71% funkcjonariuszy WRD. W celu poprawy stanu wykształcenia, Komendant składał wnioski w zakresie potrzeb szkoleniowych do Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku (dalej: „KWP”), które realizowano. W WRD opracowywano, zgodnie z Zarządzeniem Nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych³, analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz analizy specjalne poświęcone bezpieczeństwu pieszych i rowerzystów. Wnioski z analiz wykorzystano m. in. do opracowania planu
--------------	---

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200 (dalej: „ustawa o NIK”).

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Dz. Urz. KGP z 2015 r., poz. 85 ze zm., zwane dalej „Zarządzeniem nr 31 KGP”.

naprawczego, w związku z pogorszeniem stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej: „brd”) na rzecz rowerzystów oraz inicjowania działań o charakterze edukacyjno-prewencyjnym.

Dyslokację służby na drogach ustalano w oparciu o Zarządzenie Nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach⁴.

W badaniu na próbie 10 kart statystycznych czynności policjanta ruchu drogowego, wygenerowanych z Systemu Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji (dalej: „SESPol”) stwierdzono, że były one zgodne z notatnikami służbowymi funkcjonariuszy.

W wyniku badań dotyczących 10 wybranych zdarzeń drogowych z udziałem pieszego, które miały miejsce w latach 2018-2020 i 15 zdarzeń drogowych z okresu I półrocza 2020 r. ustalono, że dane w kartach zdarzeń drogowych odzwierciedlały informacje zawarte w sporządzanej przez funkcjonariuszy dokumentacji. Występowały jednak błędy przy przenoszeniu tych danych do Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (dalej: „SEWiK”). Zgromadzona dokumentacja dotycząca analizowanych zdarzeń drogowych nie zawsze umożliwiała weryfikację prawidłowości ustalenia stopnia ciężkości obrażeń ofiar.

W latach 2016-2019 w stosunku do kierujących⁵, zastosowano 11 razy więcej środków prawnych, niż do pieszych (do kierujących – 87.083, a do pieszych – 7.716), podczas gdy w okresie tym kierujący spowodowali 86 razy więcej zdarzeń drogowych (przez kierujących – 10.954, w tym 91 przez rowerzystów, przez pieszych – 127).

Realizowane przez WRD na podstawie planów, działania kontrolno-prewencyjne, ukierunkowane na poprawę brd o zasięgu krajowym, wojewódzkim i lokalnym, oceniano pod kątem m.in. ilości zaangażowanych policjantów, ilości zdarzeń drogowych w dniu prowadzenia działań oraz ilości zastosowanych środków prawnych. Do oceny wdrożonego z inicjatywy Komendanta programu pn. „Policyjna Foczek uczy zasad bezpieczeństwa”, przyjęto wskaźniki tj.: ilościowe (liczba szkół biorących udział w konkursie), analiza (opinia nauczycieli) i zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych z udziałem dzieci. Dla innych działań prowadzonych z własnej inicjatywy, nie określono mierników, które pozwoliłyby ocenić poziom realizacji zadań oraz stopień osiągnięcia założonych celów.

Stwierdzone w kontroli nieprawidłowości dotyczyły:

- nieokreślenia, w notatkach urzędowych dotyczących 10 badanych zdarzeń drogowych z udziałem pieszego oraz 14 z 15 badanych zdarzeń drogowych z I półrocza 2020 r., czy stopień ciężkości obrażeń rannych został stwierdzony przez lekarza lub ratownika medycznego,
- niezgodności informacji w systemie SEWiK, w przypadku jednego z 10 badanych zdarzeń drogowych z udziałem pieszego, z dokumentacją dotyczącą stopnia ciężkości obrażeń pieszego, wskazaną w opinii biegłego wydanej dla Komendy w dniu 31 października 2019 r.,
- niewprowadzenia w systemie SEWiK, w przypadku jednego z 10 badanych zdarzeń drogowych z udziałem pieszego, informacji dotyczącej stopnia ciężkości obrażeń pieszego, mimo zawartej w karcie zdarzenia drogowego informacji o ciężkich obrażeniach,

⁴ Dz. Urz. KGP z 2017 r., poz. 64 ze zm., zwane dalej „Zarządzeniem nr 30 KGP”.

⁵ Łącznie z rowerzystami.

- wprowadzenia w systemie SEWiK w przypadku dwóch z 15 wytypowanych do badania zdarzeń drogowych z I półrocza 2020 r., współrzędnych geograficznych niezgodnych z danymi wynikającymi ze sporządzonych kart zdarzenia drogowego,
- niewprowadzenia w systemie SEWiK, w przypadku dwóch z czterech badanych zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym, informacji dotyczących poziomu alkoholu we krwi, zawartych w kartach zdarzeń drogowych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Struktura organizacyjna podmiotów zaangażowanych w realizację zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

1.1. W okresie objętym kontrolą Komenda Miejska Policji w Gdyni, funkcjonowała w oparciu ustawę z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji⁷, oraz Zarządzenie nr 1041 Komendanta Głównego Policji z dnia 28 września 2007 r. w sprawie organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji⁸.

Komendant, nadał w dniu 27 grudnia 2012 r. Regulamin Komendy Miejskiej Policji w Gdyni, w którym określił m.in. strukturę Komendy, wyodrębniając w niej WRD, do którego zadań należało m.in. wykonywanie czynności zapewniających bezpieczeństwo i porządek w ruchu na drogach publicznych przez kierowanie tym ruchem, jego nadzorowanie oraz kontrolowanie uczestników ruchu drogowego. Zgodnie z Decyzją Nr 15/2020 Komendanta Miejskiego Policji w Gdyni z dnia 13 lutego 2020 r. w sprawie podziału zadań w kierownictwie Komendy Miejskiej Policji w Gdyni oraz upoważnień do podejmowania decyzji w imieniu Komendanta Miejskiego Policji w Gdyni, w związku z § 10 Regulaminu, bezpośredni nadzór nad realizacją czynności w zakresie zadań WRD sprawował I Zastępca Komendanta.

W Komendzie obowiązywał również zatwierdzony przez Komendanta szczegółowy zakres zadań WRD z dnia 04 lutego 2014 r., określający strukturę, przedmiot działania oraz tryb kierowania WRD, a także szczegółowe zakresy zadań naczelnika WRD, jego zastępcy oraz kierowników komórek organizacyjnych wchodzących w skład struktury organizacyjnej WRD. W § 2 ust. 1 tego dokumentu wskazano, że w skład struktury organizacyjnej WRD wchodzi: Naczelnik Wydziału, Zastępca Naczelnika Wydziału, Inspektor, Ogniwo Obsługi Zdarzeń Drogowych, Ogniwo I, Ogniwo II i Zespół Organizacji służby. Natomiast w § 2 ust. 2 określono, że zadania podstawowe WRD realizowane są przez funkcjonariuszy Policji i członków korpusu służby cywilnej zatrudnionych w WRD zgodnie z kartami opisu stanowiska pracy.

Stan zatrudnienia w Komendzie w okresie objętym kontrolą, w tym w WRD, przedstawiał się następująco:

- a) na 1 stycznia 2018 r.:
 - zatrudnienie (ogółem etaty policyjne) – 617,
 - w tym w komórce ruchu drogowego:
 - liczba etatów policyjnych (plan) – 68,
 - zatrudnienie (etaty policyjne) – 67, z tego 60 policjantów faktycznie kierowanych do służby na drodze,
- b) na 1 stycznia 2019 r.:

⁶ 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.

⁷ Dz. U. z 2020 r., poz. 360 ze zm.

⁸ Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 50 ze zm.

- zatrudnienie (ogółem etaty policyjne) – 617,
w tym w komórce ruchu drogowego:
 - liczba etatów policyjnych (plan) – 68,
 - zatrudnienie (etaty policyjne) – 68, z tego 61 policjantów faktycznie kierowanych do służby na drodze,
- c) na 1 stycznia 2020 r.:
 - zatrudnienie (ogółem etaty policyjne) – 616,
w tym w komórce ruchu drogowego:
 - liczba etatów policyjnych (plan) – 68,
 - zatrudnienie (etaty policyjne) – 65, z tego 58 policjantów faktycznie kierowanych do służby na drodze,
- d) na 1 lipca 2020 r.:
 - zatrudnienie (ogółem etaty policyjne) – 611,
w tym w komórce ruchu drogowego:
 - liczba etatów policyjnych (plan) – 68,
 - zatrudnienie (etaty policyjne) – 64, z tego 57 policjantów faktycznie kierowanych do służby na drodze.

(akta kontroli str. 8-60, 75)

Kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego⁹ (dalej: "kurs RD") w WRD posiadało według stanu na:

- 31 grudnia 2018 r. - 45 policjantów, w tym 12 ukończyło kurs specjalistyczny realizowany do 2013 r., a 33 kurs RDo oraz RDs,
- 31 grudnia 2019 r. - 48 policjantów, w tym 11 ukończyło kurs specjalistyczny realizowany do 2013 r., a 37 kurs RDo oraz RDs,
- na 30 czerwca 2020 r. - 48 policjantów, w tym dziewięciu ukończyło kurs specjalistyczny realizowany do 2013 r., 37 kurs RDo oraz RDs, a dwóch tylko RDo.

Na koniec I półrocza 2020 r. funkcjonariusze WRD posiadali przeszkolenie w zakresie:

- wykonywania czynności na miejscu zdarzenia drogowego – jeden funkcjonariusz,
- kierowania motocyklem szosowym – czterech funkcjonariuszy¹⁰,
- wideorejestratorów wykroczeń – 13 funkcjonariuszy,
- tachografów cyfrowych – 16 funkcjonariuszy,
- obsługi ręcznych mierników prędkości – 41 funkcjonariuszy,
- wykorzystania symulatora kierowania pojazdami uprzywilejowanymi – jeden funkcjonariusz,
- techniki jazdy samochodem – pięciu funkcjonariuszy.

Funkcjonariusze WRD nie posiadali przeszkolenia w zakresie profilaktyki społecznej.

Komendant zgłosił do KWP potrzeby szkoleniowe¹¹ dotyczące udziału policjantów WRD w 106¹² kursach specjalistycznych w 2018 r. Przeszkolenie odbyło w tym roku

⁹ Realizowany do 2013 r., następnie w formie dwóch zależnych od siebie kursów specjalistycznych, które zastąpiły kurs RD, tj. kursu specjalistycznego w zakresie RD – część ogólna (dalej: „RDo”) oraz część szczególna (dalej: „RDs”).

¹⁰ Komenda miała do dyspozycji, według wyjaśnień Naczelnika WRD: według stanu na koniec 2018 r. - cztery sprawne motocykle szosowe i dwa radiowozy z wideorejestratorem (jeden oznakowany i jeden nieoznakowany), według stanu na koniec 2019 r. - trzy sprawne motocykle szosowe i dwa nieoznakowane radiowozy z wideorejestratorem, w 2020 r. - dwa sprawne motocykle szosowe i jeden nieoznakowany radiowóz z wideorejestratorem.

¹¹ W formie zestawienia zidentyfikowanych potrzeb szkoleniowych, sporządzane w postaci wykazu tabelarycznego według stanu na 30 września każdego roku oraz w ciągu roku, w odpowiedzi na pismo KWP w sprawie zgłoszenia potrzeb szkoleniowych.

¹² Pięciu w zakresie RDo i RDs, 10 w zakresie wideorejestratorów wykroczeń, 10 w zakresie tachografów cyfrowych, 10 w zakresie kierowania motocyklem szosowym, siedmiu w zakresie czynności na miejscu zdarzenia drogowego i 59 w zakresie obsługi ręcznych mierników prędkości.

53 policjantów, w tym trzech w zakresie RDs. Zgłoszenie potrzeb szkoleniowych na 2019 r. dotyczyło udziału policjantów WRD w 56¹³ kursach specjalistycznych. W 2019 r. przeszkolono 27 policjantów, w tym ośmiu w zakresie RDo i RDs.

Natomiast na 2020 r. złożono wniosek dotyczący udziału policjantów WRD w 35¹⁴ kursach specjalistycznych. W I półroczu 2020 r. przeszkolono sześciu policjantów, w tym trzech w zakresie RDo.

Naczelnik Wydziału Kadr i Szkolenia poinformował, że Komenda otrzymywała informacje z KWP ze wskazaniem osób skierowanych na poszczególne kursy w trakcie roku kalendarzowego.

Komendant wyjaśnił, iż stan przeszkolenia funkcjonariuszy był wynikiem znacznych ruchów kadrowych, jaki wystąpiły w latach 2018-2020. Pomimo bieżącego szkolenia nowych funkcjonariuszy WRD, liczne odejścia ze służby oraz przeniesienia na inne stanowiska służbowe w innych wydziałach Komendy spowodowały, że nie zdołano zapewnić przeszkolenia specjalistycznego dla wszystkich funkcjonariuszy WRD.

(akta kontroli str. 61-64, 76-96, 365-377, 1091-1094)

1.2. Komendant zidentyfikował problemy związane z realizacją przydzielonych zadań w zakresie brd, wynikające m.in.: z liczby skierowanych policjantów na szkolenia podstawowe, długotrwałych kursów specjalistycznych oraz urlopów macierzyńskich i wychowawczych. W celu rozwiązania ww. problemów podjęto działania polegające na przekazaniu zadań dotyczących problematyki brd do realizacji również przez policjantów Ogniw Patrolowo-Interwencyjnych komisariatów Policji oraz służb wsparcia Oddziałów Prewencji KWP będących w dyspozycji jednostek terenowych. W tym celu, jak wyjaśnił Naczelnik WRD, przekazywano informację do podległych pod Komendę komisariatów dotyczącą przekazania na odprawach zadań w zakresie brd ww. policjantom¹⁵. Ponadto WRD był zasilany funkcjonariuszami innych komórek organizacyjnych z powierzeniem obowiązków na czas określony¹⁶. Wpływ zasilenia WRD funkcjonariuszami z innych wydziałów na poprawę stanu brd, jak wyjaśnił Naczelnik WRD, oceniano pod kątem ilości zdarzeń drogowych w trakcie pełnienia przez nich służby. Na podstawie protokołów odpraw do służby oraz zeszytu nadzoru nad służbą WRD ustalono, że skierowani do WRD funkcjonariusze, wspierali WRD pełniąc służbę na drodze¹⁷.

Dane dotyczące struktury i stanu etatowego pionu ruchu drogowego monitorowano na bieżąco. Informacje o stanie etatowym wysyłano pisemnie do WRD KWP przy każdej planowanej zmianie kadrowej wraz z informacją o sposobie zapewnienia obsady stanowiska w WRD.

Liczba wakatów w WRD na dzień 1 stycznia 2018 r. wynosiła jeden, na dzień 1 stycznia 2019 r. - zero, na dzień 1 stycznia 2020 r. - trzy, na dzień 1 lipca 2020 r. i dzień sporządzania odpowiedzi tj. 28 września 2020 r. liczba wakatów wynosiła cztery. W celu zapewnienia pełnej obsady stanowisk w komórce ruchu drogowego,

¹³ 12 w zakresie RDo i RDs, sześciu w zakresie wideorejestratorów wykroczeń, czterech w zakresie tachografów cyfrowych, czterech w zakresie kierowania motocyklem szosowym, ośmiu w zakresie czynności na miejscu zdarzenia drogowego i 22 w zakresie obsługi ręcznych mierników prędkości.

¹⁴ Dwóch w zakresie RDs i 12 w zakresie RDo, pięciu w zakresie wideorejestratorów wykroczeń, trzech w zakresie tachografów cyfrowych, trzech w zakresie kierowania motocyklem szosowym, siedmiu w zakresie czynności na miejscu zdarzenia drogowego i trzech w zakresie obsługi ręcznych mierników prędkości.

¹⁵ Zadania wskazano w protokołach z odprawy do służby patrolowej z dnia 17 lipca i 14 listopada 2020 r. w zakresie m.in.: reagowania na wykroczenia drogowe popełniane przez kierujących wobec pieszych, przez pieszych i rowerzystów, doraźnego nadzoru względem pojazdów i osób, które stwarzają w sposób ciągły zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tzw. piractwo drogowe.

¹⁶ Rozkazy personalne z 27 sierpnia i 9 września 2020 r. o powierzeniu obowiązków w WRD na okres odpowiednio od 1 września do 31 grudnia 2020 r. i od 10 do 30 września 2020 r. funkcjonariuszom z Wydziału Prewencji.

¹⁷ Jeden z funkcjonariuszy, zgodnie z protokołami odprawy do służby z dnia 15, 21 i 28.09 2020 r. pełnił służbę na drodze wykonując zadania w składzie patrolu, drugi w ramach pełnienia obowiązków kierownika Ognia II WRD nadzorował w terenie patrole WRD.

uzupełniano je każdorazowo, jak poinformował Komendant, w sytuacji zasilenia Komendy nowo przyjętymi funkcjonariuszami.

Udział procentowy etatów policyjnych WRD do całego stanu etatowego Komendy, na dzień 1 stycznia 2018 r. wynosił 11,02 %, na dzień 1 stycznia 2019 r. - 11,02 %, na dzień 1 stycznia 2020 r. - 11,03 %, a na dzień sporządzania odpowiedzi tj. 28 września 2020 r. - 11,12 %.

(akta kontroli str. 61-71, 76-100, 318-332, 1112-1115)

1.3. W okresie objętym kontrolą, zgodnie z obowiązkiem wynikającym z § 7 ust. 2 pkt 2 i 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem¹⁸, w Komendzie zaopiniowano łącznie 530 projektów organizacji ruchu, z tego w 2018 r. - 163, w 2019 r. - 182, w I półroczu 2020 r. - 185. Przy opiniowaniu projektów organizacji ruchu drogowego kierowano się przede wszystkim bezpieczeństwem niechronionych uczestników ruchu drogowego tj. pieszych i rowerzystów. Był to priorytet działań WRD oraz Programów działań KMP w Gdyni na rzecz bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na lata 2018-2020¹⁹. Realizowano go, według wyjaśnień Komendanta, przez wnikliwą analizę wprowadzanych zmian w organizacji ruchu, strukturze inżynieryjnej bądź proponowanym oznakowaniu. W trudniejszych przypadkach przeprowadzano lustrację²⁰ miejsca zmiany organizacji ruchu w terenie, w celu rozpoznania problemu i wydania obiektywnej, rzeczowej opinii.

Naczelnik wskazał, że WRD nie otrzymał w okresie objętym kontrolą, wytycznych od jednostki zwierzchniej w zakresie realizowania zadań związanych z opiniowaniem projektów organizacji ruchu i nie sformalizowano zasad w tej kwestii w Komendzie. WRD nie otrzymał też zastrzeżeń dotyczących sposobu opiniowania przez funkcjonariuszy przedmiotowych projektów, co zdaniem Naczelnika WRD, wskazuje na wystarczającą wiedzę i doświadczenie przygotowujących opinie projektów organizacji ruchu.

Za analizę i formalną kontrolę opiniowanych projektów organizacji ruchu drogowego w Komendzie odpowiedzialni byli dwaj funkcjonariusze - asystenci Zespołu Organizacji Służby WRD (dalej: „ZOS”). W zastępstwie analizą projektów i ich kontrolą zajmowali się Kierownicy Ogniw WRD - dwaj funkcjonariusze. Obaj asystenci ZOS posiadali wykształcenie średnie, wzięli udział w dniu 19 grudnia 2019 r. w szkoleniu z zakresu stosowania inżynieryjnych środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Zadania dla potrzeb opiniowania zmian organizacji ruchu i infrastruktury drogowej, wynikały z ich zakresów obowiązków. Wszyscy ww. funkcjonariusze posiadali przeszkolenie specjalistyczne w zakresie ruchu drogowego oraz ponad dziesięcioletni staż pracy w WRD.

Komendant wyjaśnił, że przed wydaniem negatywnej opinii, Naczelnik WRD każdorazowo przedstawiał mu lub jego zastępcy przesłanki skutkujące wydaniem takiej opinii. Rozmów w tym zakresie nie dokumentowano.

Wszystkie zmiany organizacji ruchu wprowadzone mimo negatywnej opinii projektu²¹, były dyskutowane przez kierownictwo WRD z przedstawicielami Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni (dalej „ZDiZ”), podczas cotygodniowych spotkań w ramach

¹⁸ Dz. U. z 2017 r., poz. 784.

¹⁹ Opracowanych i zatwierdzonych w dniu 29 grudnia 2017 r. w oparciu o założenia Wojewódzkich Programów działań Policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na lata 2018-2020.

²⁰ Przebiegu i ustaleń wynikających z lustracji, według wyjaśnień Naczelnika WRD, nie dokumentowano.

²¹ Negatywne opinie z dnia 16 października 2014 r. dot. projektu stałej organizacji ruchu dla nowych pasów rowerowych wprowadzonych na ul. Obrońców Wybrzeża i ul. 3 Maja oraz z dnia 6 sierpnia 2018 r. dot. projektu organizacji ruchu podczas rozbudowy ulic Świętojańskiej, Skweru Plymouth, al. Piłsudskiego i Tetmajera wraz z budową trasy rowerowej.

Komisji ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego²². Następnie Naczelnik WRD omawiał takie przypadki z Komendantem Miejskim lub jego Zastępcą.

Zgodnie z danymi z SEWiK, jako przyczynę zdarzenia drogowego w karcie zdarzenia drogowego w 2018 r., wskazano 23 razy stan jezdni (poz. 160) i jeden przypadek zabezpieczenia robót na drodze. W 2019 r. wskazano 21 razy, jako przyczynę stan jezdni, a w 2020 r. (do 28 września) stan jezdni - 13 razy i zabezpieczenie robót na drodze - dwa razy. W kontrolowanym okresie nie wystąpiły zdarzenia drogowe, których przyczyną była organizacja ruchu (poz. 161) czy działanie sygnalizacji świetlnej (poz. 163). W sytuacji, gdy przyczyną zdarzenia drogowego wskazaną w karcie zdarzenia drogowego był stan jezdni (poz. 160) kierowano do ZDiZ w Gdyni pisma informujące w tym zakresie²³.

Naczelnik WRD wyjaśnił, że informowano ZDiZ w sytuacji zdarzeń drogowych, których przyczyną, według oceny funkcjonariusza obsługującego zdarzenie drogowe, był na tyle znacząco zły stan jezdni, że mógł spowodować wystąpienie kolejnych zdarzeń drogowych w danej lokalizacji.

Przyjętą praktyką w Komendzie było każdorazowe omawianie w trakcie spotkań w ramach Komisji bezpieczeństwa ds. ruchu drogowego przypadków, gdy w karcie zdarzenia drogowego wskazano zabezpieczenie robót na drodze (poz. 162). W takich przypadkach, jak wyjaśnił Naczelnik WRD, proponowano wprowadzenie rozwiązań bardziej czytelnych dla uczestników ruchu drogowego w celu zapobieżenia kolejnym zdarzeniom drogowym (np. podświetlenie znaku, żółte światło migające, dodatkowe oznakowanie).

Ponadto w sytuacji wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym, przedstawiciele WRD i ZDiZ badali na miejscu zdarzenia, czy jego przyczyną była infrastruktura drogowa oraz wskazywali propozycje ulepszeń zwiększających bezpieczeństwo m. in. tj.: umiejscowienie pasów akustycznych przed przejściem dla pieszych i wydłużenie linii ciągłej pomiędzy pasami ruchu na ul. Płk. Dąbka, na wysokości ul. Romanowskiego 36, montaż odbłasków punktowych, przesunięcie znaku „przejście dla pieszych bliżej” krawędzi jezdni i dodanie odblaskowego tła na ul. Hutniczej 81, montaż bariery ochronnej na ul. Chwarznieńskiej 140A. Propozycje dotyczące ww. rozwiązań zawarto w protokołach ze sporządzanych ze spotkań²⁴.

(akta kontroli str. 72-74, 101-169, 1112-1115, 1140-1150)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Komendant podejmował działania w zakresie tworzenia warunków do sprawnej i skutecznej działalności pionu ruchu drogowego oraz zapewnienia obsady kadrowej WRD. Nie wszyscy funkcjonariusze posiadali przeszkolenie specjalistyczne w zakresie ruchu drogowego. Komendant występował do KWP z wnioskami o udział policjantów WRD w kursach specjalistycznych, które realizowano. Zadania w zakresie opiniowania projektów organizacji ruchu wykonywali funkcjonariusze WRD, którzy ukończyli szkolenie z zakresu stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

²² Zarządzenie nr 1959/2011/VI/M Prezydenta Miasta Gdynia z dnia 17 maja 2011 r. w sprawie powołania Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Gdyni.

²³ W 2018 r. – dwa razy, w 2019 r. cztery razy, a w 2020 r. (do 12 listopada) nie kierowano informacji w tym zakresie.

²⁴ W 2018 r. jeden protokół, w 2019 r. sześć, a w 2020 r. (do 17 listopada) cztery protokoły.

2. Ocena wpływu realizowanych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

2.1. Komendant podejmował w okresie objętym kontrolą, działania mające na celu ocenę skuteczności działań prowadzonych na rzecz brd. Dokonywano tego, jak wyjaśnił Komendant, poprzez miesięczne, kwartalne, półroczne i roczne analizy stanu brd, które opracowywał Kierownik Ognia Obsługi Zdarzeń Drogowych (podczas nieobecności Naczelnik WRD lub jego Zastępcy). Skuteczność działań prowadzonych przez WRD oceniano w sporządzanych analizach, porównując liczbę zdarzeń drogowych z udziałem poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego do ogółu zdarzeń drogowych, do których doszło w analizowanym okresie. Dane z bieżącego okresu zestawiano z ilością zdarzeń drogowych występujących w analogicznych okresach lat ubiegłych.

W ocenie NIK, podejmowane próby oceny skuteczności prowadzonych działań na rzecz poprawy brd w sporządzanych analizach, nie pozwoliły na ocenę ich faktycznego wpływu w tym zakresie. W dużej mierze opierały się one na monitorowaniu danych statystycznych dotyczących występujących zdarzeń drogowych i przyjęciu ogólnego założenia o wpływie prowadzonych działań na spadek liczby wypadków drogowych i ich ofiar. Sporządzane analizy nie uwzględniały innych czynników, które mogły mieć rzeczywisty wpływ na stan brd tj. profilaktyka, rozwój infrastruktury drogowej, działania podjęte w ramach współpracy z zarządcą drogi, spadek natężenia ruchu drogowego np. w związku ze stanem epidemicznym w 2020 r.

Problemy brd w kontrolowanym okresie, identyfikowano według Komendanta, na podstawie comiesięcznych analiz stanu brd, wymiany informacji podczas spotkań członków Komisji ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uwzględnianych uwag zgłaszanych przez obywateli za pośrednictwem Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa²⁵. Do najczęstszych problemów związanych z brd należało nadmierne przekraczanie prędkości oraz prowadzenie pojazdów przez nietrzeźwych kierujących i kierujących pod wpływem alkoholu lub podobnie działających środków. Zdaniem Komendanta, odpowiednie dyslokowanie patroli WRD oraz przekazanie zadań do realizacji, wynikających z analiz, poprawiło sytuację w tym zakresie²⁶.

Ponadto w związku z zaobserwowanym pogorszeniem stanu bezpieczeństwa rowerzystów i wzrostu ogólnej liczby zabitych na miejscu, w wyniku przeprowadzonej analizy za I półrocze 2019 r. w porównaniu do analogicznego okresu w 2018 r., opracowano i wdrożono plan naprawczy z dnia 20 sierpnia 2019 r. Uwzględniał on przyczyny, lokalizację zdarzeń i ich sprawców. Celem planu było zmniejszenie ilości wypadków drogowych oraz ilości zdarzeń drogowych z udziałem rowerzysty. W przyjętym planie określono zadania polegające m.in. na stanowczym reagowaniu na wykroczenia popełniane przez kierujących wobec rowerzystów, a w szczególności w obrębie wytypowanych i objętych nadzorem przejazdów dla rowerzystów, współpracy z zarządcami dróg celem poprawy infrastruktury drogowej przyczyniającej się do zaistnienia zdarzeń drogowych.

W ocenie Komendanta, realizacja opracowanych założeń skutkowałą zmniejszeniem ilości zdarzeń z udziałem rowerzystów. Na podstawie analizy stanu

²⁵ Tj. min. in. naniesienie zagrożenia w kategorii złej organizacji ruchu z dnia 25 czerwca i 24 sierpnia 2020 r. oraz w zakresie niewłaściwej infrastruktury drogowej z dnia 17.06.2020 r.

²⁶ W 2019 r. odnotowano w stosunku do 2018 r.: wzrost o 95% (z 394 do 769) ilości zatrzymanych praw jazdy za przekroczenie prędkości w obszarze zabudowanym powyżej 50 km/h, wzrost o 21% (ze 199 do 240) ilości zatrzymanych sprawców na gorącym uczynku prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego art. 178a §1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 2020 r., poz. 1444 ze zm.), wzrost o 8% (ze 144 do 155) ilości zatrzymanych sprawców na gorącym uczynku prowadzenia pojazdów w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka art. 87§1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821 ze zm.).

bezpieczeństwa z października 2020 r. w stosunku do tego okresu w 2019 r. wskazano na spadek ilości zdarzeń drogowych ogółem z 2589 do 2294, spadek ilości zdarzeń z udziałem rowerzystów z 90 do 75 oraz spadek ilości zdarzeń z udziałem pieszych ze 101 do 63.

Zaprezentowana przez Komendanta ocena skuteczności działań prowadzonych na rzecz rowerzystów jest uproszczona.

Według analizy specjalnej poświęconej bezpieczeństwu rowerzystów w 2019 r., sporządzonej przez Kierownika Ognia Obsługi Zdarzeń Drogowych Komendy, na podstawie § 5 ust. 1 pkt 3 Zarządzenia Nr 31 KGP, liczba zdarzeń drogowych z ich udziałem w porównaniu do 2018 r. zmalała z 62 do 58. Jednocześnie z przedłożonych danych dotyczących zdarzeń drogowych w latach 2016-2019 wynika, że w 2019 r. w porównaniu do 2018 r. wzrosła ilość zdarzeń drogowych spowodowanych przez rowerzystów z 19 do 31 oraz liczba ofiar wśród rowerzystów niezależnie od sprawcy z 24 do 31²⁷.

W ocenie NIK, choć Komendant identyfikował problemy i podejmował działania w celu poprawy stanu brd, to spadek ilości zdarzeń ogółem i malejąca liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów nie odzwierciedlają w pełni sytuacji. Wzrosły bowiem jednocześnie inne wskaźniki, w szczególności dotyczące ilości ofiar w tej grupie uczestników ruchu drogowego. Nie można również powoływać się na spadek ilości zdarzeń drogowych w 2020 r. w porównaniu do 2019 r., z uwagi m. in. na znaczący spadek natężenia ruchu drogowego w bieżącym roku, spowodowany sytuacją epidemiczną²⁸.

(akta kontroli str. 231-281, 304-310, 335-340, 351-353, 1118-1119)

2.2. Dane w kartach zdarzeń drogowych w poz. 184 (Uwagi - informacje dodatkowe), wykazywane były sporadycznie, w związku z tym, Komendant poinformował, że nie analizowano faktycznych przyczyn braku możliwości odnotowania przedmiotowych danych w innych pozycjach karty. Pole 184 wykorzystywano do ujęcia nietypowych okoliczności zdarzeń drogowych²⁹.

W okresie objętym kontrolą w Komendzie zarejestrowano cztery³⁰ zdarzenia drogowe z udziałem hulajnogi elektrycznej. W żadnym nie było ofiar w ludziach. Zgodnie z zaleceniami KGP³¹ w części VIII karty zdarzenia drogowego (Pojazdy uczestniczące) zaznaczano w poz.111 (inny), a w poz. 184 obowiązkowo wpisywano uwagę o treści: „uczestnik poruszał się na hulajnodze elektrycznej”.

W Komendzie nie odnotowano zdarzenia drogowego, którego przyczyną byłoby korzystanie z telefonu bezpośrednio przed zdarzeniem. Naczelnik WRD poinformował, że nie było takich zapisów w kartach zdarzenia drogowego i dokumentacji związanej ze zdarzeniem drogowym, sporządzonych w okresie objętym kontrolą. Wskazał też, że w przypadku wystąpienia przyczyny zdarzenia drogowego, tj. korzystania przez kierującego pojazdem z telefonu bezpośrednio przed zdarzeniem, funkcjonariusze zaznaczyliby poz. 149 (Inne przyczyny) i odnotowaliby fakt korzystania z telefonu w poz. 184 (Uwagi - informacje dodatkowe).

²⁷ W 2018 r. 24 rannych i brak ofiar śmiertelnych, w 2019 r. odnotowano jedną ofiarę śmiertelną i 30 rannych.

²⁸ Według opracowania własnego ZDiZ pt. „Analiza natężenia ruchu drogowego w wybranych przekrojach głównych dróg w Gdyni w związku z obowiązywaniem stanu zagrożenia epidemicznego i stanu epidemii”, w okresie obowiązywania ograniczeń w dniu powszednim odnotowano spadek ruchu o 28 % do 39%, a w weekendy od 54% do 69%, www.zdiz.gdynia.pl

²⁹ Udział w obsłudze zdarzeń załóg innych służb ratowniczych, kwalifikację prawną zakończonych postępowań, informację o zabezpieczonym monitoringu, rozmiarze uszkodzeń infrastruktury drogowej, czy informacji dotyczącej znaków ostrzegawczych w miejscu zdarzenia.

³⁰ W 2018 r. i w 2019 r. po jednym zdarzeniu, w 2020 r. dwa zdarzenia, w tym jedno poza drogą publiczną.

³¹ Pismo RD-I-2933/2019/ES z dnia 25 września 2019 r.

W ocenie Komendanta, o ustaleniach prokuratorskich i rozstrzygnięciach sądowych dotyczących zdarzeń na drogach, w szczególności o przyczynach ich wystąpienia, konieczne jest informowanie jednostek podległych przez WRD, który koordynuje działania w zakresie ruchu drogowego.

(akta kontroli str. 231-234, 282-303, 311-317, 333-336, 1112-1115)

2.3. W latach 2018-2020 do dnia zakończenia czynności kontrolnych, sporządzano analizy stanu brd, w zakresie określonym w § 5 ust. 1 pkt 1 Zarządzenia Nr 31 KGP, za okresy półroczne i roczne. Na podstawie § 5 ust. 1 pkt 2 ww. zarządzenia opracowywano także analizy stanu brd miesięczne i kwartalne³² w zależności od potrzeb, identyfikowanych przez Naczelnika WRD w oparciu m.in. o dane wskazujące na wzrost zdarzeń drogowych i kumulację zdarzeń drogowych w określonym miejscu. Dane w analizach rocznych i półrocznych porównywano zgodnie z § 5 ust. 2 Zarządzenia Nr 31 KGP, z analogicznymi okresami z dwóch poprzednich lat. Natomiast dane w analizach miesięcznych i kwartalnych odnoszono, w zależności od potrzeb, do poprzedniego roku lub dwóch lat.

Ze sporządzonej analizy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie miasta Gdyni w 2019 r. wynika, że liczba wypadków utrzymywała się w latach 2017-2019 na podobnym poziomie. W 2019 r. wzrosła ona o jeden wypadek w stosunku do 2018 r. (ze 175 do 176), a w stosunku do 2017 r., w którym odnotowano 177 wypadki, zmalała o jeden. Odpowiednio w latach 2017-2019 było w ww. wypadkach sześć, dziewięć i osiem ofiar śmiertelnych oraz rannych po 200 w 2017 i 2018 r., a w 2019 r. - 179. Jednocześnie w 2019 r. odnotowano 2955 kolizji, co stanowiło wzrost o 9 kolizji w stosunku do 2018 r., w którym było ich 2946, a w stosunku do 2017 r., w którym doszło do 2779 kolizji, wzrost o 176 kolizji.

W analizach stanu brd wskazywano ponadto, miejsca szczególnie niebezpieczne, w rozumieniu § 5 ust. 1 pkt 2, lit. b Zarządzenia Nr 31 KGP. Wymieniano ulice³³, na których najczęściej dochodziło do wypadków, wskazywano ilość wypadków w danym miejscu, ile z nich było ze skutkiem śmiertelnym, udział pieszych w wypadku oraz czy wypadek został przez nich spowodowany.

Naczelnik WRD wyjaśnił, że uwzględniano kryterium ilości zdarzeń w danej lokalizacji, wskazując te, w których w analizowanym okresie doszło do największej ilości wypadków, w tym wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

W okresie objętym kontrolą w Komendzie sporządzano także analizy specjalne określone w § 5 ust. 1 pkt 3 Zarządzenia Nr 31 KGP, poświęcone wybranym problemom występującym w ruchu drogowym tj. bezpieczeństwu pieszych i rowerzystów. Przedmiotowe analizy opracowano za okresy kwartalne, półroczne i roczne oraz w zależności od potrzeb miesięczne³⁴. Wnioski z analiz³⁵ wykorzystywano w WRD na stanowisku organizacji służby, celem wprowadzenia nowych zadań czy miejsc kontroli dla funkcjonariuszy WRD oraz w formie zadań do realizacji dla poszczególnych patroli WRD.

Wytyczne w zakresie typowania miejsc szczególnie niebezpiecznych były zawarte w programach sporządzanych przez KWP, tj. w Wojewódzkim Programie działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2018-2020 z dnia 19 grudnia

³² Łącznie w latach 2018-2020 (do września) sporządzono sześć analiz kwartalnych i 18 miesięcznych.

³³ Najczęściej wymieniano sześć ulic na całej długości, m. in. tj.: Obwodowa, Kwiatkowskiego, Morska, Świętojańska, Wiczlińska, Al. Zwycięstwa, nie wskazując ich odcinków np. skrzyżowań.

³⁴ W latach 2018-2020 (do października) sporządzono w odniesieniu do bezpieczeństwa pieszych 24 analizy specjalne (w tym dwie roczne, trzy półroczne, sześć kwartalnych i 13 miesięcznych), a w odniesieniu do bezpieczeństwa rowerzystów 20 analiz specjalnych (w tym dwie roczne, trzy półroczne, sześć kwartalnych i dziewięć miesięcznych).

³⁵ Wnioski dotyczyły informacji, że dyslokowanie i zadaniowanie służb w oparciu o dane z analizy, mogą wpłynąć na poprawę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

2017 r. oraz w Wojewódzkim Programie działań Policji na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów na lata 2018-2020 z dnia 15 stycznia 2018 r.

Uwzględniono je w Programach działań KMP w Gdyni na rzecz bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na lata 2018-2020. Wykazy miejsc niebezpiecznych dla pieszych i rowerzystów sporządzano co pół roku, w terminach do 31 stycznia i 31 lipca i w formie tabeli wysyłano do KWP.

Naczelnik WRD wskazał, że określając miejsca szczególnie niebezpieczne dla pieszych³⁶ uwzględniano liczbę zaistniałych zdarzeń drogowych z udziałem pieszych. Miejsca szczególnie niebezpieczne dla rowerzystów³⁷ typowano w oparciu o liczbę wypadków z udziałem rowerzystów w danej lokalizacji.

W wykazach miejsc szczególnie niebezpiecznych podawano m.in.: nazwę ulicy, informację dotyczącą skrzyżowania z inną ulicą, czy wskazane miejsce jest przejściem dla pieszych, nr drogi i współrzędne geograficzne w formacie DMS.

(akta kontroli str. 215-217, 235-275, 335-364, 1112-1115, 1121-1130)

2.4. W okresie objętym kontrolą nie korzystano z opracowań naukowych i nie zwracano się do innych instytucji o pomoc w zakresie tworzenia analiz brd.

(akta kontroli str. 231-234)

2.5. W celu intensyfikacji egzekwowania odpowiedzialności kierujących pojazdami za naruszenia przepisów o bezpieczeństwie pieszych i rowerzystów, uczestniczono w działaniach o zasięgu krajowym i wojewódzkim oraz inicjowano tego typu działania o zasięgu powiatowym i międzypowiatowym m.in. pn.: „Bezpieczny pieszy”³⁸, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”³⁹, „Rowerzyści”⁴⁰.

W latach 2016-2019 w stosunku do kierujących⁴¹, zastosowano 11 razy więcej środków prawnych, niż do pieszych (do kierujących – 87.083, a do pieszych – 7.716), podczas gdy w okresie tym kierujący spowodowali 86 razy więcej zdarzeń drogowych⁴² (przez kierujących – 10.954, w tym 91 przez rowerzystów, przez pieszych – 127).

Wzrost zastosowanych w latach 2016-2019 środków prawnych, w stosunku do kierujących o 2,7% z 21.619 w 2016 r. do 22.204 w 2019 r. nie wpłynął na spadek liczby spowodowanych przez nich zdarzeń drogowych, która wzrosła z 2.532 w 2016 r. do 2.873 w 2019 r., tj. o 13,5%. W ww. okresie nastąpił pięciokrotny spadek (z 3.395 do 657) zastosowanych środków prawnych w stosunku do pieszych, przy czym liczba zdarzeń drogowych spowodowanych przez pieszych spadła z 37 zdarzeń drogowych⁴³ w 2016 r. do 33 w 2019 r. Liczba spowodowanych przez rowerzystów zdarzeń drogowych w ww. okresie wzrosła prawie dwukrotnie z 16 w 2016 r. do 31 w 2019 r. W latach 2016-2019 wzrosła liczba ofiar wypadków,

³⁶ W wykazie wysłanym do KWP za 2019 r. wskazano 14 miejsc szczególnie niebezpiecznych dla pieszych m.in. tj.: Świętojańska, Al. Zwycięstwa, Chwaszczyńska, Chylońska, Górskiego, Morska, Nowowiczlińska, Unruka, Warszawska, Wielkopolska, Władysława IV, J. Bema.

³⁷ W wykazie wysłanym do KWP za 2019 r. wskazano 12 miejsc szczególnie niebezpiecznych dla rowerzystów m.in. tj.: Kwiatkowskiego, Świętojańska, Władysława IV, Al. Zwycięstwa, Chwarzeńska, Górskiego, Morska, Opata Hackiego, Okrzei.

³⁸ W latach 2018-2020 podjęto tego typu działań 46 powiatowych (odpowiednio 36, osiem i dwa), 23 wojewódzkie (odpowiednio 11, 10 i dwa) oraz 38 międzypowiatowych (w 2018 r. 22 i w 2019 r. 16).

³⁹ W latach 2018-2020 podjęto tego typu działań 28 powiatowych (odpowiednio 25, dwa i jedno), 25 krajowych (odpowiednio 11, 10 i cztery) oraz pięć międzypowiatowych (w 2019 r. jedno i w 2020 r. cztery).

⁴⁰ W 2018 r. podjęto tego typu siedem działań wojewódzkich i pięć międzypowiatowych, w 2019 r. trzy powiatowe, dziewięć międzypowiatowych i pięć wojewódzkich, a w 2020 r. dwa działania powiatowe.

⁴¹ Łącznie z rowerzystami.

⁴² Wypadków drogowych 14 razy więcej (kierujący – 618, w tym 23 rowerzyści, piesi – 44), a kolizji drogowych 124 razy więcej (kierujący – 10.336, w tym 68 rowerzyści, piesi – 83).

⁴³ Zmalała liczba wypadków drogowych o siedem (z 16 w 2016 r. do 9 w 2019 r.), a o trzy wzrosła liczba kolizji drogowych (z 21 w 2016 r. do 24 w 2019 r.).

niezależnie od sprawcy, wśród kierujących o 11,6% (z 69 do 77), wśród pieszych o 22,2% (z 54 do 66), a wśród rowerzystów o 158,3% (z 12 do 31).

Mimo podjętych działań w celu intensyfikacji egzekwowania odpowiedzialności kierujących pojazdami za naruszenia przepisów o bezpieczeństwie pieszych i rowerzystów oraz wzrostu w latach 2016-2019 aktywności w zakresie ujawniania wykroczeń popełnionych przez kierujących, częściej stosowano środki prawne wobec pieszych mimo, że spowodowali oni znacznie mniej zdarzeń drogowych niż kierujący.

Komendant wyjaśnił, że w każdym zakresie działań na rzecz brd, kładziono nacisk na intensyfikację ujawniania wykroczeń wobec niechronionych uczestników ruchu drogowego przez kierujących samochodami. W ocenie Komendanta, działania podjęte na rzecz bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, były wystarczające i pośrednio spowodowały spadek ilości zdarzeń ogółem na terenie miasta Gdyni w 2020 r. Jego zdaniem, stosunek ilości zastosowanych środków prawnych wobec pieszego i kierującego nie może być wyznacznikiem skuteczności prowadzonych działań, gdyż policjanci reagują na wszystkie wykroczenia w trakcie pełnionej służby. Ponadto Komendant wyjaśnił, że skutecznością działania Policji jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz ograniczenie ilości zdarzeń drogowych podczas prowadzonych w różnym zasięgu działań, pod kątem których policjanci są zadaniowani i kierowani w miejsca zagrożone.

NIK zauważa, że na stan brd, poza działaniem Policji, wpływ miało wiele innych czynników (np. infrastruktura drogowa, działania samorządów terytorialnych). Wnioskowanie o poprawie brd na podstawie analizy porównawczej danych z 2020 r. z latami poprzednimi jest natomiast nieuzasadnione z uwagi na sytuację epidemiczną i związany z nią spadek natężenia ruchu drogowego.

(akta kontroli str. 218-234, 335-336, 1116-1119)

2.6. W toku kontroli przeprowadzono badanie na podstawie wybranych 20 zdarzeń zaewidencjonowanych w SWD PSP⁴⁴. Dwa spośród nich nie dotyczyły zdarzeń drogowych⁴⁵. Pozostałe 18 zdarzeń drogowych odnotowano w systemie SEWiK. W żadnym z badanych zdarzeń nie było ofiar śmiertelnych. Prawdłowo określono współrzędne geograficzne analizowanych zdarzeń drogowych.

2.6.1. Na obszarze działania Komendy, w latach 2018-2020 do dnia zakończenia czynności kontrolnych, wystąpiło osiem przypadków zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym, spowodowanych samobójstwami z ustalonym sposobem popełnienia „rzucenie się pod pojazd w ruchu”. Wszystkie przypadki dotyczyły rzucenia się pod pociąg⁴⁶. Zgodnie z § 3 ust. 5 pkt 1 zarządzenia Nr 31 KGP, nie rejestrowano informacji o ww. zdarzeniach drogowych w systemie SEWiK.

2.6.2. Badanie 10⁴⁷ wybranych zdarzeń drogowych, do których doszło w kontrolowanym okresie z winy pieszego i w których jedyną ofiarą był pieszy wykazało, że okoliczności zdarzeń drogowych zamieszczone w karcie zdarzenia drogowego były zgodne z dokumentacją wytworzoną przez funkcjonariuszy skierowanych do obsługi danego zdarzenia drogowego.

⁴⁴ System Wspomagania Decyzji Państwowej Straży Pożarnej, w którym jak wyjaśnił Zastępca Komendanta PSP w Gdyni, w przypadku otrzymania zgłoszenia jedynie z nazwą ulicy, na której doszło do zdarzenia drogowego, bez konkretnego nr, współrzędne geograficzne przypisywano automatycznie. W związku z tym w SWD PSP figurowały zdarzenia o tych samych współrzędnych geograficznych.

⁴⁵ Dwa miały miejsce poza drogą publiczną i odnotowano je w Systemie Wspomagania Dowodzenia Policji (dalej: „SWD”).

⁴⁶ Według Krajowego Systemu Informacyjnego Policji (dalej: „KSIP”) w 2018 r. i 2019 r. były po trzy przypadki takich zdarzeń, a w 2020 r. dwa.

⁴⁷ Trzech z 2018 r., pięciu z 2019 r. i dwóch z 2020 r., w tym dziewięć zdarzeń drogowych, w których według danych w SEWiK pieszy doznał lekkich obrażeń i jedno, w którym pieszy nie doznał żadnych obrażeń.

Ustalono jednak, że w sporządzanych przez funkcjonariuszy notatkach urzędowych dotyczących 10 badanych zdarzeń drogowych z udziałem pieszego, nie określono, czy stopień ciężkości obrażeń pieszego został stwierdzony przez lekarza lub ratownika medycznego.

Ponadto w przypadku zdarzenia drogowego o nr EWK-108061322M z dnia 25 lipca 2019 r., nie zaktualizowano w SEWiK, mimo obowiązku wynikającego z § 4 ust. 5 Zarządzenia Nr 31 KGP, informacji dotyczącej stopnia ciężkości obrażeń pieszego, na podstawie opinii biegłego wydanej dla Komendy w dniu 31 października 2019 r.

Dla zdarzenia drogowego o nr EWK-108662113N z 9 lutego 2020 r., nie wprowadzono natomiast informacji o ciężkich obrażeniach pieszego, mimo że była ona zawarta w karcie zdarzenia drogowego. Obowiązek rejestracji ww. informacji wynikał z § 3 ust. 2 Zarządzenia Nr 31 KGP.

(akta kontroli str. 170-214, 394-531, 1116-1120)

2.7. W wyniku badania dokumentacji dotyczącej 15 wytypowanych zdarzeń drogowych⁴⁸ zaewidencjonowanych w SWD stwierdzono, że:

- 10 lokalizacji, w których doszło do zdarzenia drogowego było miejscami szczególnie niebezpiecznymi⁴⁹ w rozumieniu § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b Zarządzenia Nr 31 KGP, wskazanymi w dokumentacji⁵⁰, o której mowa w § 4 ust. 1 pkt 1 i 2 Zarządzenia Nr 30 KGP,
- okoliczności zdarzeń drogowych zamieszczone w karcie zdarzenia drogowego były zgodne z dokumentacją sporządzoną przez policjantów i zapisami notatnika służbowego,
- w skład patrolu skierowanego do obsługi zdarzenia wchodził policjanci z komórki organizacyjnej Policji właściwej do spraw ruchu drogowego i co najmniej jeden z nich posiadał przeszkolenie w zakresie ruchu drogowego, zgodnie z § 2 ust. 1 i § 6 ust. 1 Zarządzenia Nr 30 KGP,
- współrzędne miejsca zdarzenia określono prawidłowo,
- stopień ciężkości obrażeń ofiar analizowanych zdarzeń drogowych odnotowany w SEWiK był zgodny z klasyfikacją obrażeń zawartą w kartach zdarzeń drogowych.

W notatkach urzędowych dotyczących 14 z 15⁵¹ zdarzeń drogowych nie określono, czy stopień ciężkości obrażeń rannych został stwierdzony przez lekarza lub ratownika medycznego.

W przypadku dwóch zdarzeń o nr o nr EWK-108648902G z dnia 31 stycznia 2020 r. oraz o nr EWK-108976865H z dnia 24 kwietnia 2020 r., do systemu SEWiK wprowadzono współrzędne geograficzne niezgodne ze wskazanymi w sporządzonych kartach zdarzenia drogowego, czym naruszono obowiązek wynikający z § 3 ust. 2 Zarządzenia Nr 31 KGP.

(akta kontroli str. 532-712)

W związku z zaewidencjonowaniem w SEWiK czterech zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym, bez odnotowania informacji dotyczącej poziomu alkoholu w organizmie kierującego, ustalono, że karty zdarzeń drogowych w dwóch⁵² przypadkach nie zawierały informacji dotyczącej poziomu alkoholu we krwi.

⁴⁸ 10 wypadków i pięciu kolizji drogowych, które miały miejsce w I półroczu 2020 r.

⁴⁹ Ulice: Obwodowa, Wiczlińska, Morska, Kwiatkowskiego, Świętojańska, Plac Konstytucji.

⁵⁰ Ośiem z nich wskazano w analizach stanu brd za okres 1 stycznia do 31 marca 2020 r. i od 1 stycznia do 30 czerwca 2020 r., jedną w analizie okres 1 stycznia do 31 marca 2020 r. i jedną w analizie za okres 1 stycznia do 30 czerwca 2020 r.

⁵¹ W jednej notatce wskazano, że informację dotyczącą zgonu uczestnika zdarzenia drogowego i pobranych od niego próbek krwi, uzyskano od lekarza prowadzącego, z podaniem jego imienia i nazwiska.

⁵² O nr w SEWiK: EWK-109294739H i EWK-109357222C.

Natomiast w dwóch przypadkach o nr w SEWiK: EWK-109247402M i EWK-108748109Y, mimo zawartej w kartach zdarzeń drogowych informacji dotyczącej poziomu alkoholu we krwi, nie odnotowano ich w SEWiK. Nie wypełniono tym samym należycie obowiązku, o którym mowa w § 3 ust. 2 Zarządzenia Nr 31 KGP.

(akta kontroli str. 1067-1076)

2.8. Na podstawie przeprowadzonych oględzin ustalono, że w WRD znajdowały się plany działań na rzecz brd, których przeprowadzono w 2018 r. 347⁵³, w 2019 r. 269⁵⁴, a w 2020 r. (do 12 października) 90⁵⁵.

W okresie objętym kontrolą Komendant otrzymał drogą elektroniczną harmonogram działań kontrolno-prewencyjnych na 2018 i 2019 r. w zakresie działań o zasięgu krajowym i wojewódzkim, opracowany przez Naczelnika WRD KWP i zatwierdzony przez Komendanta KWP. Zgodnie z ww. harmonogramem działania kontrolno-prewencyjne obejmowały 17 rodzajów działań⁵⁶. Następnie w ciągu roku otrzymywano drogą elektroniczną zatwierdzone przez Komendanta KWP plany działań kontrolno-prewencyjnych krajowych i wojewódzkich, które należało podjąć w terminie wynikającym z harmonogramu.

Ponadto asystent Zespołu Organizacji Służby WRD lub w zastępstwie kierownik Ognia Obsługi Zdarzeń Drogowych przygotowywał plany działań powiatowych (własnych)⁵⁷, realizowanych na terenie podległym Komendzie oraz międzypowiatowych⁵⁸, które zatwierdzał i nadzorował Naczelnik WRD.

Plany działań kontrolno-prewencyjnych sporządzano na okres od jednego do dwóch dni lub okresu związanego ze czasem świątecznym, ferii zimowych bądź wakacji. Nie wskazywano w nich konkretnych lokalizacji.

W planach działań krajowych i wojewódzkich w zakresie dyslokacji służby wskazano, że dyslokację patroli przygotowują KMP i KPP województwa pomorskiego, uwzględniając analizę stanu bezpieczeństwa na podległym terenie i zgłoszenia przekazywane za pomocą Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa.

W planach działań powiatowych i międzypowiatowych w zakresie dyslokacji wskazano, że będzie uszczegółowiona w protokołach z odpraw.

W wyniku przeprowadzonych oględzin stwierdzono także, że analizy stanu brd i porządku publicznego oraz zagrożenia przestępczością na drogach były sporządzane w latach 2018-2020 za okresy półroczne i roczne oraz w zależności od potrzeb za okresy miesięczne lub kwartalne⁵⁹. Opracowywał je Kierownik Ognia Obsługi Zdarzeń Drogowych, a zatwierdzał Komendant lub jego Zastępca. W analizach wskazywano m.in. wypadki, do których doszło w czasie objętym analizą, ich przyczyny i skutek. Na podstawie tych informacji określano sprawców wypadków, przyczyny i pory dnia, w których wystąpiło najwięcej tego typu zdarzeń drogowych. Ponadto wymieniano miejsca szczególnie niebezpieczne wymieniając całe nazwy ulic, ilość wypadków, do których doszło w tych miejscach, czy miały

⁵³ Na podstawie 60 planów działań o zasięgu krajowym, 67 o zasięgu wojewódzkim, 61 o zasięgu międzypowiatowym i 159 o zasięgu powiatowym.

⁵⁴ Na podstawie 54 planów działań o zasięgu krajowym, 60 o zasięgu wojewódzkim, 58 o zasięgu międzypowiatowym i 97 o zasięgu powiatowym.

⁵⁵ Na podstawie 21 planów działań o zasięgu krajowym, 17 o zasięgu wojewódzkim, 12 o zasięgu międzypowiatowym i 40 o zasięgu powiatowym.

⁵⁶ Przeprowadzonych pn.: „Prędkość”, „Kaskadowy pomiar prędkości”, „Alkohol i narkotyki”, „Truck & Bus”, „Pasy”, „Telefony”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, „Bezpieczny weekend”, „Bezpieczne wakacje(ferie)”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Smog”, „Znicz”, „Firmy ochroniarskie, pojazdy uprzywilejowane”, „Pojazdy do nauki jazdy i egzaminowania”, „Bezpieczny pieszy”, „Bicykl”, „Taxi”.

⁵⁷ Realizowanych pn. m.in.: „Bezpieczny pieszy”, „Bezpieczeństwo w rejonie skrzyżowań i przejść dla pieszych”, „Prędkość”, „Trzeźwość i prędkość”, „Jednoślądem bezpieczniej do celu”, „Prędkość - TEMPO 30”.

⁵⁸ Realizowanych pn. m.in.: „Bezpieczny pieszy”, „Prędkość”, „Trzeźwość i prędkość”, „Trzeźwość”, „Piesi i rowerzyści”, „Prędkość DK-6”, „Trzeźwa S6”, „Trzeźwość na DK-6” i „Piesi i odbłaski”.

⁵⁹ Na podstawie oględzin ustalono, że łącznie sporządzono 29 analiz stanu brd, w tym: dwie roczne, trzy półroczne, 18 miesięcznych i sześć kwartalnych.

skutek śmiertelny, czy brali w nich udział piesi i czy byli oni sprawcami wypadków. W analizie podkreślano, że dyslokowanie i zadaniowanie służby w oparciu o dane w niej zawarte może wpłynąć na poprawę stanu brd.

Na podstawie protokołów odpraw funkcjonariuszy WRD Komendy z wybranych pięciu dni⁶⁰ zbadano, że dyslokację służby na drogach ustalano, zgodnie z § 4 ust. 1 Zarządzenia Nr 30 KGP, na podstawie m. in. sporządzonych analiz stanu brd⁶¹, krajowych i wojewódzkich planów działań na rzecz brd oraz natężenia ruchu drogowego. W protokołach odpraw w zakresie dyslokacji uwzględniano ustalone w ostatnich analizach stanu brd lokalizacje miejsc szczególnie niebezpiecznych, wymieniając nazwy ulic⁶² lub określając miejsce na drodze przy pomocy kilometrażu⁶³. Zlecano w nich prowadzenie kontroli prędkości w danym dniu, w sposób cykliczny, w zależności od natężenia ruchu drogowego lub potrzeb służby. Ustalając dyslokację służby w analizowanych dniach uwzględniano także prowadzone działania⁶⁴ na rzecz poprawy brd o zasięgu ogólnokrajowym, wojewódzkim, międzypowiatowym i powiatowym oraz rodzaj pełnionej służby np. w ramach wojewódzkiej koordynacji czy grupy „SPEED”.

W okresie 14 dni poprzedzających dni, dla których analizowano dyslokację służby, czyli od 3 sierpnia do 19 września 2020 r., do Komendy nie wpłynęły skargi i wnioski dotyczące konkretnych miejsc (lokalizacji) na drogach. Skargi kierowane w tym okresie do WRD dotyczyły sposobu prowadzenia czynności służbowych przez funkcjonariuszy WRD⁶⁵. Zdaniem Komendanta nie wpłynęły one na dyslokację służby.

W ww. okresie, tj. od 3 sierpnia do 19 września 2020 r., zrealizowano 53⁶⁶ wnioski w zakresie brd, zgłoszone za pośrednictwem Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa. Zgłoszenia dotyczyły głównie przekraczania dozwolonej prędkości⁶⁷, złej organizacji ruchu lub niewłaściwej infrastruktury drogowej. Weryfikacji zgłoszenia dokonywano m.in. podczas kontroli prędkości w różnych dniach i godzinach, czy sprawdzenia infrastruktury drogowej w miejscu zagrożenia. W przypadku potwierdzonych zgłoszeń dotyczących niewłaściwej infrastruktury drogowej przekazywano informację w tym zakresie do ZDiZ.

Innymi zadaniami, które uwzględniono przy dyslokacji służby w wybranych dniach były m.in.: sprawdzenia infrastruktury drogowej w rejonach placówek oświatowych w wyznaczonych rejonach służbowych, kontrole pojazdów niestosujących się do przepisów w strefie ograniczonego tonażu (centrum miasta), zadania wynikające z poleceń dotyczących kontroli pojazdów przewożących uszkodzone pojazdy z Wielkiej Brytanii, kontrole miejsc składowania pojemników typu „MAUSER”, kontrole transportu trzody chlewnej – ASF.

(akta kontroli str. 215-217, 308-310, 748-1066, 1077-1090)

⁶⁰ Wybranych na podstawie osądu kontrolera, po jednym dniu z każdego z pięciu tygodni poprzedzających rozpoczęcie kontroli tj. 17 i 26 sierpnia 2020 r., 3, 11 i 19 września 2020 r.

⁶¹ Za okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2020 r. oraz za okres od 1 stycznia do 31 sierpnia 2020 r.

⁶² M.in. Obwodowa, Morska, Chwarznieńska, Wiczińska.

⁶³ Obwodowa 324,4 i Obwodowa 318,2.

⁶⁴ M.in. tj. „Bezpieczne wakacje 2020”, i „Kaskadowy pomiar prędkości”, „Prędkość”.

⁶⁵ Zgodnie z rejestrem skarg i wniosków cztery skargi, które wpłynęły do Komendy w zakresie ruchu drogowego dotyczyły: sposobu obsługi kolizji (z 03.08.2020 r., zarzuty zostały uznane za nierozstrzygnięte, bezpodstawne bądź niepotwierdzone), dwie od jednego wnioskodawcy w sprawie bezpodstawnego zabrania prawa jazdy i sposobu obsługi kolizji (z 24.08.2020 r. i 25.08.2020 r.; zarzuty skargi uznano za niepotwierdzone bądź nierozstrzygnięte), sposobu przeprowadzenia kontroli pomiaru prędkości (14.09.2020 r., zarzuty uznano za nierozstrzygnięte).

⁶⁶ Według wyciągu za okres od 3 sierpnia do 19 września 2020 r. z prowadzonego na własne potrzeby wykazu wniosków zgłoszonych za pośrednictwem Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa.

⁶⁷ Zgłoszenie z 28 sierpnia 2020 r. dotyczące ul. Mikołaja Reja 11 i zgłoszenia z 24 i 28 sierpnia 2020 r. dotyczące ul. Benisławskiego 23A i 28

2.9. Na podstawie kart statystycznych czynności policjanta ruchu drogowego wygenerowanych z systemu SESPól dotyczących czynności służbowych wykonanych przez 10⁶⁸ funkcjonariuszy WRD, dokonano weryfikacji zgodności danych z zapisami w notatnikach służbowych policjantów i ich wyjaśnień w zakresie pełnionej w danym dniu służby. W jednym przypadku ustalono rozbieżność między ujętym w notatniku służbowym wylegitymowaniem przez funkcjonariusza jednego pasażera i czterech kierujących samochodem osobowym, a ujęciem w systemie SESPól wylegitymowaniem pięciu osób kierujących samochodem osobowym. Funkcjonariusz wyjaśnił⁶⁹, że omyłkowo przeniósł sumę wylegitymowanych osób w dniu 19 września 2020 r. z notatnika służbowego na kartę statystyczną czynności policjanta ruchu drogowego, wskazując pięciu kierujących samochodem osobowym, zamiast jednego pasażera i czterech kierujących samochodem osobowym. Pozostałe dane zaewidencjonowane w systemie SESPól były zgodne z zapisami w notatnikach służbowych policjantów.

(akta kontroli str. 789-1044)

2.10. Komenda realizowała w okresie objętym kontrolą przygotowane i zatwierdzone przez Komendanta KWP plany działań kontrolno-prewencyjnych o zasięgu krajowym i wojewódzkim. W planach tych działań określono: podstawę i cel działań, czas i miejsce (teren województwa pomorskiego), nadzór, wskazówki dotyczące sposobu prowadzenia działań oraz dyslokacji służby.

W terminie⁷⁰ wynikającym z przekazanego w ciągu roku planu działań, przesyłano w formie elektronicznej do KWP sprawozdanie⁷¹z przeprowadzonych działań. W zależności od zakresu prowadzonych działań m. in. pn.: „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, „Prędkość” i „Bezpieczny Pieszy”, wskazywano w sprawozdaniach m. in.: liczbę zaangażowanych policjantów, w tym ruchu drogowego i innych biorących udział w działaniach, liczbę i rodzaj ujawnionych wykroczeń, dane dotyczące wypadków zaistniałych w trakcie działań oraz ich skutki, udział innych służb w działaniach, tj. strażników miejskich, funkcjonariuszy Straży Granicznej czy Żandarmerii Wojskowej.

Ponadto Komenda była zaangażowana w następujące działania o charakterze prewencyjno- kontrolnym prowadzone z własnej inicjatywy:

1. plany działań kontrolno-prewencyjnych:

– powiatowych, realizowanych⁷² m.in. pn. „Trzeźwość”, „Bezpieczny pieszy”, „Trzeźwość i prędkość w rejonach przejść dla pieszych”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego –BICYKL”, „Prędkość”, „Prędkość – TEMPO 30”, „Jednoślądem bezpieczniej do celu”, „Telefony”, „Trzeźwy Nowy Rok”, „Piesi”, „Bezpieczeństwo na strzeżonych i niestrzeżonych przejazdach kolejowych”, „Pojazdy uprzywilejowane”, „Prędkość w rejonach szkół”, „Bezpieczny przewóz dzieci do szkoły”, „TAXI”, „Pasy”, „Prędkość, wyprzedzanie i omijanie w rejonie przejść dla pieszych”, „Alkohol i narkotyki”, „ZKM-Covid”,

– międzypowiatowych, realizowanych m.in. pn. „Bezpieczny pieszy”, „Prędkość”, „Trzeźwość i prędkość”, „Trzeźwość”, „Piesi i rowerzyści”, „Prędkość DK-6”, „Trzeźwa S6”, „Trzeźwość na DK-6” i „Piesi i odbłaski”, „Tacho”, „Motocykliści”.

W planach działań powiatowych i międzypowiatowych określono: podstawę, czas i miejsce działań (z reguły określone, jako teren administracyjny miasta Gdyni lub

⁶⁸ Wybranych na podstawie osądu kontrolera po dwóch z każdego z pięciu dni analizowanych pod kątem dyslokacji służby na drogach w pkt 2.8.

⁶⁹ Protokół ustnych wyjaśnień z 10 listopada 2020 r.

⁷⁰ Najczęściej w następnym dniu po przeprowadzonych działaniach lub w ciągu kilku najbliższych dni.

⁷¹ Sprawozdanie m.in. z działań krajowych w dniach 17 lipca 2020 r. i 14 sierpnia 2020 r. oraz wojewódzkich w dniu 24 lutego 2020 r.

⁷² Obszarem działań obejmowano drogi łączące powiaty, na odcinku podległym KMP w Gdyni, Sopocie, Pucku i Wejherowie.

drogi łączące powiaty), cel działań, wskazówki dotyczące organizacji, zadania do zrealizowania, nadzór, łączność i dowodzenie, a także informację o tym, że dyslokacja służby zawarta jest w protokołach z odpraw, a jej ewentualne zmiany przez dowódcę patrolu wymagały powiadomienia przełożonego lub dyżurnego Komendy.

Komendant wyjaśnił, że był informowany podczas codziennych odpraw o wynikach prowadzonych działań w odniesieniu do ilości zdarzeń drogowych w dniu ich prowadzenia.

2. program o charakterze lokalnym pn. „Policyjna Foczka uczy zasad bezpieczeństwa”, za którego koordynację odpowiadał Wydział Prewencji Komendy. Głównymi obszarami tematycznymi, określonymi w programie, było bezpieczeństwo ogólne i bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Ogólnym celem było podniesienie świadomości dzieci na temat bezpiecznych postaw i zachowań oraz przedstawienie pozytywnego wizerunku policjanta i jego roli w społeczeństwie. Szczegółowym celem było m.in. omówienie z dziećmi bezpiecznej drogi do szkoły oraz bezpiecznego zachowania podczas ferii zimowych i wakacji.

W ramach programu, funkcjonariusze ds. Profilaktyki Społecznej oraz funkcjonariusze ds. Nieteńch i Patologii z Komendy (dwóch policjantów) oraz z jednostek podległych KMP w Gdyni (dziewięciu policjantów) wspólnie z 10 dzielnicowymi z gdyńskich komisariatów, prowadzili zajęcia⁷³ w szkołach wśród uczniów pierwszych klas gdyńskich szkół podstawowych. Spośród ww. funkcjonariuszy dwóch ukończyło kurs specjalistyczny z profilaktyki społecznej, a 10 ukończyło specjalistyczny kurs dzielnicowego, który w swoim zakresie przygotowywał policjantów do spotkań ze społeczeństwem.

W programie przyjęto wskaźniki mierzące postęp programu tj.: ilościowe (liczba szkół biorących udział w konkursie), analiza (opinia nauczycieli) i zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych z udziałem dzieci.

W sporządzanych analizach z zakresu rozpoznania i profilaktycznej pracy Policji na rzecz nieeńch wskazano, na podstawie danych z SESPol, że zostały przeprowadzone:

- w 2018 r. przez funkcjonariuszy Wydziału Prewencji: 733 spotkania z dziećmi i 469 z pedagogami oraz przez funkcjonariuszy WRD 309 spotkań z młodzieżą i wzięto udział w debacie społecznej na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- w 2019 r. przez funkcjonariuszy Wydziału Prewencji: 762 spotkania z dziećmi i 471 z pedagogami. W analizie określono, że funkcjonariusze WRD także prowadzili spotkania z młodzieżą (ilości nie wskazano) i wzięli udział w debacie społecznej na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- w 2020 r. (do 9 listopada 2020 r.) przez funkcjonariuszy Wydziału Prewencji: 183 spotkania z dziećmi i 189 z pedagogami. Funkcjonariusze WRD z uwagi na pandemię nie prowadzili spotkań z młodzieżą.

Z przedmiotowych analiz za lata 2018-2020 wynika, że:

- w 2018 r. doszło do 25 wypadków z udziałem dzieci i młodzieży, w których było 23 rannych,
- w 2019 r. było 13 wypadków z udziałem dzieci i młodzieży, w tym 12 rannych,
- w 2020 r. (do 9 listopada 2020 r.) było 12 wypadków z udziałem dzieci i młodzieży, w tym 12 rannych.

⁷³ Zakres obejmował m.in.: inaugurację kolejnych edycji konkursu, półfinały konkursu w sześciu szkołach podległych sześciu gdyńskim komisariatom, finały konkursu dla pierwszoklasistów ze zwycięskich szkół podstawowych, wyjazd z uczniami do Stacji Morskiej w Helu dla pierwszoklasistów z sześciu szkół podstawowych (we współpracy z partnerami - Stacja Morska Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego (Fokarium w Helu), Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni), przekazanie uczniom materiałów dydaktycznych tj. książeczek i ćwiczeń poszerzonych o nowe obszary tematyczne, w tym zagadnienia w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Na podstawie ww. danych dotyczących zdarzeń z udziałem nieletnich i sygnałów od nauczycieli w sporządzanych corocznych analizach przyjęto, że kontynuacja programu jest jak najbardziej zasadna.

W ocenie NIK, analizy dotyczące realizacji programu „Policyjna Foczka uczy zasad bezpieczeństwa”, choć uwzględniają wskaźniki określone w programie, nie pozwalają na ocenę faktycznego wpływu prowadzonych działań na stan brd. Wynika to z zakresu tematycznego programu, który uwzględnia także inne zagadnienia tj. kradzież, czy przemoc.

Program „Policyjna Foczka uczy zasad bezpieczeństwa” w całości był finansowany przez Urząd Miasta Gdynia⁷⁴. Posiadane środki przeznaczono głównie na zakup materiałów dydaktycznych tj. książeczek, ćwiczeń, kamizelek odblaskowych, materiałów szkolnych niezbędnych do przeprowadzenia półfinałów i finału konkursu, nagród dla finalistów oraz ich szkół, dyplomów.

3. działania funkcjonariuszy WRD o zasięgu lokalnym, polegające na przeprowadzeniu pogadań na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym, które organizowano w siedzibie fundacji „Adaptacja” w Gdyni dla seniorów - podopiecznych fundacji. W ramach organizowanych spotkań poruszano tematy bezpiecznego przechodzenia przez jezdnię oraz tłumaczono zasady ograniczonego zaufania w ruchu drogowym. W 2018 r. przeprowadzano cztery pogadanki dla osób starszych i sześć w 2019 r. W 2020 r. z uwagi na sytuację pandemiczną nie organizowano spotkań.

4. działania funkcjonariuszy WRD o zasięgu lokalnym, polegające na przeprowadzeniu pogadań z młodzieżą szkolną, przy okazji prowadzonych egzaminów na kartę rowerową. Tematem pogadań było bezpieczeństwo w ruchu drogowym ze szczególnym uwzględnieniem zasad bezpiecznego przekraczania jezdni na rowerze (zarówno przez przejście dla pieszych jak i przejazd dla rowerzystów) oraz dokładne omówienie i wytłumaczenie dzieciom zasady ograniczonego zaufania w ruchu drogowym. Dla młodzieży szkolnej zorganizowano cztery spotkania w 2018 r. i pięć w 2019 r. W 2020 r. z uwagi na sytuację pandemiczną nie przeprowadzano spotkań.

W toku kontroli nie przedłożono dokumentów, które potwierdzają przebieg spotkań wskazanych w pkt 3 i 4. Komendant wyjaśnił, że na zainicjowanie tych działań wpłynęła zauważona, w wyniku sporządzanych analiz stanu brd z 2019 r., duża ilość zdarzeń drogowych z udziałem osób starszych podczas przekraczania jezdni na przejściach dla pieszych⁷⁵. Wskazał też, że edukacja „motoryzacyjna” dzieci, miała na celu m. in.: pogłębianie ich wiedzy o ruchu drogowym, a tym samym poprawę brd w przyszłości, kształtowanie pozytywnych zachowań na drodze, kreowanie wizerunku policjanta ruchu drogowego jako przyjaznego strażnika praworządności na drodze, większe zaufanie do Policji jako instytucji.

Podstawowym celem i założeniem podjętych działań, wymienionych w pkt 3 i 4 była, w ocenie Komendanta, poprawa brd na terenie miasta Gdyni poprzez zmniejszenie ilości zdarzeń drogowych, szczególnie tych ze skutkiem śmiertelnym.

Pogadanki przeprowadzało łącznie 6 funkcjonariuszy (w tym Z-ca Naczelnika WRD). Nie posiadali oni przeszkolenia z zakresu profilaktyki społecznej. Nie opracowano także w formie pisemnej programu i zasad podjętych działań. Prowadzono je na bieżąco, w miarę istniejących potrzeb i możliwości.

⁷⁴ Na realizację programu Komenda otrzymała środki finansowe w 2018 r. w kwocie 25 tys. zł, w 2019 r. w wysokości 40 tys. zł, a w kwocie 2020 r. 35 tys. zł.

⁷⁵ W zdarzeniach tych śmierć na miejscu poniosły 3 osoby.

Na realizację działań skierowanych do osób starszych i młodzieży nie przeznaczono dodatkowych środków finansowych, a przeprowadzono je w ramach realizacji bieżących zadań.

W ocenie Komendanta, poziom finansowania działań na rzecz poprawy brd był niewystarczający. Dodatkowe środki finansowe pozwoliłyby na zrealizowanie szeregu innych form i pomysłów w zakresie brd. Działania prowadzone bez wystarczającej ilości gadżetów reklamowych, różnego rodzaju „nagród” i innych form podziękowania uczestnikom ruchu drogowego za prawidłowe postawy i bezpieczne zachowanie na drodze, zdaniem Komendanta, nie wzbudzają zainteresowania wśród odbiorców działań.

Zgodnie z informacją uzyskaną z KWP, ewidencję finansowo-księgową prowadzono w podziale umożliwiającym sporządzanie sprawozdań budżetowych tj. na rozdziały i paragrafy, bez uszczegółowienia jednostek i rodzajów wydatków. Ewidencja wydatków prowadzona w ramach budżetu zadaniowego umożliwiała jedynie wskazanie wydatków poniesionych na bezpieczeństwo ruchu drogowego w całym garnizonie pomorskim, w podziale na: bezpośrednią służbę na drogach oraz profilaktykę bezpieczeństwa w ruchu drogowym (bez rozdziału na jednostki i komórki organizacyjne).

Wskazano jednocześnie, że Komenda w latach 2018-2020 otrzymała dofinansowanie z jednostek samorządu terytorialnego łącznie w wysokości 1 403,8 tys. zł, w tym 100 tys. zł na Program Prewencji Kryminalnej „Policyjna Foczek uczy zasad bezpieczeństwa”⁷⁶.

(akta kontroli str. 215-217, 715-777)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Badanie próby 10 zdarzeń drogowych spowodowanych przez pieszych oraz 14 z 15 badanych zdarzeń drogowych z I półrocza 2020 r. wykazało brak wyraźnego wskazania podstawy ustalenia stopnia ciężkości obrażeń pieszych w sporządzonej dokumentacji. Uniemożliwiło to weryfikację prawidłowości ustalenia stopnia ciężkości obrażeń ofiar w przypadku następujących zdarzeń drogowych:

- nr EWK-107227663D z 25 sierpnia 2018 r., w którym pieszy doznał urazu lewego kolana. Biegłego nie powołano z uwagi na zakończenie czynności w postępowaniu mandatowym,
- nr EWK-107440085N z 13 listopada 2018 r., w którym u pieszego stwierdzono złamanie kości palca ręki. Zgromadzone materiały przekazano do Sądu Rejonowego III Wydział Rodzinny i Nieletnich w Wejherowie, który nie podjął decyzji o powołaniu biegłego i na podstawie art. 21 § 2 ustawy z 26 października 1982 r. Postępowanie w sprawach nieletnich⁷⁷, nie wszczął postępowania,
- nr EWK-107986701P z 14 czerwca 2019 r., w którym pieszy doznał obrażeń głowy i brzucha. Biegłego nie powołano z uwagi na zakończenie czynności w postępowaniu mandatowym,
- nr EWK-109256016N z 2 lipca 2020 r., w którym pieszy doznał wstrząśnienia mózgu. Zgromadzone materiały przekazano do Sądu Rejonowego III Wydział Rodzinny i Nieletnich w Gdyni, który nie podjął decyzji o powołaniu biegłego i na podstawie art. 21 § 2 ustawy z 26 października 1982 r. Postępowanie w sprawach nieletnich, nie wszczął postępowania.

⁷⁶ W 2018 r. - 790,7 tys. zł, w 2019 r. 538 tys., a w 2020 r. 75,1 tys. zł. Ze wskazanych kwot w latach 2018-2020 na Program Prewencji Kryminalnej „Policyjna Foczek uczy zasad bezpieczeństwa” przekazano odpowiednio 25 tys. zł, 40 tys. zł i 35 tys. zł.

⁷⁷ Dz. U. z 2018 r., poz. 969.

Komendant wyjaśnił, że w sprawach o nr EWK-107227663D z 25 sierpnia 2018 r. oraz EWK-107986701P z 14 czerwca 2019 r., w których poszkodowany był sprawcą zdarzenia, nie powoływano biegłych w celu wydania opinii dotyczącej ustalenia obrażeń ciała, z uwagi na zakończenie czynności w postępowaniu mandatowym. W przypadkach spraw przekazywanych do dalszego prowadzenia przez Ognio Wykroczeń w Wydziale Prewencji Komendy, powoływało biegłego, gdy w materiałach postępowania była informacja o odniesionych obrażeniach, bądź uzyskano ją w trakcie prowadzonych czynności w sprawie.

I Zastępca Komendanta wyjaśnił ponadto, że funkcjonariusze WRD we wszystkich zdarzeniach drogowych, których dokumentację przekazano do kontroli, ustalali stopień ciężkości obrażeń na podstawie informacji uzyskanej od lekarza lub ratownika medycznego na miejscu zdarzenia drogowego albo od personelu medycznego w szpitalu, do którego przewieziono osobę poszkodowaną. W sytuacji uzyskania opinii biegłego o obrażeniach powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż siedem dni, Ognio Wykroczeń przekazywało akta sprawy do dalszego prowadzenia przez WDS właściwego miejscowo komisariatu Policji podległego Komendzie.

Zastrzeżenia NIK budzi w szczególności brak możliwości obiektywnej weryfikacji przesłanek uzasadniających kwalifikację obrażeń, wynikający z nieodnotowania w ww. dokumentacji danych o fakcie uzyskania jednoznacznej informacji od lekarza lub ratownika medycznego. Ma to tym istotniejsze znaczenie, że wyniki kontroli nie wykazały, aby w analizowanych sprawach był powoływany biegły z zakresu medycyny do dokonania tej czynności procesowej.

W ocenie NIK podstawa ustalenia stopnia ciężkości obrażeń rannych powinna być zawarta w sporządzanej dokumentacji dotyczącej zdarzenia drogowego, z której w sposób jednoznaczny powinno wynikać, kto i kiedy dokonał oceny stopnia ciężkości obrażeń ofiary zdarzenia drogowego.

Należy też podkreślić, że zgromadzona dokumentacja dotycząca zdarzenia drogowego powinna zawierać dane o powstałych obrażeniach u wszystkich uczestników tych zdarzeń, niezależnie od tego, czy jedyną ofiarą był sprawca zdarzenia, a także niezależnie od formy i terminu zakończenia sprawy.

(akta kontroli str. 397-625, 636-699, 1116-1120, 1151)

2. Niezgodność dokumentacji dotyczącej zdarzenia drogowego o nr EWK-108061322M z dnia 25 lipca 2019 r. z danymi wprowadzonymi do SEWiK. Do ww. systemu nie wprowadzono informacji z opinii biegłego wydanej dla Komendy w dniu 31 października 2019 r., według której obrażenia spowodowały u pieszego średni uszczerbek na zdrowiu, naruszając czynności narządów ciała na okres powyżej siedmiu dni. Nie wypełniono w związku z powyższym obowiązku wynikającego z § 4 ust. 5 Zarządzenia Nr 31 KGP.

Komendant wyjaśnił, że opinia biegłego została przekazana do WRD dopiero w trakcie trwania kontroli. Naczelnik WRD wyjaśnił, że opinię WRD otrzymał z Wydziału Prewencji Komendy. Sprawę prowadzi KP Gdynia Redłowo, gdzie znajdują się akta sprawy. Dane dotyczące stopnia ciężkości obrażeń w SEWiK zostały zaktualizowane w oparciu o opinię biegłego w dniu 16 listopada 2020 r., przez pracownika cywilnego WRD odpowiedzialnego za wprowadzanie danych do SEWiK.

(akta kontroli str. 481-495, 1091-1094, 1112-1115)

3. W przypadku zdarzenia drogowego o nr EWK-108662113N z 9 lutego 2020 r., nie wprowadzono w SEWiK informacji dotyczącej stopnia ciężkości obrażeń pieszego, mimo zawartej w karcie zdarzenia drogowego informacji o ciężkich obrażeniach. Naruszono w ten sposób § 3 ust. 2 Zarządzenia Nr 31 KGP zgodnie

z którym, rejestracji informacji dotyczących zgłoszonego zdarzenia drogowego, dokonuje się poprzez wprowadzenie do SEWiK danych zawartych w karcie zdarzenia drogowego.

Komendant wyjaśnił, że omyłkowo w SEWiK wprowadzono dwie karty zdarzenia drogowego: jedną o nr EWK-108662113N (bez informacji dotyczącej stopnia ciężkości obrażeń pieszego) oraz drugą (prawidłowo wypełnioną) o nr EWK-108660568X. Błędnie wprowadzoną kartę EWK-108662113N usunięto w trakcie kontroli, a w systemie pozostała prawidłowo wprowadzona karta o nr EWK-108660568X.

Nadzór merytoryczny nad funkcjonowaniem SEWiK, w szczególności w zakresie kontroli rzetelności sporządzania kart zdarzenia drogowego i poprawności wprowadzania danych do SEWiK sprawują, zgodnie z § 7 ust. 2 Zarządzenia Nr 31 KGP, komórki organizacyjne Policji właściwe w sprawach ruchu drogowego.

W ocenie NIK powyższe wyjaśnienia nie uzasadniają niewprowadzenia informacji dotyczącej stopnia ciężkości obrażeń pieszego. W systemie powinny być zaewidencjonowane kompletne karty zdarzeń drogowych.

(akta kontroli str. 516-531, 1091-1094, 1096)

4. W przypadku dwóch zdarzeń drogowych o nr EWK-108648902G z dnia 31 stycznia 2020 r. oraz o nr EWK-108976865H z dnia 24 kwietnia 2020 r., dane dotyczące wskazanych współrzędnych geograficznych ujęte w systemie SEWiK nie były zgodne z danymi wynikającymi ze sporządzonych kart zdarzenia drogowego. Nie wypełniono tym samym należycie obowiązku, o którym mowa w § 3 ust. 2 Zarządzenia Nr 31 KGP.

Komendant wyjaśnił, że współrzędne geograficzne niezgodne z danymi zawartymi w karcie zdarzenia drogowego zostały wprowadzone omyłkowo. Najprawdopodobniej omyłka powstała wskutek błędnie zaznaczonego formatu współrzędnych geograficznych. SEWiK zawsze podaje współrzędne geograficzne w formacie kątowym. W przypadku wprowadzenia współrzędnych geograficznych i zaznaczeniu jako formatu dziesiętnego, system SEWiK automatycznie przeliczy dane na format kątowy, co mogło spowodować przekłamanie danych.

Ponadto w wyjaśnieniach wskazano, że w chwili obecnej testowana jest aplikacja na mobilne urządzenia sprawdzające (MTN), będące na wyposażeniu każdego patrolu WRD, która umożliwia bezpośrednie wprowadzenie karty zdarzenia drogowego do SEWiK, przez policjanta obsługującego zdarzenie. Aplikacja ta wyeliminuje konieczność wypełniania papierowej formy karty zdarzenia drogowego oraz wykluczy możliwość błędnego wprowadzenia współrzędnych geograficznych, gdyż dane zapiszą się automatycznie z GPS urządzenia. Aplikacja działa testowo od kilku tygodni, a będzie obowiązywać od 01 stycznia 2021 r. Dane dotyczące współrzędnych geograficznych ww. zdarzeń zostały poprawione w SEWiK w trakcie kontroli NIK.

NIK zauważa, że dane w SEWiK powinny odzwierciedlać informacje zawarte w kartach zdarzeń drogowych i po wprowadzeniu powinny być zweryfikowane, przez ich ostatecznym zatwierdzeniem w SEWiK.

(akta kontroli str. 646-656, 666-678, 1091-1094, 1110-1111)

5. W dwóch przypadkach zdarzeń drogowych o nr w SEWiK: EWK-109247402M z dnia 28 czerwca 2020 r. oraz o nr EWK-108748109Y z dnia 8 marca 2020 r., nie odnotowano w SEWiK informacji dotyczących poziomu alkoholu we krwi, mimo że były one zawarte w kartach zdarzeń drogowych. Nie wypełniono tym samym należycie obowiązku, o którym mowa w § 3 ust. 2 Zarządzenia Nr 31 KGP.

Komendant wyjaśnił, że wskazane zdarzenia są przedmiotem prowadzonych postępowań przygotowawczych przez Wydział Dochodzeniowo-Śledczy Komendy, a informacje dotyczące zawartości alkoholu we krwi jeszcze nie zostały przekazane do WRD celem wprowadzenia do SEWiK. Ponadto wskazał, że nie wprowadzono do SEWiK informacji dotyczących poziomu alkoholu w organizmie kierującego z kart zdarzeń drogowych, gdyż w przypadku zdarzenia o nr EWK-109247402M nie było możliwości powtórnego przebadania kierującego z powodu jego zgonu w szpitalu. W przypadku drugiego zdarzenia o nr EWK-108748109Y test śliny wykazał obecność innego środka działającego podobnie do alkoholu. W obu sprawach pobrano krew do badania w celu weryfikacji zawartości alkoholu we krwi. Wyniki badań w związku z trwającymi postępowaniami nie zostały przekazane do WRD.

Zdaniem NIK informacje dotyczące poziomu alkoholu we krwi, zawarte w kartach zdarzeń drogowych, powinny być wprowadzone do SEWiK, na podstawie § 3 ust. 2 Zarządzenia Nr 31 KGP, a w przypadku uzyskania nowych informacji na temat zdarzenia drogowego, zaktualizowane zgodnie z § 4 ust. 5 ww. Zarządzenia KGP.

(akta kontroli str. 1067-1076)

OCENA CZĄSTKOWA

W kontrolowanym okresie w Komendzie sporządzano analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i analizy specjalne, z których wnioski wykorzystano m.in. do wdrożenia planu naprawczego na rzecz rowerzystów oraz inicjowania działań o charakterze edukacyjno-prewencyjnym. Przy dyslokacji służby na drogach, ustalonej zgodnie z § 4 ust. 1 Zarządzenia Nr 30 KGP, uwzględniano wskazane w sporządzanych analizach miejsca szczególnie niebezpieczne, plany działań na rzecz brd, plany koordynacji. W protokołach odpraw do służby ustalono, by w zakresie kontroli miejsc szczególnie niebezpiecznych uwzględnić natężenie ruchu drogowego. Dane w systemie SESPol, w zakresie przeprowadzonego badania, były zgodne z notatnikami służbowymi funkcjonariuszy. Informacje zawarte w badanych kartach zdarzeń drogowych odzwierciedlały zawarte w dokumentacji sporządzanej przez funkcjonariuszy WRD, jednak występowały błędy przy przenoszeniu tych danych do systemu SEWiK, które poprawiono w trakcie kontroli. W dokumentacji dotyczącej badanych zdarzeń drogowych stwierdzono przypadki braku wyraźnego wskazania podstawy ustalenia obrażeń rannych. Ponadto w przypadku dwóch zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym, nie odnotowano w SEWiK informacji dotyczących poziomu alkoholu we krwi. W Komendzie realizowano zaplanowane przez KWP działania o charakterze prewencyjno-kontrolnym w zakresie brd o zasięgu krajowym i wojewódzkim, a także przeprowadzano działania w oparciu plany działań międzypowiatowych i powiatowych. Wdrożono program adresowany do uczniów klas pierwszych gdyńskich szkół podstawowych, obejmujący zagadnienia związane z brd oraz organizowano pogadanki na temat brd dla młodzieży szkolnej i seniorów.

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 wnioski:

Wnioski

1. Podjęcie działań w celu rzetelnego wskazywania przez funkcjonariuszy w dokumentacji dotyczącej zdarzeń drogowych, podstawy ustalenia stopnia ciężkości obrażeń uczestników zdarzeń drogowych.
2. Podjęcie działań zapewniających niezwłoczne przekazywanie do WRD informacji o wydanych orzeczeniach biegłych dotyczących stopnia ciężkości obrażeń uczestników zdarzeń drogowych, wydanych w toku czynności prowadzonych przez

inne komórki organizacyjne Komendy i podległych jej komisariatów, w celu ich wprowadzenia do SEWiK.

3. Podjęcie działań w celu rejestracji w SEWiK wszystkich informacji zawartych w kartach zdarzeń drogowych i ich aktualizowania w przypadku uzyskania nowych informacji na temat zdarzenia drogowego.

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

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

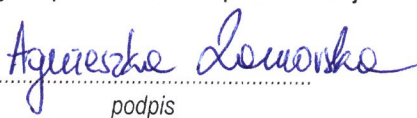
Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

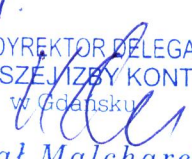
Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Gdańsk, 17 grudnia 2020 r.

Kontroler
Agnieszka Zamorska
starszy inspektor kontroli państwowej


.....
podpis

27.
p.o. WICEDYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku

Rafał Malcharek