



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.019.05.2020

Pani
insp. Beata Perzyńska
Komendant Powiatowy Policji w Wejherowie
ul. Dworcowa 14
84-200 Wejherowo

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/038 – Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Komenda Powiatowa Policji ¹ , ul. Dworcowa 14, 84-200 Wejherowo
Kierownik jednostki kontrolowanej	insp. Beata Perzyńska, Komendant Powiatowy Policji w Wejherowie ² , od 23 września 2015 r.
	(akta kontroli str. 3-4)
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 ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	1. Piotr Lewandowski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LGD/169/2020 z 18 września 2020 r.
	(akta kontroli str. 1-2)

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Komendant podejmowała działania w zakresie tworzenia warunków do sprawnej i skutecznej działalności Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Wejherowie (dalej: „WRD”), jednakże zapotrzebowanie na specjalistyczne szkolenie funkcjonariuszy zgłaszane do Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku (dalej: „KWP”) nie przyniosło rezultatów ze względu na decyzje KWP dotyczące kwalifikacji na ww. szkolenia. W okresie objętym kontrolą w WRD nie było wakatów, jednakże znaczna część funkcjonariuszy nie posiadała kwalifikacji wynikających z ukończonych szkoleń specjalistycznych w zakresie ruchu drogowego uprawniających do wykonywania zadań wymagających wiedzy specjalistycznej i stosownych uprawnień. Przygotowaniem opinii projektów organizacji ruchu drogowego zajmowało się dwóch doświadczonych funkcjonariuszy, których obowiązki w tym zakresie zawarto w kartach opisu stanowisk pracy. Komendant analizowała wyniki pracy WRD na podstawie otrzymanych zestawień z KWP oraz dokumentów sporządzanych przez WRD. Analizy, którymi dysponowała Komendant pozwalały na ocenę efektywności działań policjantów WRD w mierzalnym aspekcie realizacji wyznaczonych zadań i wskaźników, jak również poprzez porównanie wyników osiąganych przez Komendę na tle innych jednostek Garnizonu Pomorskiego Policji. W ocenie NIK nie pozwalały one jednak na jednoznaczne określenie wpływu podejmowanych działań na stan bezpieczeństwa
--------------	--

¹ Dalej: „Komenda” lub wymiennie „KPP w Wejherowie”

² Dalej: „Komendant”.

³ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200 (dalej: „ustawa o NIK”).

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

ruchu drogowego (dalej: „brd”), z uwagi na wielość czynników, które w sposób pośredni lub bezpośredni kształtują poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. W sporządzanych planach dyslokacji uwzględniano planowe działania na rzecz brd na poziomie krajowym, wojewódzkim i powiatowym, a także miejsca niebezpieczne na podstawie Krajowej Mapy Zagrożeń oraz typowane przez WRD na podstawie prowadzonych analiz.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły:

- terminowości i kompletności odnotowywania w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji Policji (dalej: „SEWiK”) danych zamieszczonych w dokumentacji policyjnej,
- sposobu sporządzania przez funkcjonariuszy notatek dokumentujących stopień ciężkości obrażeń poszkodowanego w zdarzeniu drogowym
- obsługi wypadku drogowego przez funkcjonariuszy nieposiadających wymaganych uprawnień wobec nieodbycia szkoleń specjalistycznych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1.1. Organizacja Komendy

Funkcjonowanie oraz organizację Komendy określają w szczególności: ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji⁶, Zarządzenie nr 1041 Komendanta Głównego Policji z dnia 28 września 2007 r. w sprawie organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji⁷, Regulamin Komendy Powiatowej Policji w Wejherowie⁸ (dalej: „Regulamin”) oraz Szczegółowy Zakres Zadań Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Wejherowie z dnia 19 czerwca 2015 r.

Komendą kieruje Komendant wykonując swoje funkcje przy pomocy I Zastępcy Komendanta Powiatowego Policji, Zastępcy Komendanta Powiatowego Policji, kierowników komórek organizacyjnych, koordynatorów zespołów oraz osób zajmujących stanowiska samodzielne działających w ramach udzielonych pełnomocnictw i upoważnień.

Zakresy zadań komórek organizacyjnych Komendy określono w rozdziale 5 Regulaminu.

W skład Komendy wchodzi m.in. WRD, nad którym nadzór sprawuje Pierwszy Zastępca Komendanta.

W okresie objętym kontrolą w Komendzie zatrudnionych było odpowiednio 294

⁵ 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.

⁶ Dz. U. z 2020 r., poz. 360 ze zm.

⁷ Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 50 ze zm.

⁸ Regulamin z dnia 14 listopada 2011 r. ze zmianami z 29 listopada 2012 r., 5 marca 2013 r., 28 marca 2013 r., 13 kwietnia 2015 r., 29 lutego 2016 r. oraz 9 września 2020 r.

policjantów w 2018 r., 287 w 2019 r. 282 w 2020 r.⁹.

W badanym okresie liczba wakatów w Komendzie w kolejnych latach na dzień pierwszy stycznia wynosiła: 18 w 2018 r., 25 w 2019 r. i 33 w 2020 r.

Liczba etatów policyjnych w WRD wynosiła 36 w całym okresie objętym kontrolą i była równa liczbie zatrudnionych w wydziale funkcjonariuszy. Do służby na drodze kierowano wszystkich policjantów.

Według stanu na dzień 31 grudnia w latach 2017 – 2019 oraz 30 czerwca 2020 r. odpowiednio 14, 7, 7 i 9 funkcjonariuszy WRD nie ukończyło żadnych szkoleń specjalistycznych.

Przeszkolenie w zakresie ruchu drogowego¹⁰ (dalej: "kurs RD") umożliwiające wykonywanie czynności wymagających wiedzy specjalistycznej i umiejętności określonych w § 2 ust. 4 Zarządzenia Nr 30 KGP z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach¹¹ w WRD posiadało wg stanu na dzień 31 grudnia w latach 2017 – 2019 oraz 30 czerwca 2020 r. odpowiednio:

- część ogólna: 3,4,3 i 3 policjantów,
- część ogólna i szczególna: 8,7,7 i 7 policjantów,
- kurs specjalistyczny w zakresie RD wg. programu do 2013 r. :7,5,5,4.

Ponadto w wyżej wymienionym okresie funkcjonariusze WRD legitymowali się ukończeniem kursów specjalistycznychdotyczących::

- wideorejestratorów wykroczeń: 11,9,10 i 10,
- tachografów cyfrowych: 1,1,1 i 2,
- kierowania motocyklem szosowym: 3,3,3 i 3,
- obsługi mierników prędkości:2,22,25 i 24,
- techniki jazdy samochodem: 1,1,1 i 1.

W okresie objętym kontrolą Komendant przekazywała do KWP wykazy zidentyfikowanych potrzeb szkoleniowych Komendy.

Na rok 2018 zgłoszone potrzeby szkoleniowe dotyczyły 16 policjantów WRD w zakresie:

- kursu specjalistycznego w zakresie wideorejestratorów (5)
- kursu specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego - część ogólna (3)
- kursu specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego - część szczególna (1)
- kursu specjalistycznego w zakresie kontroli tachografów cyfrowych (5)
- kursu specjalistycznego dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym (1)
- kursu specjalistycznego dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego (1)

Na rok 2019 zgłoszone potrzeby szkoleniowe dotyczyły 9 policjantów WRD w zakresie:

⁹ Stan zatrudnienia na dzień 01 stycznia 2020 r. Na dzień 1 lipca 2020 r. w Komendzie zatrudnionych było 269 policjantów.

¹⁰ Realizowanego 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 zwanego: RDo) oraz część szczególna (dalej zwanego: RDs).

¹¹ Dz. Urz. KGP, poz. 64 ze zm.

- kursu specjalistycznego w zakresie videorejestratorów (2)
- kursu specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego - część ogólna (2)
- kursu specjalistycznego w zakresie kontroli tachografów cyfrowych (2)
- kursu specjalistycznego dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym (1)
- kursu specjalistycznego dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego (1)
- kurs specjalistyczny w zakresie obsługi ręcznych mierników prędkości (1)

Na rok 2020 zgłoszone potrzeby szkoleniowe dotyczyły 13 policjantów WRD w zakresie:

- kursu specjalistycznego w zakresie videorejestratorów (2)
- kursu specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego - część ogólna (3)
- kursu specjalistycznego w zakresie kontroli tachografów cyfrowych (2)
- kursu specjalistycznego w zakresie obsługi ręcznych mierników prędkości (6)

Pomimo wnioskowania, w okresie objętym kontrolą, do KWP o specjalistyczne szkolenia dla policjantów WRD, nie odbyli oni szkoleń, a Komendant nie została poinformowana o przyczynach niezrealizowania tych potrzeb. Zmiany w liczbie przeszkolonych funkcjonariuszy wynikały z fluktuacji kadrowych w WRD.

W ocenie Komendant braki w przeszkoleniu funkcjonariuszy mają bezpośredni wpływ na ograniczenie możliwości wykonywania niektórych zadań nałożonych na WRD, a wymagających od policjanta specjalistycznej wiedzy i uprawnień.

Braki kadrowe w Komendzie występujące w innych komórkach są przyczyną wykonywania zadań niezwiązanych z brd¹² przez funkcjonariuszy WRD.

1.2. Działania podejmowane przez Komendant w zakresie tworzenia warunków do sprawnej i skutecznej działalności WRD.

W okresie objętym kontrolą Komendant trzykrotnie zgłaszała potrzeby w zakresie przeszkolenia funkcjonariuszy pionu ruchu drogowego do KWP. Zgłoszenia inicjowane były przez bezpośrednich przełożonych WRD oraz dotyczyły zabezpieczania tzw. „Potrzeb szkoleniowych” na kolejny rok.

Komendant wyjaśniła, że składając każdego roku zapotrzebowanie na szkolenia zgodnie z wytycznymi z KWP, zobligowana była do typowania wyłącznie rzeczywistych jej potrzeb, a także do wskazania wyłącznie realnej liczby osób możliwych do skierowania na kursy specjalistyczne, co rodziło obowiązek sporządzania wykazu osób do przeszkolenia z podziałem na: "Ogólna liczba wymagających przeszkolenia na podstawie liczby policjantów mianowanych na stanowiska etatowe", jak i na "Liczba policjantów planowanych do przeszkolenia w danym roku".

Ponadto Komendant wyjaśniła, że dokonywała stałej analizy stanu etatowego WRD i zgodnie z poleceniem I Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego Policji w Gdańsku¹³ komórka kadrowa Komendy regularnie udzielała odpowiedzi Wydziałowi Ruchu

¹² Obsługę zgłoszeń w zakresie min. interwencji domowych, kradzieży sklepowych, a także zadań związanych z ogłoszeniem stanu epidemii.

¹³Zawartym w piśmie WRd.012-1/2016 z dnia 21 listopada 2016 r.

Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku na temat struktury oraz ewentualnych zmian w WRD. Ponadto raz w miesiącu do KWP przekazywana była tabela obrazująca stan kadrowy w jednostce dot. Ruchu Drogowego.

W ramach monitoringu działań WRD zidentyfikowano problem terminowości wprowadzania do systemu kart Mrd-5¹⁴. W związku z narastającymi zaległościami wystapiono z wnioskiem o zwiększenie etatu z 0,67 do pełnego oraz utworzenie kolejnego pełnego etatu cywilnego w celu poprawy sytuacji oraz możliwości systematycznego i terminowego wprowadzania danych do systemu. W odpowiedzi KWP Komenda otrzymała 0,5 etatu z wnioskowanego 1,33.

Komenda dysponowała dwoma motocyklami, przy czym z ich wykorzystaniem służbę pełnić mogło pięciu policjantów w tym Naczelnik WRD i jego Zastępca. Pozostali funkcjonariusze albo nie posiadali uprawnień albo odpowiedniego stroju do kierowania motocyklem służbowym.

WRD na dzień zakończenia kontroli dysponował sześcioma radiowozami oznakowanymi, nie posiadał samochodów nieoznakowanych i radiowozów wyposażonych w videorejestrator wykroczeń.

Z informacji uzyskanych w toku kontroli z KWP wynika, że ewidencja wydatków prowadzona w ramach budżetu zadaniowego umożliwia jedynie wskazanie wydatków poniesionych na brd w całym garnizonie pomorskim, bez podziału na jednostki organizacyjne.

W ramach Funduszu Wsparcia Policji łączna kwota otrzymanego przez Komendę wsparcia w latach 2018 – 2020 wynosiła odpowiednio: 209,97 tys. zł¹⁵, 188,32 tys. zł¹⁶ i 194 tys. zł¹⁷.

1.3. Opiniowanie projektów organizacji ruchu

W kontrolowanym okresie zaopiniowano łącznie 576 projektów organizacji ruchu w tym: 191 w 2018 r., 253 w 2019 r. i 132 w pierwszym półroczu 2020 r.

W Komendzie nie sformalizowano pisemnie procedur w zakresie opiniowania projektów organizacji ruchu.

Komendant wyjaśniła, że w powyższym zakresie w Komendzie obowiązywała zasada przygotowania stanowiska przez Naczelnika WRD lub jego Zastępcę i formalnego zaopiniowania przez Komendanta Powiatowego zgodnie z § 7 ust. 2 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem¹⁸.

¹⁴ Karta rejestracyjna zawierająca informację o naruszeniu przepisów ruchu drogowego.

¹⁵ Z czego 10 tys. zł przeznaczono na zakup urządzeń do wstępnego badania alkoholu w wydychanym powietrzu oraz latarek z nakładką sygnalizacyjną dla WRD.

¹⁶ Z czego 21,24 tys. zł przeznaczono na zakup testera alkoholu, kolczatek drogowych, dwóch zestawów do zabezpieczenia miejsc zdarzeń drogowych oraz walizkę MEGABŁYSK.

¹⁷ Z czego 2,4 tys. zł przeznaczono na profilaktykę społeczną w zakresie poprawy bezpieczeństwa: zakup odblasków, kamizelek odblaskowych, alkogogli, magicznej tuby oraz instruktażowych znaków drogowych.

¹⁸ Dz. U. z 2017 r., poz. 784.

W Komendzie odpowiedzialnych za przygotowanie opinii w zakresie przedłożonej dokumentacji dot. organizacji ruchu drogowego było dwóch funkcjonariuszy, tj. Naczelnik WRD oraz Zastępca Naczelnika. Ich zadania w ww. zakresie zawarto w kartach opisu stanowisk pracy. Naczelnik WRD posiadał wykształcenie wyższe, z tytułem zawodowym magister (2009 r.) zdobyte na Akademii Humanistyczno – Ekonomicznej w Łodzi, Wydział Informatyki, Zarządzania i Transportu¹⁹. Zastępca Naczelnika WRD posiadał wykształcenie średnie techniczne (1987 r.) – Technikum Mechaniczne w Łęborku. Naczelnik w 2020 r. brał udział w szkoleniu z zakresu stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Komendant wyjaśniła, że w okresie od 2018 r. było to jedyne przyznane miejsce na szkolenie dla Komendy, natomiast otrzymywane coroczne plany do wskazania zapotrzebowania na szkolenia nie obejmowały tego typu przedsięwzięć.

Według analizy dokumentów znajdujących się w Zespole Kadr i Szkolenia KPP w Wejherowie oraz ustaleń z Naczelnikiem Wydziału Ruchu Drogowego – Zastępcą Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego nie brał udziału w „Ogólnopolskim szkoleniu dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego”. Projekt organizacji ruchu drogowego opiniuje Komendant lub jej zastępcy, którzy w ww. szkoleniu również nie brali udziału.

Komendant nie była informowana o sposobie wykorzystania opinii projektów organizacji ruchu, w tym o przyczynach ich nieuwzględnienia.

W ramach kierowanych przez WRD wystąpień do właściwych zarządców dróg w przypadkach, w których w karcie zdarzenia drogowego jako przyczynę zdarzenia drogowego ustalono - stan jezdni (poz. 160) skierowano 37 informacji pisemnych. Nie kierowano informacji pisemnych zawierających przyczynę zdarzenia drogowego - organizacja ruchu (poz. 161, przy czym zdarzenie z 09.05.2020 r. - EWK-109017879U zostało po dodatkowej analizie edytowane na stan jezdni) oraz zabezpieczenie robót na drodze (poz.162). W kontrolowanym okresie nie odnotowano zdarzeń których jako przyczynę w karcie zdarzenia drogowego wskazano działanie sygnalizacji świetlnej (poz. 163).

Komendant wyjaśniła, że oprócz pisemnych wystąpień w niektórych przypadkach nieprawidłowości usuwane były na miejscu np. w przypadku rozlanych oleistych substancji, które utylizuje straż pożarna, czy wypchniętych przez deszcze studzienek kanalizacyjnych, a w innych po telefonicznej interwencji wymagającej konieczności pilnego uzupełnienia wyrwy w drodze, która generowała wielość takich zdarzeń, a tym samym ich rejestracje w SEWIK. Podobnie w ramach ujawnionych niewłaściwie zabezpieczonych robót drogowych, gdzie w konieczność zapobieżenia podobnym zdarzeniom i potrzebie ich wyeliminowania zlecano na bieżąco pracującym w tych miejscach osobom odpowiedzialnym za ich zabezpieczanie niezwłoczne podjęcie działań.

(akta kontroli str. 3-323, 652-653, 1372-1389)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Komendant podejmowała działania w zakresie tworzenia warunków do sprawnej i skutecznej działalności WRD, jednakże starania w zakresie kierowania

¹⁹ Ukończył również Technikum budowy dróg i mostów kołowych w Zespole Szkół Zawodowych Polskich Kolei Państwowych w Słupsku.

funkcjonariuszy na szkolenia specjalistyczne nie przyniosły rezultatów, z uwagi na decyzje w zakresie kwalifikacji na ww. szkolenia, podjęte na szczeblu KWP. W okresie objętym kontrolą w WRD nie było wakatów, jednakże znaczna część funkcjonariuszy nie posiadała kwalifikacji wynikających z ukończonych szkoleń specjalistycznych w zakresie ruchu drogowego uprawniających do wykonywania zadań wymagających wiedzy specjalistycznej i stosownych uprawnień. Przygotowaniem opinii projektów organizacji ruchu drogowego zajmowało się dwóch doświadczonych funkcjonariuszy, których obowiązki w tym zakresie zawarto w kartach opisu stanowisk pracy.

OBSZAR

2. Ocena wpływu realizowanych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Opis stanu
faktycznego

2.1. Działania Komendanta mające na celu ocenę skuteczności działań Policji na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Komendant wyjaśniła, że okresie objętym kontrolą w systemie miesięcznym zapoznawała się z oceną skuteczności działań prowadzonych na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w formie „Informacji o stanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym województwa pomorskiego w okresie ...”, które obejmowały okres narastająco od początku roku do końca każdego kolejnego miesiąca.

W informacji tej zawarto zarówno dane dotyczące stanu bezpieczeństwa, ze wskazaniem głównych przyczyn zdarzeń, jak i uzyskane wyniki policjantów ruchu drogowego podzielone na obszary zastosowanych środków prawnych w stosunku do określonych grup uczestników ruchu drogowego, a także ocena miernika nr MM7²⁰, który jest określony, jako wskaźnik bezpieczeństwa podczas ogólnopolskich działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W zakresie wykorzystywania wyników prowadzonych analiz Komendant wskazała, że m.in. rezultatem podejmowanych działań na rzecz poprawy brd, wynikających z przeprowadzanych analiz, było opracowanie i wdrożenie działań „Planu naprawczego” z dnia 10 lipca 2019 r. (dalej: „Plan”), w wyniku przeprowadzonej półrocznej analizy stanu bezpieczeństwa za okres styczeń-czerwiec 2019 r., w której odnotowano znaczący wzrost liczby wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym w porównaniu do okresu analogicznego 2018 r.

W ramach Planu w realizację zadań związanych z poprawą brd zaangażowano nie tylko policjantów ruchu drogowego, ale także innych policjantów pełniących służby zewnętrzne oraz funkcjonariuszy straży miejskich, głównie do działań o charakterze prewencyjnym, w których nie wymagana była specjalistyczna wiedza czy przeszkolenie do obsługi specjalistycznego sprzętu.

W wyniku prowadzonych analiz w okresie pierwszego kwartału 2019 r. odnotowano wzrost liczby zdarzeń z udziałem pieszych, co było przyczyną podejmowania działań

²⁰ Miernik monitorowany MM7 – zadanie: Optymalne wykorzystanie sił i środków będących w dyspozycji dyżurnego jednostki organizacyjnej Policji, zapewniających prawidłową obsługę zdarzeń. Sposób naliczania: Czas reakcji na zdarzenie dotyczy zdarzeń określanych jako PILNE, które wymagają natychmiastowej reakcji Policji, w przypadku wystąpienia co najmniej jednego z poniższych kryteriów: • istnieje zagrożenie życia, zdrowia, mienia; • zachodzi możliwość zatrzymania sprawcy na gorącym uczynku lub bezpośrednim pościgu; • istnieje konieczność zapobieżenia innym realnym zagrożeniom.

mających na celu ograniczenie liczby tego typu zdarzeń. Zorganizowano i przeprowadzono min. działania własne²¹ pn. „Bezpieczny pieszy”, na podstawie wyników analiz kierowano wystąpienia do właściwych zarządców dróg z wnioskami o poprawę istniejącej infrastruktury w miejscach, w których dochodziło do tego typu zdarzeń, wskazując ich konkretne lokalizacje oraz uczestniczo w spotkaniach profilaktycznych z grupami najbardziej zagrożonymi potrąceniami, tj. z dziećmi i osobami starszymi.

Komendant wyjaśniła, że identyfikacja problemów w zakresie brd opiera się na bieżących analizach, które wskazują na miejsca występowania zdarzeń, na przyczyny ich powstawania czy określonej grupy uczestników. Na tej podstawie podejmowane były działania mające na celu poprawę stanu brd. Odnoszono się w nich przede wszystkim do podstawowych zadań Policji, jakimi są działania prewencyjno – represyjne, ale także do profilaktyki czy działań na rzecz zmian w infrastrukturze dróg. Komendant wskazała, że jako przykład takich działań można wskazać obowiązki wynikające z Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa gdzie to Policja, a nie zarządca drogi przyjmuje zgłoszenia o nieprawidłowościach w infrastrukturze czy złej organizacji ruchu, a następnie je weryfikuje i dopiero powiadamia właściwy organ.

Odnosząc się do skuteczności podejmowanych działań Komendant wskazała, iż w ich konsekwencji w analogicznym okresie 2020 r. odnotowano spadki liczby zdarzeń ogółem w tym wypadków i wypadków ze skutkiem śmiertelnym, natomiast w zakresie bezpieczeństwa pieszych odnotowano tendencje spadkowe już w II kwartale 2019 r. oraz w całym roku 2019 gdzie ogółem doszło o 9 zdarzeń z udziałem pieszych mniej niż w 2018 r, a także wyraźną poprawę w I kwartale 2020 r.

Komendant wyjaśniła, że Komenda nie tworzyła metodyki powstawania wiedzy o rzeczywistym wpływie prowadzonych działań na stan brd, opierając się w działaniu przede wszystkim na poleceniach i kierunkach tworzonych i przekazywanych przez jednostki nadrzędne, czyli KWP oraz Komendę Główną Policji, ale także na podstawie własnych obserwacji skuteczności podejmowanych działań z inicjatywy kierownictwa WRD, które przyczyniały się do spadku liczby wypadków i ich ofiar. Komendant nie prowadziła pogłębionych analiz, które obrazowałyby faktyczny wpływ podejmowanych działań na stan brd, nie mniej jednak, w ocenie Komendant, wynika to z ocen wskazanych powyżej. Jako znaczący czynnik mający wpływ na brd Komendant wskazała na dokonywane zmiany w infrastrukturze drogi gdzie doświetlane są przejścia dla pieszych, klasyczne skrzyżowania zastępuje się skrzyżowaniami o ruchu okrężnym, wprowadza się rozwiązania i urządzenia uspokojenia ruchu itp. Prowadzą one do zauważalnej, faktycznej poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w miejscach realizacji wskazanych rozwiązań.

Najwyższa Izba Kontroli zauważa, że analizy, którymi dysponowała Komendant pozwalały na ocenę efektywności działań policjantów WRD w mierzalnym aspekcie realizacji wyznaczonych zadań i wskaźników, jak również poprzez porównanie wyników osiąganych przez Komendę na tle innych jednostek Garnizonu Pomorskiego Policji. NIK wskazuje, że powyższa metodyka porównania wyników pracy poszczególnych jednostek organizacyjnych Policji, w zakresie działań na rzecz brd, nie była przedmiotem niniejszej kontroli.

W ocenie NIK nie pozwalały one jednak na niezaprzeczalne określenie wpływu podejmowanych działań na stan brd, z uwagi na wielość czynników, które w sposób

²¹ Po pierwszym kwartale 2019 r. do końca pierwszego półrocza 2020 było ich 34.

pośredni lub wprost kształtują poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Zdaniem NIK, analiz skuteczności podejmowanych działań w zakresie brd, nie można opierać na porównaniach danych z lat 2019 – 2020 z uwagi za znaczne i nieprzewidywalne zmiany warunków ruchu drogowego²² wynikających bezpośrednio z restrykcji w przemieszczaniu się oraz pochodnych związanych z ograniczeniami, będącymi następstwem obostrzeń prawnych wprowadzonych w pierwszym półroczu 2020 r., a związanych z epidemią wirusa SARS COVID – 19.

2.2. Wypełnianie karty zdarzenia drogowego

Komendant wyjaśniła, że nie analizowano danych w zakresie wypełniania poz. nr 184 karty zdarzenia drogowego (Uwagi- informacje dodatkowe), ponieważ pozycja ta nie była przez funkcjonariuszy wypełniana. Jedyny znany obowiązek jej uzupełniania wskazano w piśmie Komendy Głównej Policji L. dz RD-I 2933/2019/ES z dnia 25 września 2019 r²³.

W okresie objętym kontrolą, odnotowano jedno zdarzenie z udziałem hulajnogi elektrycznej w dniu 18 września 2019 r. - bez ofiar. Pojazd ten został odnotowany jako pojazd INNY w poz. 111 części VIII karty Mrd-2 z opisem w poz. 184 „hulajnoga elektryczna”

Analiza kart zdarzenia drogowego wykazała, że w Komendzie nie odnotowano zdarzeń drogowych, w ramach których udowodniono aby któryś z uczestników w sposób istotny przyczynił się do jego wystąpienia poprzez korzystanie bezpośrednio przed tym zdarzeniem z telefonu (smartfona).

Odnosząc się do zasadności informowania jednostek Policji o ustaleniach prokuratorskich i rozstrzygnięciach sądowych dotyczących zdarzeń na drogach Komendant stwierdziła, że zasadnym byłoby, aby jednostka Policji była o nich informowana, w przypadku gdy ustalona przyczyna zdarzenia drogowego była odmienna od ustalonej na wstępie. Wyjaśniła, że z własnej inicjatywy nie występowała do tych organów o informację, w zakresie ewentualnej zmiany przyczyny zaistniałego zdarzenia, ponieważ w przypadku wystąpienia innych okoliczności zdarzenia, a ujawnionych jeszcze na etapie prowadzonego postępowania, obowiązek taki ciążył na prowadzącym daną sprawę. Natomiast w przypadku, gdy ewentualna zmiana przyczyn zdarzenia drogowego nastąpiła na etapie postępowania sądowego to Komendant nie posiadała takiej wiedzy, jednocześnie z urzędu nie występowała o dane dotyczące rozstrzygnięć we wszystkich tego typu sprawach²⁴.

2.3. Analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego

W Komendzie sporządzano analizy, w zakresie brd, w okresach miesięcznych półrocznych i rocznych. Wykonywano również analizy dotyczące określonych skutków zdarzeń drogowych lub grup uczestników ruchu drogowego np. wszystkich

²² W tym znaczne zmniejszenie natężenia ruchu drogowego, czego pochodną było zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych.

²³ W piśmie zamieszczono informację, iż do czasu wprowadzenia uregulowań prawnych, w systemie SEWiK należy hulajnogi elektryczne rejestrować jako „inny pojazd” z wpisaniem w uwagach „hulajnoga elektryczna”.

²⁴ Do Komendy wpływają informacje o rozstrzygnięciach spraw sądowych w zakresie podtrzymania lub uchylenia wniosków o ukaranie, które następnie rejestrowane są w systemie RSOW. W sprawach uniewinnień zatrzymane prawa jazdy są zwracane, natomiast punkty karne są anulowane tylko w sytuacji gdy nadane zostały jako aktywne za prawomocne rozstrzygnięcia np. wcześniej nałożone mandaty karne. Ponadto informacje te wykorzystywane są do ewentualnego składania środków zaskarżenia.

zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym²⁵, analizy kwartalne dotyczące stanu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Analizy te przesyłano zarówno do KWP jak i Komisariatów/Posterunków podległych KPP Wejherowo celem zapoznania ich Kierowników z miejscami występujących zagrożeń w rejonach odpowiedzialności tych jednostek i dalszego wykorzystania. Ponadto wykonywane były również analizy dotyczące konkretnych rejonów/miejscowości na potrzeby przedstawiania stanu bezpieczeństwa na odbywających się spotkaniach z przedstawicielami samorządów oraz w ramach prac zespołów komisji bezpieczeństwa.

Komendant wyjaśniła, że typowanie miejsc niebezpiecznych odbywało się przede wszystkim na podstawie analiz bezpieczeństwa (powtarzalności tych zdarzeń zarówno w zakresie ilości jak i mechanizmu ich powstawania), a także zgłoszeń obywatelskich i doświadczeń funkcjonariuszy wynikających z codziennej obserwacji ruchu kołowego i pieszych, w tym występowania niebezpiecznych sytuacji których skutkiem może być powstanie zdarzenia drogowego.

Jako przykład wskazano lokalizację w miejscowości Wejherowo ul. Św. Jana, gdzie jako miejsce niebezpieczne występuje zarówno w analizie specjalnej jak też m.in. jest też to miejsce nagminnego przekraczania jezdni przez pieszych w miejscach niedozwolonych pomimo wyznaczonych tam przejść.

Kolejnym przykładem jest informacja nt. tras i odcinków szczególnie niebezpiecznych, gdzie m.in. na drodze krajowej nr 6 wyszczególniono odcinki drogi na których dochodziło do największej liczby zdarzeń, w tym przypadku na odcinku w miejscowości Rumia i miejscowości Wejherowo, co miało także pokrycie w potwierdzonych zgłoszeniach obywateli wynikających z analiz Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa, a dotyczących przekraczania dozwolonych prędkości.

W wyniku przeprowadzonej analizy przyczyn dwóch wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym Komendant wystąpiła w dniu 09.06.2020 r. pismem Rd. 5320-1/2020 do GDDKiA Oddział w Gdańsku z wnioskiem o wprowadzenie zmian w istniejącej infrastrukturze drogi poprzez zastosowanie, na wskazanym odcinku urządzeń drogowych uniemożliwiających przekraczanie pieszym jezdni.

W wyniku zapytania NIK o przyczyny nieudzielenia odpowiedzi na złożony wniosek, w dniu 20 listopada 2020 r. pismem O.GD.Z-2.408.210.2020. uzyskano odpowiedź, w której poinformowano m.in., iż Zarządca Drogi nie widzi możliwości ustawienia skutecznego wygrozdzenia dla pieszych na wskazanym odcinku drogi krajowej nr 6.²⁶

W toku kontroli zweryfikowano lokalizacje, z terenu objętego działaniem WRD, wskazane we wnioskach do GITD²⁷ o instalację fotoradarów, pod kątem ich występowania w analizach policyjnych.

Cztery ze wskazanych lokalizacji²⁸ nie występowały w analizach policyjnych, jako miejsca zdarzeń wielokrotnych.

Komendant wyjaśniła, że zgłaszane zagrożenia zostały potwierdzone w analizach KMZB²⁹ i były objęte nadzorem przez załogę Zespołu SPEED. Ponadto pozostałe patrole WRD wielokrotnie zadaniowane były do prowadzenia ręcznych

²⁵ Analizy przekazywano do KWP w Gdańsku

²⁶ Jako przyczynę nieudzielenia odpowiedzi na wniosek Komendanta GDDKiA Oddział w Gdańsku poinformował, że z przeprowadzonej analizy powstała Notatka służbowa, jednak w wyniku przeoczenia nie została ona przesłana do Komendy.

²⁷ Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

²⁸ Bojano W218 tj. ul. Wybickiego na wysokości ul. Promiennej, Bojano W218 ul. Wybickiego (na wysokości Lewiatana) – wystąpiła dwukrotnie, Wejherowo ul. Karnowskiego.

²⁹ Krajowa Mapa Zagrożenia Drogowego

pomiarów prędkości, przy czym Komenda nie prowadzi statystyki nt. liczby przeprowadzanych kontroli w danych miejscach. Wskazany w analizie odcinek ul. Karnowskiego w Wejherowie nadzorowany był sporadycznie w ramach patroli dynamicznych.

Trzy wskazane we wnioskach³⁰ lokalizacje³¹ wystąpiły w analizach policyjnych, jako niebezpieczne odcinki dróg krajowych i powiatowych.

Komendant wyjaśniła, że odcinki te były nadzorowane przez parole Zespołu SPEED oraz załóg pełniących w ramach koordynacji wojewódzkiej. Ponadto we wskazanych lokalizacjach WRD prowadził kontrole z wykorzystaniem ręcznych mierników prędkości. Z działań tych nie prowadzi się statystyk liczbowych.

(akta kontroli str. 326 – 491, 651, 656-665, 1357-1366, 1372-1389)

2.4. Wykorzystanie opracowań naukowych przygotowywanych przez podmioty zewnętrzne lub korzystanie z innych dostępnych materiałów eksperckich w zakresie brd.

Komendant wyjaśniła, że w ramach procesu analiz stanu bezpieczeństwa korzystano z Podręcznika Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla organizatorów ruchu „Ochrona pieszych” - praca zbiorowa pod redakcją Kazimierza Jamroza Gdańsk, Kraków, Warszawa 2014 r. Zakres wykorzystania tego opracowania dotyczył przede wszystkim oceny istniejącej infrastruktury w miejscach występowania wypadków z udziałem pieszych celem identyfikacji źródeł zagrożeń możliwych do ich wyeliminowania w przyszłości. Ponadto prezentowane w nim dostępne urządzenia służące poprawie bezpieczeństwa pieszych były przez Komendę wielokrotnie proponowane zarządom dróg do ich zastosowania w miejscach występowania zdarzeń, jak również w procesie opiniowania projektów zmian organizacji ruchu oraz podczas debat społecznych i posiedzeń Zespołów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy Starostwie Powiatowym w Wejherowie.

(akta kontroli str. 326-331)

2.5. Intensyfikacja działań Policji w zakresie egzekwowania odpowiedzialności kierujących pojazdami za naruszenia przepisów o bezpieczeństwie pieszych, jak również rowerzystów, w celu zapewnienia adekwatnej reakcji Policji do zagrożenia stwarzanego przez tych uczestników ruchu drogowego

W okresie objętym kontrolą podejmowano w Komendzie działania służące intensyfikacji egzekwowania odpowiedzialności kierujących pojazdami za naruszenia przepisów o bezpieczeństwie pieszych jak również rowerzystów.

Komendant wskazała, że spośród działań tych należy wymienić przede wszystkim podejmowane z inicjatywy własnej akcje prowadzone zgodnie z planem pn. „Bezpieczny pieszy”, „Bicykl” czy też zlecane przez jednostki nadrzędne jak „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”. Jednocześnie w ramach adekwatnej do występujących zagrożeń reakcji, do działań tych angażowani byli także policjanci z innych komórek niż ruchu drogowego, gdzie wskazywane były konkretne zadania oraz rejony do nadzoru wynikające z analiz i zaobserwowanych miejsc występowania zagrożeń.

³⁰ W tym jeden wniosek WRD.

³¹ Wejherowo ul. I Brygady Wojska Polskiego DK6, Reda ul. Wejherowska DK6, Reda skrzyżowanie z ul. Olimpijska/Rolnicza w połączeniu z ul. Obwodowa

W latach 2016 – 2019, na terenie objętym działaniem Komendy, kierujący³² spowodowali 8046 zdarzeń drogowych, natomiast piesi w tym samym okresie byli sprawcami 101 zdarzeń.

W tym samym okresie w stosunku do kierujących 48969 razy zastosowano środki represjonujące w postaci: 44043 mandatów karnych, 1623 pouczeń oraz 3303 wniosków o ukaranie.

W analogicznym okresie w stosunku do pieszych 9430 razy zastosowano środki represjonujące w postaci: 8038 mandatów karnych, 1290 pouczeń oraz 102 wniosków o ukaranie.

W wyniku analizy porównawczej w zakresie zastosowanych w latach 2016 – 2019 środków prawnych w stosunku do kierujących oraz pieszych, w relacji z liczbą zdarzeń drogowych, spowodowanych przez obie grupy uczestników ruchu ustalono, że w badanym okresie odnotowano:

- wzrost liczby zdarzeń spowodowanych przez kierujących o 29% (z 1749 do 2263) oraz 30% (z 20 do 26) przez pieszych,
- spadek zastosowanych środków prawnych w stosunku do kierujących o 2% (z 13 764 do 13 547) oraz 24% (z 2722 do 2058) w stosunku do pieszych,
- stosunek łącznej liczby zastosowanych środków prawnych wobec kierujących i pieszych wynosił odpowiednio: 5,06; 4,79; 4,49; 6,58;
- stosunek łącznej liczby spowodowanych zdarzeń drogowych przez kierujących i pieszych wynosił odpowiednio: 87,45; 73,22; 73,46; 87,04;

W latach 2017 – 2019 procentowy udział kierujących, jako sprawców zdarzeń drogowych z udziałem pieszych kształtowały się następująco:

- wypadki drogowe: 12 (60,0%); 8 (53,3%); 13 (56,5%);
- kolizje: 11 (68,8%); 13 (56,5%); 9³³ (50,0%);
- zabici z winy kierującego: 2 (100%); 0³⁴ (0%); 13 (61,9%);
- ranni z winy kierującego: 11 (57,9%); 8 (61,5%); 0³⁵ (0%)

Komendant wyjaśniła, że wskazane dysproporcje nie wynikają z założeń osiągania konkretnych liczb, a wyłącznie z zadań zlecanych, w tym realizowanych na podstawie planów działań. W tym przypadku duża liczba działań ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników wynika z potrzeby ograniczenia liczby zdarzeń z ich udziałem i były to zarówno działania krajowe, wojewódzkie jak i powiatowe. Ponadto represja danej grupy uczestników wynikała z ujawnianych w trakcie służby wykroczeń, co do których policjant był zobowiązany zareagować.

Najwyższa Izba Kontroli zauważyła, że powyższe wyniki wskazują, iż porównując bezwzględną liczbę spowodowanych zdarzeń drogowych przez obie grupy uczestników ruchu oraz liczbę nałożonych środków prawnych, to pomimo, że kierujący 80 razy częściej byli sprawcami zdarzeń drogowych liczba nałożonych nań środków represjonowania jest pięciokrotnie wyższa niż na pieszych, co w

³² Do grupy tej zaliczono kierowców i rowerzystów z uwagi na brak wyodrębnionych danych dotyczących rowerzystów w latach 2016-2017.

³³ W 2019 r. odnotowano jedną kolizję z udziałem pieszego, której sprawcą był inny uczestnik ruchu.

³⁴ W 2018 r. zginął jeden pieszy będący jednocześnie sprawcą wypadku.

³⁵ W 2019 r. rannych w zdarzeniach drogowych z udziałem pieszych były cztery osoby będący jednocześnie sprawcami tych zdarzeń.

wartościach bezwzględnych wskazuje, że to na pieszych znacznie częściej nakładane były środki represjonujące.

(akta kontroli str. 326–491, 641–647, 669-684)

2.6. Badania bezpośrednie w zakresie prawidłowości i kompletności rejestracji przez Policję danych dotyczących zdarzeń drogowych.

2.6.1. Zgodność danych o zdarzeniach drogowych zawartych w SEWiK z danymi w Systemie Wsparcia Decyzji Państwowej Straży Pożarnej (dalej: „SWD PSP”)

W toku kontroli analizą objęto 20 zdarzeń zaewidencjonowanych w SWD PSP w zakresie prawidłowości ich zaewidencjonowania SEWiK.

Z 20 wytypowanych do badania zdarzeń pięć nie miało związku z ruchem drogowym³⁶. W jedenastu przypadkach wystąpiły różnice w liczbie ofiar zdarzeń drogowych odnotowanych w SWD PSP i SEWiK, polegające na mniejszej liczbie ofiar lub ich braku w SEWiK. W żadnym przypadku współrzędne zdarzeń drogowych w systemach nie pokrywały się, przy czym w trzech przypadkach współrzędne geograficzne miejsca zdarzenia zawarte w SWD PSP, a w jednym przypadku w SEWiK były niezgodne z opisem zdarzenia zawartym w dokumentacji policyjnej.

Komendant wyjaśniła, że różnice pomiędzy liczbą rannych odnotowywanych przez Straż Pożarną i Policję może wynikać z innych procedur klasyfikacji osób z obrażeniami. Ponadto Straż Pożarna opiera się przede wszystkim na wstępnych ustaleniach z miejsca zdarzenia i nie prowadzi w tym zakresie dalszych ustaleń, tak jak wykonuje to Policja, w ramach prowadzonych postępowań. Komendant nie zna procedur obowiązujących w Straży Pożarnej, a rejestracja osób rannych w SEWiK odbywała się na podstawie ustaleń z lekarzem lub ratownikiem medycznym. Różnice w danych lokalizacji miejsc zdarzeń mogły wynikać z błędów zarówno Policji jak i Straży np. z błędnych wskazań urzędów, którymi się posługiwali lub podczas przenoszenia zapisów z urzędów którymi dysponowali na dokumentację, a następnie do właściwych systemów.

W czasie prowadzonej przez NIK kontroli rozpoczęto pracę na elektronicznej karcie zdarzenia drogowego, która w założeniu przenosi współrzędne z miejsca obsługiwanego zdarzenia bezpośrednio do systemu eliminując tym samym wcześniejsze różnice. Ponadto, jak stwierdziła Komendant, sytuacje odnotowanych ewentualnych niewielkich różnic w odległościach zdarzeń z faktycznymi miejscami występujących kolizji nie miały konkretnego przełożenia na dalsze działania Policji, gdyż zadania do realizacji nie opierały się na dokładnym punkcie co do metra, a na odcinkach dróg niebezpiecznych.

(akta kontroli str. 643-650, 805-841)

2.6.2. Ujęcie danych o samobójstwach w SEWiK

W toku kontroli nie stwierdzono, aby zdarzenia wskazane w KSIP, dotyczące informacji dotyczących samobójczych ofiar zdarzeń i wypadków drogowych w wyniku ustalonego sposobu popełnienia „rzucenie się pod pojazd w ruchu” były związane z ruchem na drogach³⁷.

(akta kontroli str. 1370-1371)

2.6.3. Zdarzenia drogowe z winy pieszego.

³⁶ Zdarzenie po za drogą publiczną: wywrotka na kładzie, mężczyzna wpadł do beczki po gnojowicy, zaślabinie w pojeździe na poboczu, przygniecenie przez traktor w lesie, zdarzenie niezwiązane z ruchem drogowym, kierowca TIR poparzył się przy ogrzewaniu z butli gazowej.

³⁷ We wszystkich przypadkach dotyczyły one wypadków z udziałem pojazdu szynowego – pociągu.

Badaniem objęto 10 zdarzeń drogowych dobranych w sposób celowy³⁸, do których doszło z winy pieszego. W wyniku weryfikacji sposobu ustalenia i zaewidencjonowania w SEWiK stopnia ciężkości obrażeń ustalono, że w trzech przypadkach zarówno w SEWiK jak i w dokumentacji policyjnej odnotowano zapis o braku obrażeń u pieszego uczestnika zdarzenia drogowego, w dwóch przypadkach informację o braku obrażeń pieszego odnotowano na podstawie notatki policjanta z rozmowy z lekarzem w szpitalu bądź notatki zawierającej informację, iż wiedzę w tym zakresie policjant uzyskał w szpitalu, do którego przewieziono pieszego, w czterech przypadkach w SEWiK odnotowano informację, że pieszy odniósł lekkie obrażenia, a w dokumentach policyjnych związanych ze zdarzeniem drogowym zawarto notatki policjanta z rozmowy z lekarzem w szpitalu bądź notatki zawierające informację, iż wiedzę w tym zakresie policjant uzyskał w szpitalu do którego przewieziono pieszego. W żadnym z badanych przypadków w notatkach policjantów z czynności służbowych w szpitalach nie zawarto danych pozwalających na identyfikację lekarzy bądź ratowników medycznych, z którymi rozmawiali policjanci. W żadnym z analizowanych przypadków nie powoływano biegłego w celu określenia stopnia ciężkości obrażeń pieszego uczestnika zdarzenia drogowego.

(akta kontroli str. 685-804)

2.6.4. Analiza 15 zdarzeń drogowych

Na próbie 15 zdarzeń drogowych³⁹ ustalono:

- w 13 przypadkach miejsce / lokalizacja, w której doszło do zdarzenia drogowego jest miejscem wskazanym w dokumentacji, o której mowa w § 4 pkt 1-6 zarządzenia Nr 30 lub miejscem szczególnie niebezpiecznym w rozumieniu § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b zarządzenia Nr 31⁴⁰;
- najwięcej zdarzeń odnotowano na ul. I Brygady Pancерnej Wojska Polskiego w Wejherowie (15 zdarzeń w tym 1 wypadek), ul. Św. Jana w Wejherowie (10 zdarzeń w tym 4 wypadki – najwięcej w badanej próbie), ul. Wejherowska w Strzebielinie (8 zdarzeń - najwięcej wypadków, w badanej próbie).
- we wszystkich przypadkach w skład patrolu skierowanego na miejsce zdarzenia drogowego wchodziłi policjanci WRD,
- w jednym przypadku żaden z policjantów WRD wchodzących w skład patrolu skierowanego na miejsce zdarzenia drogowego nie posiadał przeszkolenia w zakresie ruchu drogowego,
- we wszystkich przypadkach została sporządzona karta zdarzenia drogowego, a dane ujęte w SEWiK były zgodne z danymi z tej karty,

³⁸ Doboru próby dokonano w sposób celowy, wybierając zdarzenia, w których jedyną ofiarą był sprawca (pieszy) i doznał on obrażeń lekkich (lub nie doznał żadnych obrażeń), a ze sporządzonej przez Policję dokumentacji oraz danych w systemie SWD wynika, że mógł on doznać obrażeń ciężkich.

³⁹ Doboru próby zdarzeń drogowych dokonano na podstawie zgłoszeń zaewidencjonowanych w systemie Systemu Wsparcia Dowodzenia Policji, tak aby w badanej próbie było 10 wypadków i 5 kolizji drogowych. Analizowane zdarzenia miały miejsce w I półroczu 2020 r.

⁴⁰ Dwa przypadki, w których lokalizacje nie były ujęte w analizach brd związane były z: kolizją na parkingu przy sklepie oraz uszkodzeniu pojazdu podczas manewru cofania. W pozostałych lokalizacjach wybranych do badania w ciągu 12 miesięcy poprzedzających badanie wielokrotnie dochodziło do zdarzeń drogowych (od 2 do 15) oraz wypadków (po jednym w lokalizacji oraz 4 w jednej lokalizacji).

- we wszystkich przypadkach okoliczności zdarzenia drogowego zamieszczone w karcie zdarzenia drogowego były zgodne z dokumentacją sporządzoną przez policjantów i zapisami notatnika służbowego,
- we wszystkich przypadkach współrzędne miejsca zdarzenia były prawidłowe,
- 16 krotnie powoływano biegłego w celu określenia stopnia obrażeń uczestników zdarzenia drogowego⁴¹,
- w jednym przypadku stwierdzono, iż klasyfikacja stopnia ciężkości obrażeń w SEWiK była niezgodna z opinią wydaną przez biegłego,
- jeden raz klasyfikacji stopnia ciężkości obrażeń (obrażenia lekkie) dokonano na podstawie rozmowy telefonicznej policjanta z biegłym, z której sporządzono notatkę służbową⁴²,
- jeden raz, wg. notatki policjanta, poszkodowana zbadana przez Zespół Ratownictwa Medycznego stwierdziła, że nie potrzebuje pomocy,
- w przypadku jednego zdarzenia drogowego w SEWiK odnotowano jedną osobę poszkodowaną, a z dokumentacji policyjnej wynikało, że poszkodowane były dwie osoby. W obu przypadkach powoływano biegłego w celu określenia stopnia ciężkości obrażeń.

(akta kontroli str. 652-653, 842-1208, 1372-1389)

W toku kontroli zidentyfikowano w SEWiK dziewięć zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym, dla których nie odnotowano informacji dotyczącej poziomu alkoholu w organizmie kierującego.

Komendant wyjaśniła, że:

- w sześciu przypadkach⁴³ akta sprawy znajdują się w prokuraturze lub u biegłego⁴⁴,
- w trzech przypadkach poziom alkoholu u kierującego odnotowano na druku Mrd-2, a jego brak w SEWiK jest przeoczeniem operatora – dane te zostały uzupełnione w trakcie trwania kontroli NIK.

Komendant wyjaśniła ponadto, że uzupełnianie danych dot. stanu trzeźwości osób zmarłych w zdarzeniach drogowych odbywa się okresowo po uzyskaniu oceny z opinii z Zakładu Medycyny Sądowej z Gdańska lub Instytutu Genetyki Sądowej w Bydgoszczy gdzie czas oczekiwania wynosi nawet do 6 m-cy. Opinie w tej sprawie otrzymuje bezpośrednio Prokuratura Rejonowa w Wejherowie i to do prowadzącego postępowanie każdorazowo zwracano się z wnioskiem o uzyskanie wglądu do akt celem uzyskania wyniku badań krwi, gdzie na termin udzielenia odpowiedzi Komenda nie ma wpływu.

⁴¹ W dwóch przypadkach stopień ciężkości obrażeń zaewidencjonowany w SEWiKu był niezgodny z opinią biegłego, co zostało opisane w części niniejszego wystąpienia poświęconej stwierdzonym nieprawidłowościom.

⁴² Były policjant, obecnie cywilny pracownik Policji wyjaśnił, że z uwagi na to, że obrażenia, które zostały opisane w notatce policjanta ustalającego stopień ciężkości obrażeń w szpitalu, nie pozwalały na ich jednoznaczną kwalifikację prawną, otrzymując te materiały, aby dokonać kwalifikacji prawnej skontaktował się telefonicznie z biegłym z zakresu medycyny sądowej, któremu na podstawie karty informacyjnej leczenia szpitalnego przedstawił zamieszczone w niej dane w zakresie obrażeń. W rozmowie z biegłym ustalił, iż wskazane obrażenia są lekkim uszczerbkiem na zdrowiu naruszającym czynności narządów ciała na okres poniżej siedmiu dni. W związku z powyższym postępowanie prowadzone w trybie art. 308 kpk stało się wykroczeniem drogowym z art. 86 Kodeksu wykroczeń.

⁴³ We wszystkich przypadkach kierujący zmarł na miejscu.

⁴⁴ W jednym przypadku.

2.7. Dyslokacja służb

W okresie objętym kontrolą Komenda realizowała działania na rzecz brd w ramach planów przygotowanych przez Dyrektora Biura Ruchu KGP, Komendanta Wojewódzkiego Policji w Gdańsku oraz WRD. Plany koncentrowały działania Policji na wybranych grupach uczestników ruchu drogowego (piesi, motocykliści, rowerzyści), jak również na przeciwdziałaniu zagrożeniom ze strony uczestników ruchu (prędkość, alkohol i narkotyki), środkach komunikacji (autokary, busy, pojazdy uprzywilejowane, pojazdy do nauki jazdy, taxi, pojazdy ciężarowe), okresach wzmożonego ruchu (weekend, ferie, święta, majówka, znicz, andrzejki) oraz odcinkach dróg (droga w 216, DK6, DK20, DK6).

W zakresie wykorzystania planów na rzecz brd Komendant wyjaśniła, że w dniach, w których planowane były działania, opracowywana była dyslokacja służby z dostosowaniem rejonów służbowych do tematyki związanej z realizacją tych planów, stopniem występowania zagrożeń i popełnianych czynów zabronionych oraz analizą stanu bezpieczeństwa w danym rejonie, a także występowania potwierdzonych przypadków zgłaszanych na Krajowej Mapie Zagrożeń.

W zakresie szczegółowości planów brd Komendant wskazała, że odnosiły się one do celów i zadań jakie należało postawić realizującym je funkcjonariuszom natomiast wskazanie dyslokacji czy konkretnej lokalizacji w planach ogólnopolskich i wojewódzkich pozostawiono do przygotowania Komendantom Miejskim/Powiatowym przy uwzględnieniu analizy stanu bezpieczeństwa, ale również charakterystyki rejonów odpowiedzialności i występowania zagrożeń na podległym terenie. W przypadku planów powiatowych dyslokacja opierała się również o analizy stanu bezpieczeństwa oraz doświadczenie funkcjonariuszy tworzących plany dyslokacji. Ponadto przy określaniu dyslokacji patroli uwzględniano potrzeby wynikające z konieczności zabezpieczenia imprez masowych, zgłaszanych odpraw autokarów, czy też zadań związanych z występowaniem innych zagrożeń i przestępstw pospolitych. Przy sporządzaniu planów dyslokacji uwzględniane są również plany działania sporządzane przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku w ramach „wojewódzkiej koordynacji służby” oraz grupy „SPEED”.

W toku kontroli przeprowadzono badanie w zakresie sposobu ustalania dyslokacji w pięciu wybranych dniach dobranych na podstawie osądu kontrolera, w jednym dniu każdego z pięciu tygodni poprzedzających rozpoczęcie kontroli⁴⁵.

W wytypowanych do badania dniach Komenda realizowała niżej wymienione plany działań na rzecz brd: Bezpieczne wakacje⁴⁶, Bezpieczna droga do szkoły⁴⁷, Prędkość⁴⁸.

W protokołach z odpraw do służby patrolowej zamieszczano m.in. wskazania do realizacji działań w ramach wymienionych planów na rzecz brd, wskazywano rejonu pełnienia służby oraz wskazywano konkretne miejsca prowadzenia kontroli ze wskazaniem ich celów⁴⁹.

⁴⁵ Badaniu poddano dyslokację losowo wybranych 10 funkcjonariuszy w dniach 17.08, 26.08, 03.09, 11.09 i 19.09.2020 r.

⁴⁶ 17.08 i 26.08.2020 r.

⁴⁷ 03.09.2020 r., 11.09.2020 r.

⁴⁸ 11.09.2020 r.

⁴⁹ Jako cele kontroli wskazywano miejsca powstawania zagrożeń, miejsca popełniania wykroczeń, rodzaje wykroczeń oraz grupy uczestników ruchu drogowego.

W wyniku badania bezpośredniego w zakresie oceny prawidłowości i rzetelności sposobu ustalania dyslokacji służby nie stwierdzono nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 501-609, 1367-1369)

2.8. Odnotowywanie w systemie SESPól danych statystycznych w zakresie czynności policjantów ruchu drogowego.

Do kontroli prawidłowości odnotowywania w systemie SESPól danych statystycznych w zakresie czynności policjantów ruchu drogowego wytypowano 10 funkcjonariuszy WRD⁵⁰.

W wyniku porównania zapisów w systemie SESPól, notatek zamieszczonych w notatnikach służbowych oraz protokolowanych wyjaśnień złożonych przez funkcjonariuszy ustalono, że:

- we wszystkich przypadkach, z wyjątkiem jednego, wyniki działań funkcjonariuszy prawidłowo odnotowano w SESPól,
- funkcjonariusze zamieszczali dane w SESPól osobiście,
- funkcjonariusze WRD kierowani byli również do interwencji nie związanych z brd.

W jednym przypadku funkcjonariusz odnotował w SESPól interwencję w zakresie pieszego uczestnika ruchu drogowego, podczas gdy w rzeczywistości interwencja dotyczyła kradzieży w sklepie.

Funkcjonariusz wyjaśnił, że był przeszkolony przez przełożonych w zakresie prawidłowego odnotowywania danych w SESPól, a zaznaczenia interwencji związanej z pieszym dokonał omyłkowo.

(akta kontroli str. 1209-1356)

2.9. Programy działań policyjnych.

Komenda nie wdrażała programów działań policyjnych w zakresie brd z inicjatywy Komendant. Pozyskiwała środki z Funduszu Wsparcia Policji częściowo przeznaczając je na zakup urządzeń wykorzystywanych do poprawy brd w pracy w służbach patrolowych oraz prowadziła działania szkoleniowo – profilaktyczne, w trakcie których rozdysponowywała zakupione akcesoria poprawiające bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu drogowego.

WRD sporządził i realizował niżej wymienione plany w zakresie brd:

- „Bezpieczny pieszy” 09.03.2018r., 16.03.2018r., 23.03.2018r., 05.10.2018r., 12.10.2018r., 19.10.2018r., 26.10.2018r., 02.11.2018r., 09.11.2018r., 16.11.2018r., 23.11.2018r., 30.11.2018r., 07.12.2018r., 14.12.2018r., 21.12.2018r., 28.12.2018r.;
- „Piesi i odblaski” 19.12.2018r.;
- „Trzeźwość” 17.11.2018r., 01.12.2018r., 22.12.2018r., 29.12.2018r.;
- „Prędkość” 03.11.2018r., 04.11.2018r., 29.11.2018r.;
- „Prędkość i pasy” 23.12.2018r.;
- „Święta 2018” 21.12.2018-02.01.2019r.;

⁵⁰ Dla każdego z pięciu dni analizowanych pod kątem dyslokacji służby na drogach, kontroler na podstawie własnego osądu wytypował po dwóch funkcjonariuszy pełniących służbę tego dnia (z różnych patroli) – łącznie 10 różnych funkcjonariuszy

- „Bezpieczna droga W216”⁵¹ 16.01.2018r., 20.03.2018r., 26.06.2018r., 21.11.2018r., 18.12.2018r.;
- „Bezpieczny pieszy”⁵² 19.10.2018r., 26.11.2018r.;
- „Wielkanoc 2018” 30.03-02.04.2018r.;
- „Majówka” 28.04-06.05.2018r.;
- „Dzień Wagarowicza” 21.03.2018r.
- „Bezpieczny pieszy” 04,11 01.2019r., 01,21,22.02.2019r., 11,15.03.2019r., 12,17,26.04.2019r., 17,24,31.05.2019r., 07.06.2019r., 05,12,19,26.07.2019r., 02,09,23,30.09.2019r., 04,11,18,25.10.2019r., 15,29.11.2019r., 06,13.12.2019r.,
- „Trzeźwość” 02.01.2019r., 23,30.04.2019r., 04,09.05.2019r., 21.09.2019r., 12.11.2019r.;
- „Bezpieczna W216” 15.01.2019r., 25.02.2019r., 07.03.2019r., 03.04.2019r., 29.05.2019r., 25.06.2019r., 15.07.2019r., 23.09.2019r., 14.10.2019r., 19.11.2019r.;
- „Prędkość” 31.01.2019r., 22.07.2019r., 18.08.2019r.;
- „Prędkość na DK6” 14.02.2019r., 19.03.2019r., 09.04.2019r., 02,21.08.2019r., 20.09.2019r., 18.12.2019r.;
- „Prędkość i pasy” 03,05.05 2019r.;
- „Bicykl” 30.05.2019r., 27.07.2019r., 30.12.2019r.;
- „Motocykle” 24.06.2019r., 06.07.2019r.;
- „Parkowanie” 26-27.06.2019r.;
- „Tacho” 30.10.2019r.;
- „Bezpieczny pieszy” 10,17,24,31.01.2020 r., 07,14,21,28.02.2020 r., 05.03.2020 r., 10,26.06.2020 r.;
- „Trzeźwość” 25.01.2020 r.;
- „Prędkość” 12,26.01.2020 r., 02,18.06.2020 r.;
- „Bicykl” 03.01.2020 r.;

Spośród policjantów Komendy Powiatowej Policji w Wejherowie biorących udział w działaniach na rzecz brd, którzy realizowali zadania o charakterze edukacyjno – prewencyjnym i posiadali ukończony kurs specjalistyczny w zakresie profilaktyki społecznej służbę pełni obecnie jeden funkcjonariusz na jednoosobowym stanowisku d/s profilaktyki społecznej natomiast pozostali uczestniczący w tego typu przedsięwzięciach nie posiadali takiego przeszkolenia.

Zdaniem Komendanta nieukończenie takiego kursu nie wpływało na efektywność podejmowanych działań z uwagi na fakt, iż kierowani byli do nich funkcjonariusze z odpowiednim przygotowaniem i doświadczeniem służbowym

(akta kontroli str. 492-571)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

W wyniku analizy 15 wybranych zdarzeń drogowych⁵³ ustalono, że:

⁵¹ Działanie międzypowiatowe

⁵² Działanie międzypowiatowe

1. W jednym przypadku żaden z policjantów WRD wchodzących w skład patrolu skierowanego na miejsce zdarzenia drogowego nie posiadał przeszkolenia w zakresie ruchu drogowego, wymaganego do wykonywania czynności określonych w § 2 ust. 4 pkt 6 Zarządzenie Nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach⁵⁴.

Komendant wyjaśniła, że we wskazanym dniu do służby zaplanowano trzech policjantów posiadających przeszkolenie przy czym dwóch w godzinach 6.00-14.00 (pierwszy policjant zgodnie z harmonogramem wchodzący w skład grupy SPEED, drugi policjant zgodnie z harmonogramem pełnił służbę w ramach koordynacji wojewódzkiej) i kolejny którego zaplanowano do służby, w ramach obsługi zdarzeń drogowych w godzinach 19:00-7:00, przy czym do zdarzenia doszło o godz. 18:35 i w czasie gdy nie było innego policjanta posiadającego przeszkolenie.

Komendant wskazała, że powstała sytuacja spowodowana była zbyt małą liczbą policjantów posiadających przeszkolenie specjalistyczne i w tym zakresie kierowano potrzeby szkoleniowe do KWP, które nie zostały uwzględnione.

Komendant poinformowała, że w ramach posiadanych kompetencji będzie kierowała kolejne wnioski z potrzebami szkoleniowymi do jednostki nadrzędnej. Ponadto wskazała, że każdorazowo plany służby układane były tak, aby zapewnić obecność co najmniej jednego funkcjonariusza posiadającego stosowne przeszkolenie, co w sytuacji deficytu policjantów z wymaganymi szkoleniami nie zawsze było możliwe.

(akta kontroli str. 641-650, 842-1208)

2. Niezgodnie z § 3 ust. 2 Zarządzenia Nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych:

- w przypadku jednego zdarzenia drogowego w SEWiK odnotowano jedną osobę poszkodowaną w zdarzeniu drogowym pomimo, iż z dokumentacji policyjnej wynikało, że poszkodowane w zdarzeniu były dwie osoby⁵⁵.
- w przypadku dwóch zdarzeń drogowych w SEWiK odnotowano lekki stopień obrażeń u osoby poszkodowanej w wypadku, podczas gdy z dokumentacji policyjnej wynikało, że wg. opinii biegłego obrażenia spowodowały średni uszczerbek na zdrowiu naruszając czynności narządów ciała na okres powyżej 7 dni, co w SEWiK klasyfikowane jest jako obrażenia ciężkie.

Komendant wyjaśniła, że w przypadku występowania w opinii biegłego informacji o powstałych obrażeniach średnich do sytemu SEWiK wpisuje się w zależności od wskazania czy stopień obrażeń spowodował naruszenie czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia trwającego powyżej dni 7 – jako ciężkie, natomiast poniżej dni 7 – jako lekkie.

Komendant wyjaśniła ponadto, że powstanie nieprawidłowości przy rejestracji zdarzeń wynikało prawdopodobnie z błędnego wprowadzenia danych do systemu przez operatora. Dane dotyczące zdarzenia z dnia 10.03.2020 r. zostały zarejestrowane w SEWiK jako wypadek drogowy z jedną osobą ciężko ranną, natomiast w dokumentacji tj. karcie zdarzenia Mrd-2 oznaczono również drugą osobę lekko ranną nie wprowadzoną z powodu pomyłki. Podobnie, do pomyłki

⁵³ Doboru próby zdarzeń drogowych dokonano na podstawie zgłoszeń zaewidencjonowanych w systemie Systemu Wsparcia Dowodzenia Policji, tak aby w badanej próbie było 10 wypadków i 5 kolizji drogowych. Analizowane zdarzenia miały miejsce w I półroczu 2020 r.

⁵⁴Dz.Urz.KGP.2017.64 z dnia 10.10. 2017r.

⁵⁵ W obu przypadkach powoływano biegłego w celu określenia stopnia ciężkości obrażeń.

doszło w przypadku rejestracji zdarzenia z dnia 18.06.2020 oraz 15.20.2020 r., gdzie zarejestrowano cztery osoby ranne, w tym 1 ciężko i 3 lekko, a powinno być 2 ciężko i 2 lekko, a co również było prawidłowo odnotowane w karcie Mrd-2.

Komendant wyjaśniła, że co miesięcznie weryfikowana jest liczba zdarzeń-wypadków drogowych w zakresie porównania danych zamieszczonych w SEWIK i danych w SWD. Z powodu braków kadrowych nie prowadzi się analizy zgodności danych zamieszczonych w SEWIK z kartami zdarzeń drogowych. Komendant kierowała wnioskiem do KWP o zmianę struktury WRD i utworzenie dodatkowego etatu kierowniczego w celu umożliwienia prowadzenia weryfikacji zgodności danych zamieszczanych w SEWIK.

Komendant poinformowała, że podjęte zostaną działania wyrównawcze analizowania wprowadzanych danych do systemu z inną dokumentacją źródłową.

(akta kontroli str. 641-650, 842-1208)

3. Na próbie dobranych w sposób celowy 10 zdarzeń drogowych, do których doszło z winy pieszego stwierdzono, że pomimo zamieszczenia w SEWiK informacji o lekkich obrażeniach poszkodowanego lub braku obrażeń, w dokumentacji policyjnej dwóch w przypadkach brak było notatki z rozmowy z lekarzem, a w dwóch przypadkach notatka policjanta z czynności w szpitalu nie zawierała informacji z kim rozmawiał policjant ustalając stan poszkodowanego. Brakujące notatki zostały uzupełnione przez funkcjonariuszy w toku kontroli.

W zakresie braku notatki z rozmowy z lekarzem Komendant wyjaśniła, iż funkcjonariusz obsługujący zdarzenie i sporządzający podstawową notatkę urzędową, w której odnosi się do ustaleń, nie sporządza dodatkowej notatki z rozmowy z lekarzem. Dodatkową notatkę sporządza ewentualnie policjant, który nie obsługiwał danego zdarzenia, a jedynie został skierowany do szpitala celem wykonania czynności ustalenia obrażeń.

W zakresie braku danych osobowych lekarza lub ratownika medycznego, z którym funkcjonariusz ustalał stan poszkodowanego wynikał z braku dokładnych procedur wskazujących na konieczność dokumentowania takich danych zwłaszcza, dlatego, że informacje takie uzyskiwane są w publicznej placówce zdrowia najczęściej od personelu znanego osobiście funkcjonariuszowi.

Komendant wskazała, że funkcjonariusze WRD instruowani są przez przełożonych w ramach codziennej służby, by dokumentowali dokładnie czynności związane z obsługą zdarzeń drogowych w tym przede wszystkim sposobu uzyskiwania danych o osobach poszkodowanych. Ponadto tematyka związana z dokumentowaniem czynności zawierana jest w corocznych planach i realizowana w ramach szkoleń lokalnych.

Komendant poinformowała, że wprowadzi pisemne procedury w celu ujednolicenia zapisów w notatkach w tym odnoszących się do danych osoby, z którą przeprowadzano wywiad nt. obrażeń poszkodowanych oraz miejsca, w którym informację taką uzyskano.

(akta kontroli str. 641-650, 685-804)

4. W trzech przypadkach zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym, nie odnotowano w SEWiK informacji dotyczącej poziomu alkoholu w organizmie kierującego, pomimo zamieszczenia takiej informacji w karcie zdarzenia drogowego, co było niezgodne z § 3 pkt. 2 Zarządzenia Komendanta Głównego Policji z dnia 22

października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych.

Komendant wyjaśniła, że wskazany powyżej brak w SEWiK jest przeoczeniem operatora. Dane te zostały uzupełnione w trakcie trwania kontroli NIK.

(akta kontroli str. 610-640)

OCENA CZĄSTKOWA

Komendant analizowała wyniki pracy WRD na podstawie otrzymanych zestawień z KWP oraz dokumentów sporządzanych przez WRD. Analizy, którymi dysponowała Komendant pozwalały na ocenę efektywności działań policjantów WRD w mierzalnym aspekcie realizacji wyznaczonych zadań i wskaźników, jak również poprzez porównanie wyników osiąganych przez Komendę na tle innych jednostek Garnizonu Pomorskiego Policji. Zdaniem NIK nie pozwalały one jednak na sformułowanie jednoznacznej oceny o wpływie podejmowanych działań na stan brd, z uwagi na wielość czynników, które w sposób pośredni lub wprost kształtują poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. W sporządzanych planach dyslokacji uwzględniano planowe działania na rzecz brd na poziomie krajowym, wojewódzkim i powiatowym, a także miejsca niebezpieczne na podstawie Krajowej Mapy Zagrożeń oraz typowane przez WRD na podstawie prowadzonych analiz. Stwierdzono nieprawidłowości dotyczące związane z terminowością i kompletnością odnotowywania w SEWiK danych zamieszczonych w dokumentacji policyjnej, sposobem sporządzania przez funkcjonariuszy notatek dokumentujących stopień ciężkości obrażeń poszkodowanego w zdarzeniu drogowym oraz obsługi wypadku drogowego przez funkcjonariuszy nieposiadających wymaganych uprawnień wynikających z ukończonych szkoleń specjalistycznych.

IV. Uwagi i wnioski

Pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, wobec wyjaśnień oraz informacji Komendant o podjęciu w związku tym działań naprawczych, Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od formułowania uwag i wniosków pokontrolnych.

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, 18 grudnia 2020 r.

Kontroler
Piotr Lewandowski
doradca techniczny

.....
podpis

2 yr.
p.o. WICEDYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku
Rafał Molcharek

.....
podpis

