



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Katowicach

LKA.410.031.05.2020

Pan  
Insp. mgr Krzysztof Herzyk  
Komendant Miejski Policji  
w Bielsku-Białej  
ul. Wapienna 45  
43-300 Bielsko-Biała

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/038 Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Komenda Miejska Policji w Bielsku-Białej <sup>1</sup> , ul. Wapienna 45, 43-300 Bielsko-Biała
Kierownik jednostki kontrolowanej	Insp. mgr Krzysztof Herzyk, Komendant Miejski Policji w Bielsku-Białej, powołany na to stanowisko w dniu 3 kwietnia 2018 r. Poprzednio - okresie 14 grudnia 2017 r. - 2 kwietnia 2018 r. pełniącym obowiązki Komendanta był mł. insp. mgr Krzysztof Gałuszka. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 2)</p>
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	Kontrola obejmuje lata 2018-2020, do dnia zakończenia czynności kontrolnych. Kontrolą mogą być również objęte dokumenty wytworzone wcześniej bądź później, niezbędne dla realizacji celu kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>2</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	Anna Hulboj, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/264 z 22 września 2020 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 1)</p>

## II. Ocena ogólna<sup>3</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

Komendant Miejski Policji w Bielsku-Białej<sup>4</sup> podejmował działania dla stworzenia warunków do sprawnej i skutecznej działalności pionu ruchu drogowego, w tym prawidłowo organizował pracę Wydziału Ruchu Drogowego Komendy, zapewnił wystarczającą obsadę kadrową pionu ruchu drogowego oraz odpowiednie przeszkolenie specjalistyczne personelu.

Jednostka prowadziła własne działania w ramach programów profilaktycznych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uczestniczyła w działaniach wojewódzkich i krajowych. Służby dyslokowano na drogach w miejsca zagrożone wypadkowością, ustalone w oparciu o sporządzane okresowe analizy stanu bezpieczeństwa na drogach w rejonie działania KMP. W dyslokacji służb wykorzystywano także informacje z Krajowej Mapy Zagrożenia Bezpieczeństwa oraz informacje o występujących zagrożeniach w skargach i wnioskach

<sup>1</sup> Zwana dalej „KMP”.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: „ustawa o NIK”.

<sup>3</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>4</sup> Zwany dalej: „Komendantem”.

wpływających do KMP. W badanym okresie zmniejszała się liczba wypadków oraz nastąpiło ograniczenie ich skutków, przy czym w ocenie tych zjawisk w I półroczu 2020 r., zdaniem NIK, należy uwzględnić wpływ znacznego spadku poziomu natężenia ruchu drogowego (związanego z pandemią).

NIK zwraca uwagę na niedostateczną wiedzę KMP na temat skuteczności podejmowanych działań KMP w zakresie sposobu wykorzystania swoich opinii do projektów organizacji ruchu, a także na nieadekwatność represji w stosunku do pieszych, mając na uwadze zagrożenia, które powodują.

W większości prawidłowo ujmowano w systemie SESPól<sup>5</sup> dane dotyczące czynności policjantów ruchu drogowego, jak również prawidłowo określano współrzędne geograficzne zdarzeń drogowych. NIK zwraca uwagę na niezachowanie należytej staranności przy wprowadzaniu do bazy SESPól informacji dotyczących prowadzonych przez policjantów czynności w trakcie pełnionej służby na drodze, co stwierdzono w dwóch z 10 badanych przypadków.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły nierzetelnego weryfikowania danych wprowadzonych do systemu SEWiK w zakresie obrażeń pieszych uczestników wypadków drogowych oraz niepodawania w ww. systemie poziomu alkoholu w organizmie kierującego, w przypadkach gdy w wypadku drogowym były ofiary śmiertelne.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej<sup>6</sup> kontrolowanej działalności**

OBSZAR

#### **1. Organizacja realizacji zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Opis stanu faktycznego

W 2018 r. wydatki na wynagrodzenia / uposażenia<sup>7</sup> w KMP w Bielsku-Białej wyniosły 36 146,9 tys. zł, na świadczenia na rzecz osób fizycznych - 1 974,6 tys. zł, na pozostałe wydatki 7 067,3 tys. zł, a wydatki majątkowe wyniosły 13 512,5 tys. zł. W 2019 r. wydatki na wynagrodzenia / uposażenia wyniosły 41 015,1 tys. zł, na świadczenia na rzecz osób fizycznych - 1 987,3 tys. zł, na pozostałe wydatki 6 486,3 tys. zł, a wydatki majątkowe wyniosły 636,6 tys. zł. W I półroczu 2020 r. wydatki na wynagrodzenia / uposażenia wyniosły 21 252,5 tys. zł, na świadczenia na rzecz osób fizycznych - 903,3 tys. zł, na pozostałe wydatki 1 703,8 tys. zł, a wydatki majątkowe nie zostały poniesione.

Prowadzona w KMP ewidencja finansowo-księgową i ewidencja w układzie zadaniowym nie pozwala wyodrębnić wydatków poniesionych na bezpieczeństwo ruchu drogowego w jednostce KMP w Bielsku-Białej.

Wydatki w układzie zadaniowym budżetu były ewidencjonowane zbiorczo dla Komendy Wojewódzkiej oraz zbiorczo dla wszystkich jednostek terenowych Policji garnizonu śląskiego. Wysokość środków otrzymanych w przypadkach określonych w art. 13 ust. 3, 4 i 4a ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji<sup>8</sup> dla woj. śląskiego w 2018 r. wyniosła 9 773,8 tys. zł, w tym dla KMP - 1 379,3 tys. zł, a na realizację zadań bezpieczeństwa ruchu drogowego kontrolowanej jednostki - 35,0 tys. zł. W 2019 r. wysokość ww. środków dla woj. śląskiego wyniosła 8 479,1 tys. zł, w tym dla KMP - 1 034,7 tys. zł, a na realizację zadań bezpieczeństwa ruchu drogowego kontrolowanej jednostki - 45 tys. zł. W I półr. 2020 r. wysokość ww. środków dla woj.

<sup>5</sup> System Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji.

<sup>6</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>7</sup> Wraz z pochodnymi.

<sup>8</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 360 ze zm.

śląskiego wyniosła 2 674,5 tys. zł, w tym dla KMP - 1 102,0 tys. zł, a na realizację zadań bezpieczeństwa ruchu drogowego kontrolowanej jednostki - 320 tys. zł.

(akta kontroli str. 27-28)

W opinii Komendanta, środki przekazywane z budżetu państwa na realizację zadań w obszarze poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym były niewystarczające. W związku z tym w finansowaniu działań Komendy na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym znaczną udział miały środki przekazane przez samorządy. Komenda pozyskała na Fundusz Wsparcia Policji od jednostek samorządowych środki finansowe, które zostały przeznaczone m.in. w 2018 r. na zakup radiowozu oznakowanego, w 2019 r. na zakup radiowozu oznakowanego oraz trzech urządzeń do badania stanu trzeźwości w wydychanym powietrzu i jednego urządzenia do badania na obecność w ślinie środków działających podobnie do alkoholu, a w 2020 r. planowany jest zakup radiowozu nieoznakowanego, który ma być wyposażony w wideorejestrator, furgonu patrolowego z wyposażeniem, defibrylatora oraz dwóch urządzeń do badania trzeźwości. Komendant w wyjaśnieniach stwierdził też, że samorządy finansują dodatkowe służby ponadnormatywne, dzięki czemu kierowana jest większa liczba patroli, m.in. do działań w obszarze ruchu drogowego. Podał także, że w działaniach profilaktycznych ruchu drogowego niezbędne jest wykorzystywanie materiałów o charakterze edukacyjnym (m.in. ulotki, elementy odbłaskowe), a ilość otrzymywanych tego typu materiałów zakupionych z budżetu państwa była niewystarczająca do prowadzenia tego typu działań.

(akta kontroli str. 91-92)

1.1. W KMP, wg stanu na 1 stycznia 2018 r. było 628 etatów policyjnych, w kolejnych latach (wg stanu na 1 stycznia 2019 i 1 stycznia 2020 r. oraz 1 lipca 2020 r.) liczba etatów wzrosła do 634. Faktyczny stan zatrudnienia<sup>9</sup>, wg stanu w ww. dniach wyniósł odpowiednio: 618, 626, 632 i 603 etatów. Liczba etatów policyjnych w komórce ruchu drogowego, tj. w Wydziale Ruchu Drogowego<sup>10</sup> KMP wg stanu na 1 stycznia w latach 2018, 2019 i 2020 oraz wg stanu na 1 lipca 2020 r. wynosiła 65. Faktycznie zatrudnienie w WRD wg stanu na 1 stycznia w latach 2018, 2019 i 2020 było zgodne z liczbą etatów, natomiast wg stanu na 1 lipca 2020 r. były trzy wakaty. Według stanu na 1 stycznia w latach 2018, 2019 i 2020 w WRD faktycznie skierowano do służby na drodze 56 funkcjonariuszy, a wg stanu na 1 lipca 2020 r. do służby na drodze skierowano 53 funkcjonariuszy.

W badanym okresie, do pracy w WRD i do służby na drodze delegowano także funkcjonariuszy z innych jednostek i komórek organizacyjnych Policji. I tak, wg stanu na 1 stycznia 2019 r. i 1 lipca 2020 r., w drodze powierzenia obowiązków służbowych, delegowanych zostało dwóch funkcjonariuszy z innych jednostek i komórek pionu prewencyjnego KMP, a wg stanu na 1 stycznia 2020 r. delegowanych było czterech funkcjonariuszy z Samodzielnego Pododdziału Prewencji Policji w Bielsku-Białej, podległego Komendantowi Wojewódzkiemu Policji w Katowicach.

(akta kontroli str. 3)

W okresie objętym, kontrolą funkcjonariusze WRD podnosili swoje kwalifikacje odbywając specjalistyczne kursy. I tak, w zakresie części ogólnej kursu ruchu drogowego zostało przeszkolonych 10 funkcjonariuszy (odbyli przeszkolenie do 30 czerwca 2020 r.), a w zakresie części szczególnej zostało przeszkolonych 14 funkcjonariuszy. Na koniec I półrocza 2020 r. ogółem 36 funkcjonariuszy miało ukończony specjalistyczny kurs w zakresie ruchu drogowego - część szczególna.

<sup>9</sup> Pomniejszony o wakaty.

<sup>10</sup> Zwany dalej „WRD”.

Według stanu na koniec 2018 r., 2019 r. i I półrocza 2020 r. odpowiednio: 17, 15 i 14 funkcjonariuszy WRD posiadało ukończony kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego realizowany w latach 2007-2013.

Ponadto w badanym okresie policjanci WRD odbyli następujące specjalistyczne kursy:

- dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego - na koniec I półrocza 2020 r. trzech funkcjonariuszy posiadało ukończony kurs, zostali oni przeszkoleni w 2018 r. (jeden) i w 2019 r. (dwóch);
- dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym - na koniec I półrocza 2020 r. czterech funkcjonariuszy posiadało ukończony kurs (jeden ukończył w 2018 r. oraz jeden w 2019 r.);
- w zakresie wideorejestratorów wykroczeń - na koniec I półrocza 2020 r. 20 funkcjonariuszy posiadało ukończony kurs (dwóch ukończyło w 2018 r., czterech w 2019 r. oraz jeden z I półr. 2020 r.);
- w zakresie kontroli tachografów cyfrowych - na koniec I półrocza 2020 r. 19 funkcjonariuszy posiadało ukończony kurs (trzech ukończyło w 2018 r., czterech w 2019 r. oraz jeden z I półr. 2020 r.);
- w zakresie obsługi ręcznych mierników prędkości - na koniec I półrocza 2020 r. 15 funkcjonariuszy posiadało ukończony kurs (15 ukończyło w 2018 r., trzech 2019 r. oraz jeden z I półr. 2020 r.),

Żaden funkcjonariusz nie ukończył kursu w zakresie profilaktyki społecznej.

(akta kontroli str. 4)

Komendant podał, że wg stanu na 30 czerwca 2020 r. KMP Bielsko-Biała wykazywała następujące potrzeby szkoleniowe w zakresie:

- ruchu drogowego – część ogólna - 3 osoby,
- ruchu drogowego – część szczególna - 1 osoba,
- obsługi wideorejestratora – 1 osoba,
- kontroli tachografów cyfrowych – 2 osoby,
- obsługi ręcznych mierników prędkości – 2 osoby,
- kierowania motocyklem szosowym – 2 osoby,
- wykonywania czynności na miejscu zdarzenia drogowego – 1 osoba,
- doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym – 3 osoby.

(akta kontroli str. 92)

**1.2.** Komendant wyjaśnił, że WRD podlega stałemu nadzorowi, poprzez m.in. cotygodniowe odprawy kadry kierowniczej. W ramach tych odpraw, Naczelnik WRD raportował o stwierdzonych problemach w funkcjonowaniu podległych komórek.

Na odprawach przekazywane były informacje o stanie bezpieczeństwa za miniony tydzień i o działaniach planowanych na bieżący tydzień oraz weryfikowano skuteczność wdrożonych rozwiązań. W ramach sprawowanego nadzoru nad WRD Komendant weryfikował i akceptował analizy opracowane w wydziale, sporządzane w cyklach miesięcznych, półrocznych i rocznych. Analiza danych statystycznych zawartych w sporządzanych dokumentach pozwalała na uzyskanie obrazu sytuacji w obszarze działania wydziału oraz stwarzała możliwość reakcji na pojawiające się negatywne zjawiska odnośnie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W wyniku rozpoznania problemów Komendant podjął m.in. następujące decyzje:

- wdrożył procedury umożliwiające policjantom WRD korzystanie z pojazdów służbowych znajdujących się na stanie innych komórek organizacyjnych, tak aby brak własnych radiowozów w danym momencie nie doprowadził do opóźnień w realizacji zadań służbowych,

- wprowadził zmiany w zakresie przechowywania broni służbowej funkcjonariuszy WRD oraz kart pojazdów służbowych poprzez wskazanie, jako miejsca ich przechowywania, pomieszczeń wydziału, co pozwoliło skrócić czas przygotowywania się do służby i wydłużyć czas służby w terenie.

Jednym z systemowych problemów, który zdiagnozowano i rozwiązano, była zmiana godzin pełnienia służby policjantów w ramach pierwszej zmiany. Komendant podjął decyzję o zmianie godzin pełnienia służby przesuwając rozpoczęcie służby na godz. 5:30, co pozwoliło wyeliminować problem z obsługą zdarzeń, które zaistniały pomiędzy godziną 5:00 a 6:00. Ponadto Komendant podjął starania celem zakupu drona m.in. na potrzeby WRD, podjął inicjatywy, skutkujące pozyskaniem środków finansowych od samorządów na zakup i wymianę taboru samochodowego.

Komendant stwierdził, że stan kadrowy WRD monitorowany był codziennie i w przypadku wystąpienia sytuacji skutkującej powstaniem wakatów bądź dłuższej absencji w służbie policjanta WRD, podejmował niezwłocznie działania zmierzające do zapewnienia pełnej obsady etatowej. W latach 2018-2020 kierowano prośby do Kierownictwa Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach o uzupełnienie braków kadrowych i wzmocnienie osobowe WRD. Efektem tych działań było przeniesienie na stan KMP w Bielsku-Białej, policjantów ze stanu Oddziałów Prewencji Policji w Katowicach, Samodzielnego Pododdziału Prewencji Policji w Bielsku-Białej oraz z Komisariatu Autostradowego Policji w Gliwicach. Ponadto, Komendant wydał polecenie przeniesienia do WRD policjantów z innych podległych komórek/jednostek oraz czasowego powierzenia obowiązków policjantom pionu prewencji w komórce ruchu drogowego. Podał także, że obecna struktura WRD stanowi wynik zmian, które odbywały się na przestrzeni lat, co pozwoliło osiągnąć optymalną na chwilę obecną strukturę tej komórki organizacyjnej, zapewniającą jej prawidłowe funkcjonowanie w kontekście realizowanych zadań służbowych.

Stan kadrowy WRD na poziomie 65 etatów stanowił realizację określonego przez Komendanta Głównego Policji udziału minimum 10% etatów policyjnych pionu ruchu drogowego, w stosunku do całego stanu etatowego jednostki Policji - w KMP w badanym okresie było 634 etatów policyjnych.

(akta kontroli str. 37-38 i 95)

**1.3.** KMP w 2018 r. zaopiniowała 268 projektów organizacji ruchu, w 2019 r. - 316, a w I półroczu 2020 r. - 132 projekty. W KMP nie określono metodologii realizowania zadań związanych z opiniowaniem projektów organizacji ruchu. Sprawdzano spełnianie przez przedłożone projekty wymogów formalnych<sup>11</sup>, zgodność opisu technicznego ze szkicami oraz zgodność zaprojektowanych znaków z obowiązującymi przepisami, weryfikowano rozwiązania organizacji ruchu dla wszystkich jego uczestników. W przypadku projektów tymczasowej organizacji ruchu zwracano uwagę na odpowiednie wygradzenia i zabezpieczenie ruchu pieszych. Sporządzona opinia była weryfikowana przez Naczelnika WRD, a po jej zatwierdzeniu, każdą kartę projektu opieczętowano i podpisywano.

W trakcie nin. kontroli, w KMP dwóch funkcjonariuszy było odpowiedzialnych za opiniowanie projektów organizacji ruchu drogowego, a zadania te zostały ujęte w ich zakresach zadań/obowiązków. Powyżsi funkcjonariusze mieli wykształcenie wyższe z zakresu administracji oraz zarządzania i marketingu. Jeden funkcjonariusz zajmujący się opiniowaniem projektów organizacji ruchu drogowego, w lutym 2020 r. uczestniczył w szkoleniu „Stosowanie inżynierskich środków poprawiających

---

<sup>11</sup> Określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r., poz. 784).

bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego”<sup>12</sup>. W lipcu 2020 r., w „Ogólnopolskim szkoleniu dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego”, brało udział dwóch funkcjonariuszy, w tym jeden zajmujący się opiniowaniem ww. projektów.

KMP nie posiadała informacji o sposobie wykorzystania opinii do projektów organizacji ruchu. Jak podał Naczelnik WRD, zarządzający ruchem nie przekazywał informacji dotyczącej uwzględnienia lub nieuwzględnienia negatywnej opinii Policji, natomiast w wydanych zatwierdzeniach organizacji ruchem, zawarte były stwierdzenia, iż uwagi Policji należy uwzględnić.

(akta kontroli str. 5-26)

W okresie objętym kontrolą, na podstawie systemu SEWIK, ustalono, że jako przyczynę zdarzenia drogowego wskazano stan jezdni (poz. 160) w 323 przypadkach<sup>13</sup>, organizację ruchu (poz. 162) - w 1 przypadku w 2018 r. oraz zabezpieczenie robót na drodze (poz. 162) - w 29 przypadkach<sup>14</sup>. Nie stwierdzono zdarzenia drogowego z powodu działania sygnalizacji świetlnej (poz. 163). W związku z ww. zdarzeniami, które były obsługiwane przez funkcjonariuszy Wydziału Ruchu Drogowego<sup>15</sup>, KMP skierowała do właściwego zarządcy drogi w 2018 r. 32 informacje o występujących nieprawidłowościach, w 2019 r. - 103 informacje, a w I półroczu 2020 r. - 17 informacji.

(akta kontroli str. 30-35)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

**OCENA CZĄSTKOWA**

Komendant Miejski Policji podejmował działania w zakresie tworzenia warunków do sprawnej i skutecznej działalności pionu ruchu drogowego, zapewnił wystarczającą obsadę kadrową tego pionu, w tym także w zakresie odpowiedniego przeszkolenia specjalistycznego zatrudnionych funkcjonariuszy. Pion ruchu drogowego KMP realizował zadania w zakresie opiniowania projektów organizacji ruchu, jednak nie posiadał informacji o sposobie wykorzystania swoich opinii do tych projektów.

## **2. Wpływ realizowanych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Opis stanu  
faktycznego

**2.1.** W okresie objętym kontrolą liczba wypadków drogowych spadła ze 149 w 2018 r. do 137 w 2019 r., i 37 w I półroczu 2020 r. Spadła także liczba zabitych w wypadkach drogowych - z dziewięciu osób w 2018 r., do siedmiu w 2019 r., a w I półroczu 2020 r. zginęły w wypadkach dwie osoby. Liczba osób rannych w wypadkach zmniejszyła się z 174 w 2018 r. do 157 w 2019 r., a w I półroczu 2020 r. rannych w wypadkach drogowych było 41 osób. Zwiększyła się natomiast liczba kolizji drogowych z 4 565 w 2018 r., do 4 887 w 2019 r., a w I półroczu 2020 r. kolizji drogowych było 1 755.

<sup>12</sup> Projekt współfinansowany ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w ramach projektu POIS.03.01.00-00-0041/18-00 pn. „Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego”.

<sup>13</sup> W 2018 r. – 93, w 2019 r. – 175 i w I półroczu 2020 r. – 55.

<sup>14</sup> W 2018 r. – 15, w 2019 r. – 13 i w I półroczu 2020 r. – 1.

<sup>15</sup> W przypadku zdarzeń drogowych, obsługiwanych przez funkcjonariuszy z Komisariatów wysłanie stosownego zawiadomienia było w gestii Komendanta Komisariatu.

Komendant wyjaśnił, że analizował stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a ocen bezpieczeństwa dokonywał na podstawie danych statystycznych i analiz sporządzanych comiesięcznie, półrocznie i rocznie. Ponadto otrzymywał codzienne meldunki o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i na bieżąco analizował najpoważniejsze zdarzenia. Zdaniem Komendanta, działania i czynności służbowe, realizowane przez WRD oraz inne podległe komórki i jednostki organizacyjne przyczyniły się do znacznego poprawienia stanu bezpieczeństwa, co wynika z ww. danych statystycznych.

NIK zwraca uwagę, że w badanym okresie jedynie dane statystyczne za lata 2018-2019 pozwalają na miarodajne porównania analizowanych zjawisk, bowiem w I półroczu 2020, w związku z pandemią COVID-19, miał miejsce w Polsce gwałtowny spadek natężenia ruchu, co przełożyło się na znaczny spadek liczby zdarzeń drogowych, przez co ocena trendów wybranych zjawisk z wykorzystaniem tego okresu nie zawsze jest możliwa.

(akta kontroli str. 39-40)

Komendant podał, że oprócz działań kontrolno-represyjnych prowadzone były działania profilaktyczno-edukacyjne i inżynierskie. W ramach działań profilaktyczno-edukacyjnych odbywały się spotkania, prelekcje, eventy. W obszarze bezpieczeństwa rowerzystów przeprowadzono: w 2018 r. - 129 działań, w 2019 r. - 135 działań, a w I półr. 2020 r. - 34 działania. Natomiast w obszarze bezpieczeństwa pieszych przeprowadzono: w 2019 r. - 233 działania, a w I półr. 2020 r. 59 działań. W trakcie tych działań rozdano 20 tys. elementów odblaskowych.

Ponadto w celu propagowania właściwych zachowań na drodze, szczególnie dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym pieszych i rowerzystów, na antenie największej w rejonie rozgłośni radiowej - Radia Bielsko, prowadzono program „Bezpiecznie z bielską drogówką”. Audycja odbywała się cotygodniowo (od stycznia 2018 r. do lutego 2020 r. <sup>16</sup>).

W ramach działań inżynierskich wystosowano do zarządców dróg wnioski dotyczące występujących nieprawidłowości w infrastrukturze drogowej, mających wpływ na bezpieczeństwo rowerzystów: 39 wniosków w 2018 r., 27 wniosków w 2019 r. oraz 13 wniosków w I półroczu 2020 r. Ponadto, wraz z zarządcą drogi dokonano lustracji głównych ciągów rowerowych w Bielsku-Białej, przekazując mu uwagi i spostrzeżenia. Również w obszarze bezpieczeństwa pieszych informowano zarządców dróg o nieprawidłowościach w infrastrukturze drogowej, mającej wpływ na ich bezpieczeństwo, w sprawie zmiany organizacji ruchu lub wdrożenia nowych rozwiązań mających wpływ na bezpieczeństwo pieszych. I tak: w 2018 r. skierowano 121 wniosków, w 2019 r. - 157, a w I półr. 2020 r. - 51 wniosków. Jak m.in. wyjaśnił Komendant, po wypadku drogowym z udziałem pieszego uczestnika ruchu drogowego dokonywano lustracji miejsca wypadku pod kątem ewentualnego wpływu na powstałe zdarzenie, istniejącej organizacji/inżynierii drogowej.

(akta kontroli str. 93-94)

**2.2.** Naczelnik WRD wyjaśnił, że zapoznaje się z każdą kartą zdarzenia drogowego, analizując przyczyny zdarzenia i ich wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Jak podał dalej, zdarzenia drogowe, w których przyczyna nie została wskazana w sposób bezpośredni, a informacje zostały w zawarte w poz. 184 karty („Uwagi - informacje dodatkowe”) były incydentalne.

Analiza losowo wybranych 15 kart zdarzenia drogowego, w których nie określono przyczyny zdarzenia, a w których dodatkowe informacje podano w poz. 184 karty,

<sup>16</sup> Została przerwana z uwagi na stan epidemii



wskazała, że 11 kart było analizowanych przez kierownictwo WRD<sup>17</sup>, co zostało przez nich poświadczane na karcie pieczęcią imienną i podpisem.

W 2018 r. w 149 kartach zdarzenia drogowego w poz. 184, odnotowano informacje dotyczące okoliczności zdarzenia drogowego, które nie mogły być odnotowane w innych pozycjach karty, w tym w 94 przypadkach adnotacja dotyczyła zachowania kierującego pojazdem (w powiązaniu z poz. 149), w 1 przypadku - zachowania pieszego (w powiązaniu z poz. 157) i w 54 przypadkach - pozostałe przyczyny (w powiązaniu z poz. 169). W 2019 r. adnotacji w pozycji 184 było w 155, w tym dotyczących zachowania kierującego pojazdem - w 101 kartach, zachowania pieszego - w 4 kartach oraz pozostałych przyczyn - w 50 kartach. W I półroczu 2020 r. adnotacji w poz. 184 było w 55, w tym dotyczących zachowania kierującego pojazdem - w 24 kartach oraz pozostałych przyczyn - w 31 kartach. Najczęstsze przyczyny zdarzenia drogowego odnotowywane w poz. 184 to:

- najechanie na nisko zawieszony przewody linii napowietrznych,
- kamień lub inny przedmiot, bryły lodu, które uderzyły w pojazd,
- nieprawidłowo zabezpieczony ładunek.

(akta kontroli str. 41-73)

KMP posiadała dane o zdarzeniach drogowych z udziałem hulajnóg elektrycznych. Pismem z 26 września 2019 r. KWP w Katowicach poleciła te urządzenia (pojazdy) rejestrować w SEWIK jako „inny pojazd” z obowiązkowym wpisaniem w uwagach „hulajnoga elektryczna”. Wcześniej, te urządzenia nie były wykazywane jako pojazdy, a osoby które się na nich poruszały traktowane były jako piesi. W 2018 r. nie odnotowano zdarzenia drogowego z udziałem hulajnóg elektrycznych, od września 2019 r. odnotowano trzy takie zdarzenia oraz jedno w I półroczu 2020 r. Wszystkie te cztery zdarzenia były bez ofiar.

(akta kontroli str. 73-87)

Wyjaśniając praktykę wykazywania w kartach zdarzenia drogowego okoliczności zdarzenia, do którego wystąpienia przyczyniło się korzystanie przez kierującego pojazdem z telefonu komórkowego, w sposób naruszający art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>18</sup>, Naczelnik WRD stwierdził, że wypełniając kartę zdarzenia drogowego, w pozycjach tej karty dotyczących zachowania się kierującego pojazdem, znak „X” należy wstawić tylko w jednej pozycji odpowiadającej zachowaniu, które w zasadniczy sposób przyczyniło się do powstania zdarzenia drogowego. Ponieważ w pozycjach od 127 do 148 jako przyczyny zdarzenia drogowego nie wymienia się używania przez kierującego pojazdem telefonu komórkowego, w przypadku stwierdzenia, iż do powstania zdarzenia przyczyniło się takie zachowanie kierującego, policjant obsługujący zdarzenie powinien zaznaczyć poz. 149 „inne przyczyny”. Jak wyjaśnił Naczelnik WRD, analiza zdarzeń drogowych z okresu objętego kontrolą, wykazała, że w żadnym zdarzeniu jako jego przyczyna nie zostało wskazane używanie telefonu komórkowego niezgodnie z przepisami.

(akta kontroli str. 88)

Odnosząc się do kwestii informowania Policji o ustaleniach prokuratorskich i rozstrzygnięciach sądowych, dotyczących zdarzeń na drogach, Komendant wyjaśnił, że Wydział Kryminalny - komórka prowadząca postępowania przygotowawcze w sprawach wypadków drogowych, była na bieżąco informowana przez właściwą prokuraturę o ustaleniach. Rozstrzygnięcia sądowe były przesyłane do WRD, gdzie były wprowadzane do systemu informacyjnego (Krajowy System Informacyjny Policji). Podał także, że na każdym etapie postępowania w sprawach

<sup>17</sup> Naczelnika WRD lub Zastępcę Naczelnika.

<sup>18</sup> Dz. U. z 2020 r., poz. 110 ze zm.

dotyczących wypadków drogowych, Komenda Miejska Policji posiadała wiedzę o ustaleniach i rozstrzygnięciach.

(akta kontroli str. 92-93)

**2.3.** W okresie objętym kontrolą, w WRD sporządzano okresowe analizy zdarzeń drogowych zaistniałych na obszarze działania Komendy, z udziałem kierujących pojazdami mechanicznymi, rowerami i pieszych. Opracowania te były sporządzane dla każdego miesiąca<sup>19</sup>, a także za okresy pierwszego półrocza danego roku i za dany rok. W ww. opracowaniach podawano m.in. informacje o liczbie zdarzeń drogowych w poszczególnych miesiącach, dniach tygodnia oraz godzinach.

W opracowaniu za 2018 r. podano wykazy najbardziej zagrożonych wypadkowością<sup>20</sup>, w latach 2016-2018, siedmiu ulic<sup>21</sup> i siedmiu skrzyżowań<sup>22</sup> w Bielsku-Białej oraz wykaz najbardziej zagrożonych wypadkowością, w latach 2016-2018 pięciu ulic i pięciu skrzyżowań w Czechowiczach-Dziedzicach. Wskazano także jako najbardziej zagrożone wypadkowością główne pozamiejskie ciągi komunikacyjne: K1+S1+S52B, K52, K69 i W942. Opracowanie obejmowało m.in. liczbę zdarzeń drogowych, które miały miejsce na poszczególnych ulicach w Bielsku-Białej i w Czechowiczach-Dziedzicach. Przedstawiono dane statystyczne dotyczące zdarzeń z udziałem pieszych użytkowników ruchu w ciągu 12 m-cy 2018 r., w tym czas i miejsce zdarzeń, przyczyny zdarzeń z udziałem pieszych. Wskazano 11 miejsc zagrożonych wypadkami z udziałem pieszego. W opracowaniu za 2018 r. zawarto wnioski do realizacji na kolejny rok, dotyczące działań Policji, w tym m.in. wynikające z tego że najwięcej zdarzeń drogowych zaistniało w piątki oraz na II zmianach, przez co należy dążyć do zwiększenia liczby patroli WRD w tym czasie lub dotyczących wzmocnienia nadzoru nad wskazanym ciągiem ulic w Bielsku-Białej poprzez kierowanie zwiększonej liczby służb patrolowych w ten rejon.

Jak wyjaśnił Naczelnik WRD, miejsca szczególnie niebezpieczne wyznaczono na podstawie analizy zdarzeń drogowych zawartych w comiesięcznych, półrocznych i rocznych analizach stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach podległych KMP w Bielsku-Białej. Miejsca te (jak również ciągi komunikacyjne) wyznacza się na podstawie kumulacji zdarzeń drogowych. W zakresie typowania miejsc szczególnie niebezpiecznych zostały przekazane wytyczne i zalecenia z WRD KWP w Katowicach, tj. w Wojewódzkim Programie Działań Policji na Rzecz Bezpieczeństwa Pieszych na lata 2018-2020 oraz w Wojewódzkim Programie Działań Policji na Rzecz Bezpieczeństwa Rowerzystów na lata 2018-2020.

W opracowaniu za 2019 r. oprócz liczby zdarzeń drogowych w poszczególnych miesiącach, w dniach tygodnia i godzinach, podano m.in. liczbę obcokrajowców, będących sprawcami zdarzeń drogowych, liczbę zdarzeń spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących w podziale na miesiące i rodzaj pojazdu, wykazy najbardziej zagrożonych wypadkowością ulic w Bielsku-Białej i w sześciu innych miejscowościach. Dane statystyczne dotyczące pieszych użytkowników ruchu przedstawiono w takiej samej szczegółowości jak za rok poprzedni. Podano, m.in. że najwięcej potrażeń miało miejsce na jezdni (26), a następnie na przejściu dla pieszych (16), wskazano miejsca zdarzeń z udziałem pieszego, w tym wykaz przejść dla pieszych gdzie doszło do potrażenia w latach 2017-2019. Wskazane w opracowaniu za 2019 r. wnioski do realizacji na kolejny rok, dotyczyły m.in.

<sup>19</sup> Oraz w odniesieniu do analogicznego okresu z dwóch poprzednich lat.

<sup>20</sup>

<sup>21</sup> Ulice: Warszawska, Andersa, Żywiecka, Cieszyńska, Partyzantów, Boh. Monte Cassino, S1/ K1.

<sup>22</sup> Skrzyżowania: Warszawska/Sarni Stok/Kwiatkowskiego, Andersa/Partyzantów/Komorowskiego, rondo Hulanka, Andersa/ Boh. Monte Cassino, Andersa/Sobieskiego, Andersa/Michałowicza i Andersa/Francuska.

zwiększenia liczby patroli WRD w poniedziałki i w piątki w godzinach 9-17, w związku z największą liczbą zdarzeń drogowych w tym czasie oraz wzmocnienia nadzoru nad wskazanym ciągiem ulic w Bielsku-Białej poprzez kierowanie zwiększonej ilości służb patrolowych w ten rejon.

W opracowaniu za I półrocze 2020 r. podano zakres informacji analogiczny do przedstawionego za lata 2018-2019, przy czym w opracowaniu za I półrocze 2020 r. nie zawarto wniosków.

(akta kontroli str. 96-107)

Jak wyjaśnił Naczelnik WRD, w celu stałego monitorowania stanu bezpieczeństwa na drogach, niezależnie od analiz sporządzanych zgodnie z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniu nr 31, sporządzano także analizy specjalne, uwzględniające poszczególne obszary zagrożeń, np. dotyczące: bezpieczeństwa rowerzystów (Miejski Program Działań Policji na Rzecz Bezpieczeństwa Rowerzystów na lata 2018-2020 L.dz. R-7/18), bezpieczeństwa pieszych (Ramowy plan działań „Bezpieczne Przejścia” L.dz. R-531-13/5892/19, R-4210-3/63/20), wyeliminowania z ruchu nietrzeźwych kierujących (Ramowy plan działań p/k „Alkohol” L.dz. L.dz. R-13913/18, Ramowy plan działań p/k „Trzeźwość” L.dz. R-4210-233/13913/18). Wnioski zawarte w ww. analizach specjalnych są przekazywane przez Komendanta Miejskiego Policji w formie polecenia dla kierowników komórek/jednostek podległych, skutkując podjęciem działań kontrolno-represyjnych, zmierzających do wyeliminowania lub ograniczenia zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Natomiast miejsca i jak ciągi komunikacyjne szczególnie niebezpieczne typowane są na podstawie kumulacji zdarzeń drogowych, wynikających ze sporządzonych informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, przy typowaniu tych miejsc wpływ mają takie czynniki takie jak np. remonty dróg lub zmienny strumień uczestników ruchu drogowego, wynikający z sezonowości ruchu turystycznego.

(akta kontroli str. 103-108)

**2.4.** W procesie analizy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie podległym KMP, Komendant nie korzystał z opracowań naukowych przygotowanych przez podmioty zewnętrzne ani innych dostępnych materiałów eksperckich.

(akta kontroli str. 109)

**2.5.** W wyniku analizy danych statystycznych za lata 2016-2019, w kontekście uzyskanych efektów realizacji wniosku sformułowanego po kontroli NIK nr P/16/035<sup>23</sup>, dotyczącego intensyfikacji 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, stwierdzono, m.in. że liczba zdarzeń drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami (z rowerzystami) wzrosła o 25%, tj. z 3 448 w 2016 r. do 4 314 w 2019 r., a jednocześnie liczba zastosowanych wobec nich środków prawnych wzrosła o 54%, tj. z 15 981 w 2016 r. do 24 587 w 2019 r. Nastąpił zatem średni wzrost zastosowanych środków prawnych na jedno zdarzenie drogowe spowodowane przez kierujących, z 4,6 w 2016 r. do 5,7 w 2019 r. W przypadku pieszych, liczba spowodowanych przez nich zdarzeń drogowych w tym okresie spadła o 24%, tj. z 41 do 31, natomiast spadek zastosowanych wobec nich środków prawnych wyniósł 76%, z 2 784 w 2016 r. do 676 w 2019 r.

W latach 2016-2019 w stosunku do kierujących (wraz z rowerzystami) zastosowano łącznie 79 413 środków prawnych (mandatów karnych, pouczeń i wniosków

<sup>23</sup> „Realizacja przez Policję i straże miejskie (gminne) zadań w celu zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom”.

o ukaranie), podczas gdy byli oni sprawcami łącznie 15 691 zdarzeń drogowych odnotowanych przez Komendę, tj. stosunek zastosowanych środków prawnych do liczby zdarzeń wyniósł 5:1. W tym samym okresie w stosunku do pieszych zastosowano 6 680 środków prawnych, podczas gdy byli oni sprawcami 147 zdarzeń drogowych, tj. stosunek zastosowanych środków prawnych do liczby zdarzeń wyniósł 45:1. Zdaniem NIK, podejmowane w latach 2016-2019 działania represyjne w stosunku do pieszych były nieadekwatne do liczby zdarzeń spowodowanych przez tę grupę uczestników ruchu. Spowodowało to, że piesi byli w sposób nieproporcjonalny w stosunku do zagrożenia jakie powodują objęci działaniami represyjnymi przez funkcjonariuszy KMP, pomimo odnotowywanego w poszczególnych latach spadku liczby zastosowanych środków prawnych wobec pieszych, w relacji do zdarzeń przez nich spowodowanych.

(akta kontroli str. 36)

Komendant wyjaśnił, że w ramach realizacji programów: Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Pieszych na lata 2018-2020 oraz Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Rowerzystów na lata 2018-2020, w obszarze kontrolno-represyjnym prowadzono działania :

a) dotyczące bezpieczeństwa rowerzystów - działania te były ukierunkowane na ujawnianie i represjonowanie wykroczeń popełnianych przez i wobec rowerzystów pn. „Rowerem bezpiecznie do celu”, w wyniku których w 2018 r. ujawniono 261 wykroczeń popełnionych przez rowerzystów, w 2019 r. - 336 wykroczeń, a w I półroczu 2020 r. - 101 wykroczeń;

b) dotyczące bezpieczeństwa pieszych - działania pn. „Bezpieczny pieszy” i „Bezpieczne przejścia dla pieszych”, ukierunkowano na ujawnianie wykroczeń popełnianych przez kierujących, w wyniku których w 2018 r. ujawniono 186 wykroczeń popełnionych przez kierujących względem pieszych, w 2019 r. - 254 wykroczenia, a w I półroczu 2020 r. - 101 wykroczeń (w przypadku stwierdzenia rażącego naruszenia przepisów ruchu drogowego powodującego zagrożenie bezpieczeństwa pieszego, odstępowano od ukarania na rzecz zatrzymania prawa jazdy i skierowania wniosku o ukaranie do sądu).

Jak wyjaśnił Komendant, przy ww. działaniach wykorzystywano monitoring miejski będący w dyspozycji Straży Miejskiej w Bielsku-Białej oraz system wizyjny Ruchomego Stanowiska Dowodzenia z KWP w Katowicach. Policjantów ruchu drogowego w trakcie prowadzenia działań wspierali strażnicy Straży Miejskiej w Bielsku-Białej. Działania prowadzone były w miejscach i dniach oraz godzinach wynikających z analiz (informacji) dot. bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz z uwzględnieniem innych czynników mających wpływ na bezpieczeństwo (m.in. natężenie ruchu, remonty dróg, specyfika miejsc - np. drogi prowadzące do rowerowych tras zjazdowych enduro).

(akta kontroli str. 94-95)

**2.6.1.** W wyniku badania próby 20 zdarzeń zaewidencjonowanych w SWD PSP<sup>24</sup> stwierdzono, że 19 z tych zdarzeń było odnotowane w systemie SEWiK, a jedno nie zostało odnotowane, ponieważ miało miejsce poza drogą publiczną. Z 20 badanych zdarzeń, 18 z nich miało prawidłowo wskazane miejsce, w jednym przypadku został podany nieprawidłowy numer posesji, przy której miało miejsce zdarzenie, a w jednym nieprawidłowo podano numer drogi, przy której miało miejsce zdarzenie. W 18 badanych przypadkach, prawidłowo<sup>25</sup> zostały określone przez Policję współrzędne miejsca zdarzenia drogowego, w jednym przypadku współrzędne ujęte

<sup>24</sup> System Wspomagania Dowodzenia Państwowej Straży Pożarnej.

<sup>25</sup> W tym celu skorzystano z ogólnodostępnej aplikacji GoogleMaps, do której wprowadzono dane współrzędne ujęte w systemie SEWiK.

w systemie SEWiK wskazały miejsce odległe o 49 metrów od miejsca zdarzenia (podanego adresu), a w jednym - Policja i PSP podały prawidłowy adres, natomiast podały współrzędne miejsca odległego o 2,4 km od miejsca zdarzenia.

Naczelnik WRD wyjaśnił, że za miejsce zdarzenia przyjmuje się miejsce, w którym się ono rozpoczęło. Przy określaniu adresu zdarzenia przyjmowano numer tej posesji, przy której zaistniało zdarzenie, a przy ustalaniu współrzędnych posługiwano się wskazaniem mobilnych terminali noszonych (MTN) na miejscu zdarzenia lub w jednostce Policji, korzystając z komputera z dostępem do internetu. Zdaniem Naczelnika, różnice pomiędzy miejscami zdarzeń w odniesieniu do danych adresowych według GoogleMaps wynikać mogą z przyjętych przez policjantów innych numerów posesji niż wskazuje aplikacja, jak również z niedokładności wskazań współrzędnych przez używane przez policjantów urządzenia. Natomiast wskazane błędne oznaczenie adresu posesji i numeru drogi zostały skorygowane.

(akta kontroli str. 109-118)

**2.6.2.** W latach objętych kontrolą, na terenie podległym KMP odnotowano cztery próby samobójcze z ustalonym sposobem popełnienia „rzucenie się pod pojazd w ruchu” (trzy przypadki próby rzucania się pod nadjeżdżający samochód oraz jeden pod pociąg). Przypadki te nie były odnotowane w SEWiK.

(akta kontroli str. 119-120)

**2.6.3.** W 2018 r. zaistniało 37 zdarzeń drogowych z winy pieszego, z tego 17 wypadków i 20 kolizji, 17 osób zostało rannych. W 2019 r. odnotowano 31 zdarzeń drogowych zawinionych przez pieszego, z tego 9 wypadków i 22 kolizje, dwie osoby zostały zabite, a siedem było rannych. W I półroczu 2020 r. ww. zdarzeń drogowych było 10, z tego cztery wypadki i sześć kolizji, jedna osoba została zabita, a trzy zostały ranne.

(akta kontroli str. 121)

W okresie objętym kontrolą, z ogółu 30 wypadków, do których doszło z winy pieszego, w trzech zdarzeniach, według SEWiK, sprawca (pieszy), doznał lekkich obrażeń. Na próbie 10 zdarzeń drogowych, do których doszło z winy pieszego, zweryfikowano sposób ustalenia i zaewidencjonowania w systemie SEWiK stopnia ciężkości obrażeń pieszego - sprawcy wypadku. Doboru próby zdarzeń dokonano w sposób celowy, wybierając wszystkie zdarzenia, w których pieszy doznał lekkich obrażeń (trzy) oraz losowo wybrano siedem zdarzeń (kolizji drogowych), w których sprawca (pieszy) nie doznał obrażeń.

W wyniku badania ww. próby, stwierdzono, że w dwóch przypadkach w SEWiK odnotowano stan obrażeń ww. pieszych jako lekki, podczas gdy według notatki urzędowej oraz opinii biegłego, obrażenia pieszego skutkowały naruszeniem czynności ciała na okres powyżej siedmiu dni, co przedstawiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. W trzecim przypadku<sup>26</sup>, w którym biegły nie był powołany, w karcie zdarzenia odnotowano stan obrażeń pieszego jako ciężki (pieszy pozostał w szpitalu na leczeniu). Jak podał Naczelnik WRD, w związku z tym, że w notatce urzędowej kończącej czynności ze zdarzenia, sporządzonej w Wydziale Prewencji KMP nie określono stanu obrażeń pieszego (podając: uraz prawej dłoni i ogólne potłuczenia) oraz nie było prowadzonego postępowania przygotowawczego, uznano, że obrażenia te były inne niż określone w art. 156 § 1 i 157 § 1 kk i aktualizując dane w SEWiK dokonano zmiany obrażeń z ciężkich na lekkie. Funkcjonariusz Policji, który obsługiwał jedno badane zdarzenie i zaznaczył

<sup>26</sup> Karta zdarzenia drogowego nr 29696, data zdarzenia 29 czerwca 2019 r., według notatki urzędowej z dnia zdarzenia pieszy doznał obrażeń: ogólne potłuczenia, rana tłuczona głowy, rana dłoni prawej z przecięciem trzech ścięgien.

w Karcie zdarzenia drogowego obrażenia pieszego jako lekkie, wyjaśnił, że po zdarzeniu udał się do szpitala i informację o stanie obrażeń pieszego uzyskał od ratownika medycznego lub lekarza. Z notatek urzędowych sporządzonych przez funkcjonariuszy obsługujących ww. zdarzenie drogowe nie wynika, który lekarz lub ratownik medyczny i kiedy dokonał oceny stopnia ciężkości obrażeń.

NIK zwraca uwagę na brak możliwości obiektywnej weryfikacji przesłanek uzasadniających kwalifikację obrażeń, wynikający z nieodnotowania w tej dokumentacji danych o fakcie uzyskania jednoznacznej informacji od lekarza lub ratownika medycznego. Ma to tym istotniejsze znaczenie, że w ww. sprawie nie był powoływany biegły z zakresu medycyny.

W pozostałych analizowanych siedmiu zdarzeniach drogowych, zakwalifikowanych jako kolizje, nie odniesiono się do stanu zdrowia pieszego. Jak wyjaśnił Naczelnik WRD, zdarzenia, w których jego uczestnik nie zgłasza obrażeń lub lekarz/ratownik medyczny stwierdza, że osoba ta nie doznała uszczerbku na zdrowiu lub obrażeń innych niż określone w ww. przepisach, policjant kwalifikuje jako kolizję drogową.

(akta kontroli str. 124-151)

**2.6.4.** W przypadku wszystkich - dwóch zdarzeń drogowych (wypadków) zaistniałych w 2020 r., w których były ofiary śmiertelne, stwierdzono, że kierujący był badany na zawartość alkoholu, jego wynik był negatywny - poziom alkoholu w organizmie wynosił 0,0 mg/dm<sup>3</sup>, natomiast informacja o poziomie alkoholu nie została odnotowana w systemie SEWiK, co przedstawiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 155-162)

**2.7.** W ramach próby losowo wybranych 15 zdarzeń drogowych, w tym pięciu kolizji i 10 wypadków, które miały miejsce w I półroczu 2020 r., zaewidencjonowanych w systemie SWD, stwierdzono, że pięć z tych zdarzeń miało miejsce na drogach, wskazanych przez WRD w opracowanych, okresowych statystykach zdarzeń drogowych, jako miejsca szczególnie zagrożone wypadkowością, tj. cała długość drogi DK1, dwa skrzyżowania i jeden fragment drogi. W okresie ostatnich 12 miesięcy poprzedzających analizowane zdarzenie w tych miejscach zaistniały zdarzenia drogowe, przy czym biorąc pod uwagę całą długość drogi zdarzeń tych było od jednego do 172<sup>27</sup>. Wszystkie analizowane zdarzenia drogowe były obsługiwane przez patrol policjantów z WRD, a obsługujący to zdarzenie policjant posiadał przeszkolenie w zakresie ruchu drogowego. Dla każdego zdarzenia została sporządzona karta zdarzenia drogowego, a dane ujęte w systemie SEWiK były zgodne z danymi z tej karty. W przypadku analizowanych wypadków drogowych ich okoliczności były opisane w notatce urzędowej i były zgodne z kartą zdarzenia drogowego. W każdym przypadku prawidłowo zostały podane współrzędne miejsca zdarzenia. W przypadku wypadków drogowych, stopień ciężkości obrażeń ofiar analizowanych zdarzeń drogowych został określony przez policjanta obsługującego zdarzenie, na podstawie "rozpytania w szpitalu".

(akta kontroli str. 98-102, 163-171)

**2.8.1.** Na podstawie próby dyslokacji służb w pięciu dniach, wybranych losowo z pięciu tygodni poprzedzających rozpoczęcie kontroli, ustalono, że dyslokację dokonywano z uwzględnieniem informacji:

- przekazywanych przy użyciu Krajowej Mapy Zagrożenia Bezpieczeństwa,
- przekazanych w zgłoszonych wnioskach lub skargach, dotyczących nieprzestrzegania przepisów Prawa o ruchu drogowym na wskazanej ulicy lub

---

<sup>27</sup> Droga K1 w Czechowicach-Dziedzicach.

- wniosków o podjęcie działań w celu kontroli kierujących, którzy nie stosują się do ograniczeń prędkości,
- zawartych w opracowanych analizach stanu bezpieczeństwa zawierających dane o miejscach zagrożonych wypadkowością.

W oparciu o naniesioną informację o występujących zagrożeniach na Krajową Mapę Zagrożeń Bezpieczeństwa, sporządzana była karta zadania - Karta Weryfikacji Zagrożenia, w której podawano m.in. miejsce występowania zagrożenia oraz kategorię zagrożenia, a kierownictwo WRD wyznaczało zadania do zrealizowania - weryfikację zagrożenia i czas realizacji. W przypadku uznania zagrożenia za potwierdzone, dalsze czynności były prowadzone z oznaczeniem KZR. Natomiast w oparciu o zgłoszone skargi lub wnioski sporządzane były Karty Zadania Doraźnego. W ww. kartach określono miejsce realizacji zadania, zadania dla służby i taktykę ich wykonania, czas realizacji, a także informacje o efektach z realizacji zadania.

Na podstawie próby 15 miejsc, w których w okresie objętym kontrolą zaistniały zdarzenia drogowe stwierdzono, że dla 12 miejsc zostały sporządzane Karty Weryfikacji Zagrożeń, a dla sześciu miejsc również Karty Zadania Doraźnego.

Na Krajową Mapę Zagrożeń Bezpieczeństwa w rejonie działania KMP naniesionych zostało w 2018 r. 946 zgłoszeń o występujących zagrożeniach, w 2019 r. - 1 079 zgłoszeń, a w I półroczu 2020 r. - 236 zgłoszeń. Zgłoszeń pisemnych od obywateli i instytucji było odpowiednio: 107, 106 i 50. Jak podał Naczelnik WRD, w miejsca, które jako niebezpieczne zgłosili obywatele, były dyslokowane patrole, a w przypadku potwierdzenia występujących zagrożeń, patrole były dyslokowane w te miejsca w celu wyeliminowania tych zagrożeń. Poinformował również, o dużej liczbie wpływających zgłoszeń telefonicznych o sytuacjach niebezpiecznych za pośrednictwem telefonu 112 i w takich przypadkach w miejsce, w których zaistniała niebezpieczna sytuacja kierowany był niezwłocznie najbliższy patrol.

(akta kontroli str. 169-175 )

W pięciu dniach objętych badaną próbą, służby były dyslokowane m.in. w rejonie przejścia dla pieszych przy ul. Stojałowskiego w Bielsku-Białej, natomiast z analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego wynika, że ostatnie zarejestrowane zdarzenia drogowe w tym rejonie z udziałem pieszych, miały miejsce w 2018 r. (3 zdarzenia - kolizje), a żadnych zdarzeń nie odnotowano w 2019 r. i w I półroczu 2020 r.

Wyjaśniając przyczynę dyslokowania w tym miejscu służb i związek tej dyslokacji z analizą stanu bezpieczeństwa, Naczelnik WRD podał, że ulica ta prowadząc z zachodniej do wschodniej części miasta, rozdziela ściśle jego centrum i należy do najbardziej obciążonej ruchowo ulicy. Omawiane przejście dla pieszych stanowi główny ciąg komunikacji pieszej łącząc rejon bielskiego ratusza i Osiedla Śródmiejskiego i Grunwaldzkiego ze ścisłym centrum miasta (liczne sklepy, banki i lokale gastronomiczne). Powyższe oraz jego charakterystyka (duże natężenie ruchu, trzy pasy ruchu) powoduje, że przejście to jest potencjalnie obciążone dużym zagrożeniem zdarzeniami z udziałem pieszych uczestników ruchu drogowego. Do 2018 r., na przejściu tym dochodziło do licznych zdarzeń drogowych i dlatego w ten rejon dyslokowano patrole oraz wnioskowano o doświetlenie przejścia. Podjęte działania przyniosły zamierzony skutek i pomimo, że w 2019 r. i w I półroczu 2020 r. nie doszło do żadnego zdarzenia drogowego z udziałem pieszych uczestników ruchu drogowego, celem utrzymania właściwego trendu w bezpieczeństwie drogowym, polecił w dalszym ciągu objąć to przejście stałym nadzorem ze strony patroli WRD.

(akta kontroli str. 194-196)

**2.8.2.** KMP posiadała własne zestawienia z zakresu stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i porządku publicznego oraz zagrożeń przestępczością na drogach, analizę stanu bezpieczeństwa pieszych użytkowników dróg w rejonie działania KMP w Bielsku-Białej. Zestawienia te zostały sporządzone odrębnie dla każdego miesiąca z lat objętych kontrolą - zawierały dane narastające oraz dane z analogicznych okresów z dwóch poprzednich lat. Zestawienia sporządzone na koniec I półrocza i koniec roku zawierały podsumowanie działań w obszarze realizacji zadań profilaktyczno-edukacyjnych, inżynierskich, informacje o działalności represyjnej, ocenę działalności Policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wnioski do realizacji na następny okres. Od marca 2019 r. w sporządzanych analizach uwzględniano dane dotyczące rowerzystów. Ww. zestawienia znajdowały się w komórce organizacyjnej, w której je sporządzono, tj. w Wydziale Ruchu Drogowego - u specjalisty Wydziału Ruchu Drogowego, który w zakresie obowiązków ma sporządzanie takich zestawień. Wersja elektroniczna zestawień była przekazywana funkcjonariuszom, zajmującym się organizacją służby oraz nadzorującym służbę RD.

Natomiast plany działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na 2020 r. znajdowały się u dwóch kierowników referatów – I i II WRD, natomiast plany z lat 2018 i 2019 znajdowały się w magazynie podręcznym w sekretariacie Wydziału. Ww. plany w wersji elektronicznej były dostępne w wewnętrznym obiegu dokumentów.

(akta kontroli str. 197-198)

**2.9.** W ramach próby pięciu dni analizowanych pod kątem dyslokacji służby stwierdzono, że dane statystyczne wykazane w Systemie Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji (SESPol), dotyczące czynności wykonywanych przez wybranych losowo funkcjonariuszy z pięciu dwuosobowych patroli, były zgodne z danymi wykazanymi przez nich w kartach statystycznej czynności policjanta ruchu drogowego.

W wyniku sprawdzenia czy dane wykazane przez ww. funkcjonariuszy w kartach statystycznej czynności policjanta ruchu drogowego były zgodne z dokonanymi przez nich zapisami w notatnikach służbowych, stwierdzono, że w ośmiu przypadkach nie było rozbieżności. W pozostałych przypadkach stwierdzono, że:

- w notatniku służbowym zawarto adnotację o zastosowaniu wobec jednego kierującego środka prawnego w postaci pouczenia (za brak pasów bezpieczeństwa), a w karcie nie było informacji o tej czynności. Ponadto w karcie podano informację o badaniu na zawartość alkoholu trzech kierujących, a w notatniku służbowym informacji takiej czynności nie ujęto;
- w notatniku służbowym zawarto adnotację o wylegitymowaniu trzech osób - jeden kierujący i dwóch pieszych, natomiast w karcie odnotowano informację o wylegitymowaniu czterech osób - dwóch kierujących i dwóch pieszych.

NIK zwraca uwagę, że w dwóch przypadkach informacje zawarte w notatnikach służbowych policjantów nie były w pełni zgodne z zapisami ujętymi w ww. kartach statystycznych.

Ww. funkcjonariusze nie potrafili podać przyczyny wykazanych rozbieżności. Ponadto jeden funkcjonariusz podał, że każdego zatrzymanego kierowcę za popełnione wykroczenie bada na zawartość alkoholu, dlatego w karcie podał informację o trzech badanych kierujących, ponieważ wobec trzech kierujących zastosował w tym dniu środki karne w postaci mandatu.

(akta kontroli str. 199-239)



**2.10.** W okresie objętym kontrolą KMP realizowała następujące programy działań policyjnych (plany krajowe, wojewódzkie i miejskie), ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego:

1. Ramowy plan działań – „Bezpieczne przejścia”,
2. Ramowy plan działań „Alkohol”,
3. Miejski Program Działań Policji Na Rzecz Bezpieczeństwa Rowerzystów na lata 2018-2020,
4. Miejski Program Poprawy Bezpieczeństwa Piesznych w Ruchu Drogowym na lata 2018-2020,
5. Plan organizacji i przeprowadzania działań „STOK 2019” oraz „STOK 2020” na terenie działania Komisariatu Policji w Szczyrku,
6. Plan organizacji i przeprowadzenia działań „Dyskoteka” na terenie działania KMP w Bielsku-Białej - działania w dniu 27 lipca 2018 r. oraz 30 listopada 2019 r.,
7. Ramowy plan organizacji działań policyjnych „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego na terenie województwa śląskiego”,
8. Plan działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego,
9. Ramowy plan działań realizowanych na terenie województwa śląskiego „Kaskadowy pomiar prędkości”,
10. Ramowy plan działań realizowanych na terenie województwa śląskiego „TRUK - BUS”
11. Plany akcji (KWP w Katowicach) „Bezpieczny Pieszy”, „Bezpieczne skrzyżowania”, „Nie dla prędkości”,
12. Plany akcji krajowych „SMOG”, „PASY”, „PRĘDKOŚĆ”, „TELEFONY”, „ALKOHOL I NARKOTYKI”, „BEZPIECZNY WEEKEND”, „ZNICZ”.

(akta kontroli str. 240)

W ramach trzech działań, prowadzonych przez KMP, osiągnięto poniższe wyniki:

(1) Działania pod kryptonimem „Dyskoteka” zostały przeprowadzone w dniach 27 lipca 2018 r. i 30 listopada 2019 r. z polecenia z KWP w Katowicach oraz na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa i posiadanych informacji. Do działań w 2018 r. zaangażowano policjantów z Referatu do walki z Przystępczością Narkotykową KMP oraz przewodnika z psem do wykrywania zapachu narkotyków, a w 2019 r. również policjantów z Wydziału Prewencji KM. Działania w ramach tej akcji były prowadzone w rejonie dwóch dużych dyskotek w Bielsku-Białej oraz lokali rozrywkowych w Wilamowicach (w 2018 r.) i w Czechowicach-Dziedzicach (w 2019 r.). Celem prowadzonych działań była kontrola maksymalnej liczby kierujących pod kątem kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod działaniem środka działającego podobnie do alkoholu, kontrola pojazdów pod kątem przewożenia przedmiotów zabronionych, pochodzących lub mogących pochodzić z przestępstwa, a także kontrola stanu technicznego pojazdów i eliminowanie z ruchu pojazdów zagrażających bezpieczeństwu w ruchu drogowym. Mierniki prowadzonego działania nie zostały określone, natomiast w wyniku realizacji tego działania w 2018 r. przebadano na obecność alkoholu 1 949 kierujących, a na zawartość środków odurzających w ślinie jednego kierującego oraz ujawniono jedną osobę posiadającą przy sobie środki odurzające, pięciu kierujących pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. W wyniku działań w 2019 r. zatrzymano siedem osób podejrzanych o posiadanie narkotyków oraz dwóch kierujących pod wpływem alkoholu i jednego pod wpływem narkotyków.

(2) Przystępując do realizacji miejskiego programu „Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów na lata 2018-2020”, opracowanego w oparciu o ramowe założenia „Wojewódzkiego Programu działań Policji rzecz

bezpieczeństwa rowerzystów”, opracowano dane statystyczne dotyczące zdarzeń drogowych, mających miejsce na terenie działania KMP z udziałem rowerzystów w latach 2010-2017. Celem programu była poprawa bezpieczeństwa rowerzystów, realizowana m.in. poprzez uświadomienie kierującym zagrożenia wynikających z nierespektowania norm prawnych i zasad kultury jazdy, usprawnienie nadzoru nad ruchem drogowym oraz współpraca z zarządcami dróg, obejmująca informowanie o nieprawidłowościach lub proponowanie zmian w infrastrukturze drogowej, mającej wpływ na bezpieczeństwo rowerzystów. W latach 2018 - I półrocze 2020 ujawniono odpowiednio 261, 336 i 205 wykroczeń popełnionych przez rowerzystów. Z analizy stanu bezpieczeństwa rowerzystów za I półrocza lat odpowiednio: 2018, 2019 i 2020 wynika, że liczba zdarzeń drogowych z ich udziałem wyniosła odpowiednio: 51, 55 i 30. Statystykę zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów przedstawiono m.in. w podziale na kolejne miesiące i dni tygodnia ww. okresów.

NIK zwraca uwagę, że badanym okresie jedynie dane statystyczne za I półrocza lat 2018-2019 pozwalają na porównanie analizowanych zjawisk, bowiem w I półroczu 2020 r., w związku z pandemią, miał miejsce w całej Polsce gwałtowny spadek poziomu natężenia ruchu, co przełożyło się na znaczny spadek liczby zdarzeń drogowych, w tym zdarzeń z udziałem rowerzystów.

(3) Celem realizowanego w 2019 i 2020 r. programu „Bezpieczne przejścia” było ograniczenie liczby wypadków drogowych z udziałem pieszych na oznakowanym przejściu dla pieszych. Realizacja polegała na ukierunkowaniu działań na ujawnianie wykroczeń popełnianych w rejonie i na przejściach dla pieszych. Wzmoczone kontrole miały przynieść skutek edukacyjny, polegający na wyrobieniu przeświadczenia u kierujących, aby kierując pojazdem zachować szczególną ostrożność w miejscach oznakowanych przejść dla pieszych. Dobór miejsc i czas przeprowadzania działań miał być oparty o bieżącą analizę stanu bezpieczeństwa na terenie działania KM. W ramach tego planu w 2019 r. działania realizowano przez siedem dni, co skutkowało zastosowaniem 258 środków prawnych, a w I półroczu 2020 r. działania były realizowane przez 10 dni, w wyniku czego zastosowano 755 środków prawnych. Z analizy stanu bezpieczeństwa pieszych za I półrocza lat odpowiednio: 2018, 2019 i 2020 r, wynika, że liczba zdarzeń drogowych z ich udziałem wyniosła odpowiednio: 55, 45 i 28.

Podobnie jak wyżej, należy zwrócić uwagę, że badanym okresie jedynie dane za I półrocza lat 2018-2019 pozwalają porównać analizowane zjawiska, gdyż w I półroczu 2020 r., w związku z pandemią, nastąpił gwałtowny spadek natężenia ruchu, co przełożyło się na znaczny spadek liczby zdarzeń drogowych, w tym zdarzeń z udziałem pieszych.

(akta kontroli str. 240-274)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Nierzetelnie odnotowywano w systemie SEWiK stopień ciężkości obrażeń ciała pieszych - sprawców wypadków, w dwóch z trzech badanych przypadków doznania obrażeń przez pieszego. I tak, w dwóch wypadkach drogowych (ID 1323 i ID 57941) wg opinii biegłego, pieszy - sprawca wypadku, doznał obrażeń skutkujących naruszeniem czynności ciała na okres powyżej 7 dni, natomiast w systemie SEWiK odnotowano stan obrażeń ww. pieszego jako lekki.

Naczelnik WRD wyjaśnił, że w karcie zdarzenia drogowego ID 57941, pomimo posiadania przez policjanta wiedzy o doznanych obrażeniach, co zostało przedstawione w sporządzonej przez niego notatce urzędowej, znak X został błędnie postawiony w pozycji „lekko ranny”, co skutkowało takim samym ujęciem

stanu obrażeń pieszego w SEWiK i przy weryfikacji tych zapisów, ta rozbieżność została niezauważona i pominięta. Natomiast w przypadku drugiego wypadku drogowego (ID1323) wstępnie obrażenia pieszego zostały zakwalifikowane jako lekkie i takie dane wprowadzono w SEWiK. Przy aktualizowaniu danych, na podstawie notatki kończącej czynności zdarzenia drogowego, w wyniku błędu ludzkiego, pozycja dotycząca stanu obrażeń pieszego nie została zmieniona. Podał także, że w wyniku ustaleń kontroli NIK, w obu przypadkach, dokonano korekty i do SEWiK wprowadzono prawidłową informację o obrażeniach pieszych.

W obu powyższych sprawach powołany został biegły, który zakwalifikował obrażenia jako „ciężkie” w rozumieniu zarządzenia Nr 31, a pomimo tego informacja w tym zakresie nie została zaktualizowana w SEWiK co, zdaniem NIK, było niezgodne z obowiązkiem wynikającym z § 4 ust. 5 ww. zarządzenia.

(akta kontroli str. 121-151)

2. W systemie SEWiK nie została odnotowana informacja o poziomie alkoholu kierującego w związku z dwoma wypadkami, w których były ofiary, co było niezgodne z zarządzeniem nr 40 Komendanta Głównego Policji z dnia 18 grudnia 2017 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych<sup>28</sup>. Zgodnie bowiem z postanowieniami zawartymi w pkt 13.3. Instrukcji wypełniania karty zdarzenia drogowego, stanowiącej załącznik do ww. zarządzenia, jeżeli w wypadku drogowym był zabity, w tabeli XI „UCZESTNICY (osoby uczestniczące w zdarzeniu drogowym)” należy podać ustalony poziom alkoholu w organizmie<sup>29</sup> kierującego pojazdem.

Wyjaśniając przyczyny nieodnotowania w SEWiK tych informacji, Naczelnik WRD podał, że w SEWiK nie wpisywano wyniku badania w polu dotyczącym poziomu alkoholu w przypadku gdy nie zaznaczono pola DZIAŁANIE ALKOHOLU/ INNEGO ŚRODKA. Podał także, że KWP Katowice, sprawująca nadzór i kontrolę nad funkcjonowaniem systemu „KSIP WWW SEWIK” w jednostkach Policji na terenie województwa śląskiego, nigdy nie zgłaszała uwag co do prawidłowości wprowadzania przedmiotowych danych przez Wydział Ruchu Drogowego KMP w Bielsku-Białej.

(akta kontroli str. 155-162)

Zdaniem NIK, przyjęty sposób wypełniania kart zdarzenia drogowego był nieprawidłowy, ponieważ ww. Instrukcja wymaga wpisania ustalonego poziomu alkoholu w organizmie kierującego pojazdami niezależnie od tego czy kierujący znajdował się po spożyciu alkoholu, czy też poziom alkoholu wynosił 0,00 mg/dm<sup>3</sup>.

#### OCENA CZĄSTKOWA

Komendant Miejski Policji w Bielsku-Białej prawidłowo organizował pracę Wydziału Ruchu Drogowego Komendy, a jednostka prowadziła własne działania w ramach programów profilaktycznych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uczestniczyła w działaniach wojewódzkich i krajowych. Służby dyslokowano na drogach w miejsca zagrożonych wypadkowością, ustalonych w oparciu o sporządzane okresowe analizy stanu bezpieczeństwa na drogach w rejonie działania KM. W dyslokacji służb wykorzystywano także informacje naniesione na Krajową Mapę Zagrożenia Bezpieczeństwa oraz sprawdzano informacje o występujących zagrożeniach zgłaszane w skargach i wnioskach.

<sup>28</sup> Dziennik Urzędowy Komendy Głównej Policji, poz. 85.

<sup>29</sup> Wypełniając pola odpowiadające metodzie przeprowadzonego badania na zawartość alkoholu w organizmie, tj. badaniu wydychanego powietrza (mg/dm<sup>3</sup>) lub badaniu krwi (%).

W badanym okresie zmniejszała się liczba wypadków oraz nastąpiło ograniczenie ich skutków, przy czym w ocenie tych zjawisk w I półroczu 2020 r., zdaniem NIK, należy uwzględnić wpływ znacznego spadku poziomu natężenia ruchu drogowego (związanego z pandemią). NIK zwraca uwagę na nieadekwatność represji w stosunku do pieszych, mając na uwadze zagrożenia, które powodują.

W wyniku badań bezpośrednich stwierdzono, że w większości prawidłowo ujmowano w SESPol dane dotyczące czynności policjantów ruchu drogowego, jak również prawidłowo określano współrzędne geograficzne zdarzeń drogowych. NIK zwraca uwagę na niezachowanie należytej staranności przy wprowadzaniu do bazy SESPol informacji dotyczących prowadzonych przez policjantów czynności w trakcie pełnionej służby na drodze, co stwierdzono w dwóch z 10 badanych przypadków.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły nierzetelnego weryfikowania danych wprowadzonych do SEWiK w zakresie obrażeń pieszych uczestników wypadków drogowych oraz niepodawania w ww. systemie poziomu alkoholu w organizmie kierującego, w przypadkach gdy w wypadku drogowym były ofiary śmiertelne.

## IV. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK wnosi o podjęcie działań na rzecz zapewnienia:

- 1. Rzetelnego weryfikowania danych o stopniu ciężkości obrażeń uczestników wypadków drogowych i ujmowania ich w systemie SEWiK.**
- 2. Wykazywania w systemie SEWiK informacji o poziomie alkoholu w organizmie kierującego pojazdem, w przypadkach gdy w wypadku drogowym były ofiary śmiertelne.**

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

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykonania wniosków

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

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

Katowice, dnia 22 grudnia 2020 r.

**Kontroler**  
**Anna Hulboj**  
**Gł. specjalista kontroli państwowej**

**Najwyższa Izba Kontroli**  
**Delegatura w Katowicach**

.....