



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.031.06.2020

Pan
Dariusz Atłasik
Komendant Miejski Policji w Częstochowie
Komenda Miejska Policji
ul. Księdza Jerzego Popiełuszki 5
41-200 Częstochowa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/038 – Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Komenda Miejska Policji, 42-200 Częstochowa, ul. Księdza Jerzego Popiełuszki 5 ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dariusz Atlasik, Komendant Miejski Policji w Częstochowie ² , powołany na stanowisko od 1 września 2017 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Struktura organizacyjna podmiotów zaangażowanych w realizację zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.2. Ocena wpływu realizowanych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego³.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020, do zakończenia czynności kontrolnych. Kontrolą mogą być również objęte dokumenty wytworzone wcześniej bądź później, niezbędne do realizacji celu kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Wiesław Pietrzyk, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/294/2020 z 20 października 2020 r.2. Beata Olejnik, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/301/2020 z 5 listopada 2020 r.

(akta kontroli str.1-5)

¹ Zwana dalej „KMP”.

² Zwany dalej „Komendantem Miejskim” lub „Komendantem”.

³ Zwanego dalej „brd”.

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

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Komendant Miejski podejmował rzetelne działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta i powiatu w oparciu o posiadane, szczegółowe informacje dotyczące zagrożeń. Działania służące poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego wiązały się m.in. z zapewnieniem odpowiedniej obsady w pionie ruchu drogowego i przeszkoleniem funkcjonariuszy, a także rzetelnym rozeznaniem w zakresie niebezpieczeństw i zagrożeń w ruchu drogowym na terenie miasta i powiatu, prawidłowym dyslokowaniem jednostek patrolowych ruchu drogowego oraz aktywnością w zakresie działalności profilaktycznej na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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, pomimo odnotowywanego w poszczególnych latach spadku liczby zastosowanych środków prawnych wobec pieszych, w relacji do zdarzeń przez nich spowodowanych.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły przypadków nie wprowadzenia do bazy SEWiK prób usiłowań zamachów samobójczych, częściowo nierzetelnego wprowadzania informacji do kart zdarzeń drogowych i w SEWiK w zakresie kwalifikacji osób rannych oraz niewykazywania w SEWiK poziomu alkoholu w organizmie kierujących, uczestniczących w wypadkach, w których były ofiary śmiertelne, gdy jego poziom był zerowy.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

1. Organizacja realizacji zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

Wydatki na funkcjonowanie KMP w Częstochowie w latach 2018-2020 (do końca I półrocza) wynosiły 155 849 317,40 zł⁶, w tym: 59 096 887,01 zł w 2018 r.⁷, 63 334 125,44 zł w 2019 r.⁸ i 33 418 304,95 zł w I półroczu 2020 r.⁹

Komendant Wojewódzkiej Policji w Katowicach wyjaśnił, że zarówno ewidencja księgową, jak i układ budżetu zadaniowego Śląskiej Policji, nie pozwalają wyodrębnić wydatków poniesionych na bezpieczeństwo w ruchu drogowym w KMP w Częstochowie. Dysponował natomiast danymi o środkach finansowych KMP w latach 2018-2020 z tytułu finansowania zadań, o których mowa w art. 13 ust 4 i 4a ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji¹⁰, które wyniosły w latach 2018-2020 (do końca I półrocza) łącznie 281 491,91 zł i stanowiły 1,51% wydatków poniesionych

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

⁶ Wydatki bieżące ogółem: 154 948 072,60 zł (w tym: wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń – 129 100 263,25 zł; świadczenia na rzecz osób fizycznych – 6 228 102,29 zł; pozostałe wydatki – 19 619 508,57 zł); wydatki majątkowe: 901 443,31 zł.

⁷ Wydatki bieżące ogółem: 58 292 629,71 zł (w tym: wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń – 47 626 156,36 zł; świadczenia na rzecz osób fizycznych – 2 550 762,04 zł; pozostałe wydatki – 8 115 711,31 zł); wydatki majątkowe: 804 257,30 zł.

⁸ Wydatki bieżące ogółem: 63 236 939,45 zł (w tym: wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń – 53 692 566,00 zł; świadczenia na rzecz osób fizycznych – 2 502 834,01 zł; pozostałe wydatki – 7 041 539,44 zł); wydatki majątkowe: 97 185,99 zł.

⁹ Wydatki bieżące ogółem: 33 418 304,95 zł (w tym: wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń – 27 781 540,89 zł; świadczenia na rzecz osób fizycznych – 1 174 506,24 zł; pozostałe wydatki – 4 462 257,82 zł).

¹⁰ Dz. U. z 2020 r. poz. 360, ze zm. Zwana dalej „ustawą o Policji”.

w województwie ze źródeł wymienionych w art. 13 ust. 4 i 4a ww. ustawy. Wydatków z ww. źródeł w badanym okresie nie przeznaczano na zadania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego w kontrolowanej jednostce.

(akta kontroli str. 207-213; 277-278)

1.1. W okresie objętym kontrolą stan zatrudnienia w KMP wynosił: 826 etatów policyjnych wg stanu na 1 stycznia 2018 r., 825 etatów na 1 stycznia 2019 r. oraz 823 etaty na 1 stycznia i 1 lipca 2020 r. Planowana liczba etatów policyjnych w Wydziale Ruchu Drogowego¹¹ w ww. okresie była stała i wynosiła 83. W odniesieniu do ogółu zatrudnionych stanowiła wg stanu na 1 stycznia 2018 r. i 2019 r. 10,06% oraz 10,08% ogółu zatrudnionych w KMP wg stanu na 1 stycznia i 1 lipca 2020 r. Rzeczywiste zatrudnienie w WRD wynosiło: 82 funkcjonariuszy wg stanu na 1 stycznia 2018 r., 2019 r. i 2020 r., co stanowiło 98,8% zatrudnienia planowanego i 97,6% zatrudnienia wg stanu na 1 lipca 2020 r. Zatrudnienie w WRD stanowiło ok. 10%¹² do ogółu zatrudnionych w KMP wg stanu na 1 stycznia 2018 r., 2019 r., 2020 r. i na 1 lipca 2020 r.

Spośród osób zatrudnionych w WRD, faktycznie kierowanych do służby na drodze w okresie objętym kontrolą, było: 72 policjantów wg stanu na 1 stycznia 2018 r., 2019 r. i 2020 r. i 70 policjantów wg stanu na 1 lipca 2020 r., co stanowiło 87,8% ogółu zatrudnionych w WRD wg stanu na 1 stycznia 2018 r., 2019 r. i 2020 r. oraz 86,4% ogółu zatrudnionych wg stanu na 1 lipca 2020 r. Liczba wakatów w WRD wynosiła odpowiednio: jeden etat w stanie na 1 stycznia 2018 r., 2019 r., i 2020 r. oraz dwa etaty na dzień 1 lipca 2020 r.

(akta kontroli str. 39-41; 318; 323; 330; 334; 344)

Według stanu na koniec I półrocza 2020 r. 54 funkcjonariuszy WRD (65,8%) posiadało ukończone kursy specjalistyczne w zakresie ruchu drogowego¹³, w tym, kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego realizowany do 2013 r. – 14 funkcjonariuszy, oraz wprowadzony od 2014 r. kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego - część ogólną 40 funkcjonariuszy¹⁴.

Dodatkowo na koniec I półrocza 2020 r., 30 funkcjonariuszy¹⁵ spośród tych, którzy ukończyli ww. kurs - część ogólną, ukończyły także kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego - część szczególną.

Ponadto w badanym okresie policjanci WRD posiadali ukończone specjalistyczne kursy:

- dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego (10 policjantów WRD wg stanu na koniec 2018 r.¹⁶ i 12 policjantów WRD wg stanu na koniec 2019 r.¹⁷ i I półrocza 2020 r.);
- dla policjantów ruchu drogowego w zakresie kierowania motocyklem szosowym (dwóch funkcjonariuszy WRD wg stanu na koniec I półrocza 2020 r.¹⁸);

¹¹ Zwany dalej „WRD”.

¹² Tj. 9,93% ogółu zatrudnionych w KMP wg stanu na 1 stycznia 2018 r. i 2019 r.; 9,96% ogółu zatrudnionych na 1 stycznia, 2020 r. oraz 9,84% wg stanu na 1 lipca 2020 r.

¹³ Zwany dalej „kurs RD”.

¹⁴ W latach 2014-2017 część ogólną kursu ukończyło 25 funkcjonariuszy, w 2018 r. – 8 funkcjonariuszy, w 2019 r. – 5 funkcjonariuszy i w I półroczu 2020 r. – 2 funkcjonariuszy.

¹⁵ W latach 2014-2017 część szczególną kursu ukończyło 19 funkcjonariuszy, w 2018 r. - 6 funkcjonariuszy, w 2019 r. – 4 funkcjonariuszy i w I półroczu 2020 r. – 1 funkcjonariusz.

¹⁶ W 2018 r. kurs specjalistyczny dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego ukończyło trzech funkcjonariuszy WRD.

¹⁷ W 2019 r. kurs specjalistyczny dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego ukończyło dwóch funkcjonariuszy WRD.

¹⁸ Na koniec 2018 r. kurs ukończony posiadał jeden funkcjonariusz WRD, w 2019 r. jeden policjant WRD odbył i zakończył przeszkolenie w zakresie kierowania motocyklem szosowym.

- w zakresie wideorejestratorów wykroczeń (na koniec 2018 r.¹⁹, 2019 r.²⁰ i do końca I półrocza 2020 r.²¹ posiadało odpowiednio 18, 24 i 26 funkcjonariuszy WRD);
- w zakresie kontroli tachografów cyfrowych (na koniec 2018 r.²², 2019 r.²³ i do końca I półrocza 2020 r.²⁴ posiadało odpowiednio 24, 26 i 27 funkcjonariuszy WRD);
- w zakresie obsługi ręcznych mierników prędkości (posiadało na koniec 2018 r.²⁵, 2019 r.²⁶ i do końca I półrocza 2020 r.²⁷ odpowiednio 17, 24 i 26 funkcjonariuszy WRD).

Łącznie w latach 2018-2020 (do końca I półrocza) w ramach ww. specjalistycznych szkoleń przeszkolono: 73 funkcjonariuszy WRD, z czego: 38 w 2018 r., 27 w 2019 r. i ośmiu w I półroczu 2020 r.

(akta kontroli str. 41-65; 367-508, 509-517; 689)

1.2. W okresie objętym kontrolą komendant KMP podejmował działania w zakresie tworzenia warunków do sprawnej i skutecznej działalności funkcjonowania pionu WRD, polegające na: monitoringu pionu WRD w ramach codziennych odpraw, (na których składane były meldunki z zadań zrealizowanych i niezrealizowanych) oraz organizowaniu comiesięcznych posiedzeń Kierownictwa, w tym WRD, a także posiedzeń Zespołu ds. koordynacji służby, na których przedstawiane były przez kierowników informacje o problemach poszczególnych Wydziałów lub jednostki. W ramach tych działań zidentyfikowano problem w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, dotyczący nadmiernej liczby zdarzeń drogowych z udziałem nietrzeźwych. Konsekwencją zdiagnozowania ww. problemu było, jak wyjaśnił Komendant, zaangażowanie większej liczby funkcjonariuszy do działań w zakresie eliminowania nietrzeźwych z ruchu drogowego.

Ekspert Zespołu Kadr i Szkolenia KMP²⁸ wyjaśniła, że dane statystyczne, dotyczące struktury i stanu etatowego pionu ruchu drogowego wraz z danymi całej KMP, przekazywane są w comiesięcznych meldunkach dla KWP, a wykazywane braki kadrowe są uwzględniane w procesie przyjmowania nowych funkcjonariuszy, a następnie przy kierowaniu ich do służby w poszczególnych jednostkach bądź komórkach organizacyjnych. W celu zapewnienia pełnej obsady stanowisk w WRD, jak dalej wyjaśnił Ekspert, kierownictwo WRD sporządza wnioski o przeniesienie do tej komórki policjantów pełniących służbę w innych strukturach KMP²⁹, które następnie są akceptowane przez Komendanta. Ponadto, w przypadku raportu funkcjonariusza z innej jednostki Policji, wyrażającego chęć pełnienia służby w strukturach KMP³⁰, jego predyspozycje i wiedza są oceniane w pierwszej kolejności pod kątem służby w WRD, przy czym, jak wyjaśniła Ekspert, kryteriami doboru, (których katalog nie jest zamknięty) funkcjonariuszy do służby w WRD są

¹⁹ W 2018 r. kurs specjalistyczny dot. wideorejestratorów wykroczeń ukończyło dwóch funkcjonariuszy WRD.

²⁰ W 2019 r. kurs dot. wideorejestratorów wykroczeń ukończyło sześciu funkcjonariuszy WRD.

²¹ W I półr. 2020 r. kurs dot. wideorejestratorów wykroczeń ukończyło dwóch funkcjonariuszy WRD.

²² W 2018 r. kurs dot. kontroli tachografów cyfrowych ukończyło czterech funkcjonariuszy WRD.

²³ W 2019 r. kurs dot. tachografów cyfrowych ukończyło dwóch funkcjonariuszy WRD.

²⁴ W I półroczu 2020 r. kurs dot. tachografów cyfrowych ukończył jeden funkcjonariusz WRD.

²⁵ W 2018 r. kurs przeszło 17 funkcjonariuszy WRD.

²⁶ W 2019 r. kurs przeszło siedmiu funkcjonariuszy WRD.

²⁷ W I półroczu 2020 r. kurs przeszło dwóch funkcjonariuszy WRD.

²⁸ Zwany dalej: „Ekspert”.

²⁹ W okresie objętym kontrolą, do 31 października 2020 r. sporządzono łącznie cztery wnioski personalne (jeden w 2019 r. i trzy w 2020 r.), na podstawie, których przesunięto z innych struktur organizacyjnych KMP do WRD czterech funkcjonariuszy.

³⁰ W okresie objętym kontrolą, do 31 października 2020 r. złożono łącznie 147 raportów o przeniesienie w struktury WRD KMP w Częstochowie, z czego: 53 w 2018 r., 42 w 2019 r. i 52 w 2020 r. Na tej podstawie do WRD KMP przyjęto łącznie 10 funkcjonariuszy, z czego: po trzech w 2018 r. i 2019 r. oraz czterech w 2020 r.

przede wszystkim: dotychczasowy przebieg służby, udokumentowane umiejętności oraz odbyte szkolenia i kursy.

(akta kontroli str. 272-276; 287; 285-288; 289-366)

1.3. Na podstawie § 7 ust. 2 pkt 2 i 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczególnych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem³¹, Komendant zaopiniował w okresie objętym kontrolą (do 28 października 2020 r.) 2 266 projektów organizacji ruchu na drogach o kategorii dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych znajdujących się na terenie właściwości miejscowej KMP, z czego 854 w 2018 r., 825 w 2019 r i 587 w 2020 r. Zasady opiniowania projektów organizacji ruchu nie zostały sformalizowane. Odnosząc się do zasad / metodologii realizowania tego zadania Komendant wyjaśnił, że opiniuje projekty czasowej oraz stałej zmiany organizacji ruchu na podstawie, m.in. ww. przepisów oraz, że w raktyce „(...) po uzyskaniu dokumentacji projektowej policjant odpowiedzialny za tematykę z zakresu inżynierii drogowej udaje się na miejsce projektowanej (...) organizacji ruchu drogowego i dokonuje lustracji miejsca pod kątem oceny jego stanu faktycznego oraz koreluje bieżącą infrastrukturę z planowanymi zmianami ujętymi w dokumentacji projektowej. Następnie przekazuje informacje Naczelnikowi WRD lub jego zastępcy o wydaniu opinii pozytywnej, pozytywnej z uwagami lub negatywnej, którzy z upoważnienia Komendanta Miejskiego akceptują wydaną opinię lub w przypadku ujawnienia nieprawidłowości zwraca materiały celem dokonania ponownej weryfikacji pod względem merytorycznym”.

(akta kontroli str. 6, 66-156)

Według stanu na 29 października 2020 r. za realizację zadania związanego z opiniowaniem projektów organizacji ruchu odpowiadało trzech funkcjonariuszy WRD, których wykształcenie³² oraz kwalifikacje zawodowe odpowiadały wymogom powierzonych im zadań w WRD³³. Zadania te ustalone zostały w przyjętych przez nich zakresach czynności. Naczelnik WRD wyjaśnił, że system zastępstw zapewnia ciągłość działania w przypadku absencji któregokolwiek z trzech funkcjonariuszy.

W ogólnopolskim cyklu szkoleń pn. „Stosowanie inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego”³⁴ wzięło udział trzech funkcjonariuszy KMP w Częstochowie, z czego dwóch zaangażowanych w realizację zadań dotyczących opiniowania projektów organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 6-38)

Komendant posiadał informacje o sposobie wykorzystania opinii do projektów organizacji ruchu, a w szczególności o przyczynach ich nieuwzględnienia. Naczelnik WRD wyjaśnił, że projekty organizacji ruchu drogowego, które Komendant zaopiniował negatywnie, nie zawierały wyjaśnień bądź uzasadnień ich nieuwzględnienia, lecz w powyższych sytuacjach informowano ustnie Komendanta o nieuwzględnieniu negatywnych opinii do projektów stałej bądź czasowej organizacji ruchu, a przekazywanie informacji odbywało się podczas codziennych odpraw służby kadry kierowniczej.

³¹ Dz. U. z 2017 r. poz. 784. Zwane dalej: „rozporządzeniem ws. warunków zarządzania ruchem”.

³² Dwóch posiadało wykształcenie wyższe, a jeden średnie.

³³ Dotyczących m.in. prowadzenia lustracji dróg w zakresie ujawniania miejsc niebezpiecznych oraz usuwania nieprawidłowości związanych z oznakowaniem pionowym oraz poziomym, stanem nawierzchni dróg i organizacją ruchu drogowego, dokonywania w terenie oceny prawidłowości wprowadzanych zmian w organizacji ruchu, w tym ich zgodności z projektami, uzgadnianie oraz opiniowanie zmian organizacji ruchu.

³⁴ Zadanie S.6. PR 2018-2019.

W okresie objętym kontrolą, Komendant wydał trzy negatywne opinie³⁵ do przesłanych mu do zaopiniowania projektów organizacji ruchu: dwóch w 2018 r.³⁶ i jednego w 2020 r.³⁷.

(akta kontroli str. 280-284)

W latach 2018-2020 (do końca I półrocza) na terenie właściwości miejscowej KMP odnotowano łącznie 472³⁸ zdarzenia drogowe, których przyczyną były: stan jezdni (456 przypadki³⁹), organizacja ruchu (jeden przypadek w 2019 r.), zabezpieczenie robót na drodze (15 przypadków⁴⁰). Naczelnik WRD wyjaśnił, że w związku z ww. zdarzeniami drogowymi, będącymi następstwem niewłaściwej infrastruktury, powiadamiano Częstochowskie Centrum Zarządzania Kryzysowego o konieczności skierowania w lokalizację zdarzeń drogowych odpowiednich służb, które podejmują działania adekwatne do okoliczności.

Analiza 10 zdarzeń⁴¹ zakwalifikowanych, jako kolizje drogowe w wyniku, których powstały szkody w mieniu właścicieli pojazdów po najechaniu na dziury lub wyrwy (dziewięć przypadków) i w jednym przypadku najechaniu na uszkodzoną wysepkę na jezdni wykazała, że funkcjonariusze w tych sprawach w zakresie zakończenia zdarzenia sporządzili osiem notatek służbowych, jedną kartę zdarzenia drogowego oraz jeden komplet dokumentacji procesowej. W sześciu przypadkach o przyczynie kolizji powiadomiono Częstochowskie Centrum Zarządzania Kryzysowego, a w przypadku trzech zdarzeń Powiatowe Centrum Zarządzania Kryzysowego.

(akta kontroli str. 214-271)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze. W okresie objętym kontrolą Komendant Miejski podejmował rzetelne działania na rzecz tworzenia warunków do sprawnej i skutecznej działalności i funkcjonowania pionu ruchu drogowego, w tym zapewnił odpowiednią obsadę kadrową tego pionu i przeszkolenie pracujących w nim funkcjonariuszy. NIK pozytywnie ocenia również działania związane z opiniowaniem projektów organizacji ruchu na drogach z terenu właściwości miejscowej KMP. Zasady opiniowania projektów organizacji ruchu nie zostały sformalizowane.

³⁵ W dniu 9 sierpnia 2018 r. do projektu stałej organizacji ruchu rozbudowy ul. Łódzkiej - brak zasadności umieszczenia na odcinku drogi objętego zmianą stałej organizacji ruchu, wyniesionych nawierzchnią granitową skrzyżowań oraz wprowadzenia strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h (taka organizacja miałaby wpływ na bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego) - opinia nieuwzględniona przez UM w Częstochowie; w dniu 20 listopada 2018 r. do projektu stałej organizacji ruchu przebudowy ul. Boya-Żeleńskiego - konieczność zlikwidowania wyznaczonego przejazdu dla rowerów w ciągu Al. Wolności i ul. Boya-Żeleńskiego a wprowadzenie wspólnej drogi dla pieszych i rowerów w rejonie skrzyżowania tych ulic - opinia uwzględniona przez UM w Częstochowie i w konsekwencji projekt został odrzucony; i w dniu 14 czerwca 2020 r. do projektu czasowej zmiany organizacji ruchu drogi powiatowej 1070S odcinek Zdrowa-Kłomnice - umieszczenie zapisu na tabliczce T-O o treści „Nie dotyczy pojazdów z pozwoleniem kierownika budowy” bez kategoriycznych wskazań, jakie miały to być pojazdy oraz ograniczeń dla mieszkańców na przybudowywanym odcinku drogi.

³⁶ Z dnia 20 lipca i 31 października 2018 r.

³⁷ Z dnia 3 czerwca 2020 r.

³⁸ 154 zdarzenia w 2018 r., 242 zdarzeń w 2019 r. i 76 zdarzeń w I półroczu 2020 r.

³⁹ 153 zdarzenia w 2018 r., 227 zdarzeń w 2019 r. i 76 zdarzeń w I półroczu 2020 r.

⁴⁰ Jeden przypadek w 2018 r. i 14 przypadków w 2019 r.

⁴¹ EWK-108657549R, EWK-108667947Y, EWK-108490060t, EWK-108292564C, EWK-108245105L, EWK-107771809H, EWK-108292425D, EWK-107253758G, EWK-106916978G, EWK-106820188A.

2. Wpływ realizowanych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

2.1. W KMP, w badanym okresie podejmowano działania mające na celu ocenę skuteczności działań Policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te polegały na monitorowaniu mierników⁴² oraz obszarów zagrożonych występowaniem zdarzeń drogowych, będących w zainteresowaniu KWP, co znajdowało odzwierciedlenie w analizach półrocznych i rocznych, sporządzanych na podstawie § 5 ust. 1 pkt 1 Zarządzenia nr 31 w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych⁴³ oraz analizach specjalnych dla DK1 i Niechronionych Uczestników Ruchu Drogowego. Zaakceptowane wnioski zawarte w ww. analizach wyznaczały kierunek działania komórki ruchu drogowego. W analizach za lata 2018-2019 oraz I półrocze 2020 r. w zakresie ogólnego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego odnotowana została poprawa sytuacji. Natomiast wzrost zagrożenia odnotowano w obszarach związanych z liczbą ofiar śmiertelnych i zdarzeń drogowych powodowanych przez nietrzeźwych kierujących, co szczegółowo opisano w pkt 2.6. nin. wystąpienia pokontrolnego.

W związku z ww. występującymi zagrożeniami Komendant Miejski podjął działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i delegował w okresie objętym kontrolą ogółem 493⁴⁴ funkcjonariuszy Samodzielnego Pododdziału Prewencji Policji w Częstochowie do pełnienia służby na drodze oraz zlecił z własnej inicjatywy 101 działań⁴⁵ polegających na pełnieniu służby przez dzielnicowych w rejonach skrzyżowań (funkcje prewencyjne oraz w przypadku ujawnienia naruszeń prawa funkcje kontrolno-represyjne).

Zespół Kontroli KMP przeprowadził w 2019 r. kontrolę w WRD, której celem było sprawdzenie i ocena działalności w zakresie realizowanych przez funkcjonariuszy czynności w ramach zagrożeń naniesionych na Krajową Mapę Zagrożeń Bezpieczeństwa⁴⁶, a także sposobu eliminowania tych zagrożeń w przypadku ich potwierdzenia⁴⁷. W wyniku kontroli sformułowano m.in. wniosek o wyznaczenie funkcjonariusza WRD do koordynacji i osobistej realizacji zadań w zakresie weryfikacji i eliminacji zagrożeń naniesionych na KMZB. Wniosek został zrealizowany⁴⁸.

(akta kontroli str. 690-696; 754-757; 1789-1867)

2.2. Analiza informacji zawartych w 10 kartach zdarzeń drogowych⁴⁹ w zakresie danych odnotowanych w pozycji 184 („Uwagi - informacje dodatkowe”) wykazała, że w części X karty prawidłowo oznaczono faktyczne przyczyny wszystkich zdarzeń⁵⁰,

⁴² Miernik nr 17 - zapewnienie optymalnej liczby policjantów ruchu drogowego pełniących bezpośrednio służbę na drogach (odpowiedzialne za realizację Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji); Miernik nr 18 – ocena zaangażowania Policji w zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym (odpowiedzialny za realizację Gabinet Komendanta Głównego Policji); Miernik nr MM7 (monitorowany) – wskaźnik bezpieczeństwa podczas ogólnopolskich działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz poprawy brd (odpowiedzialne za realizację Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji).

⁴³ Dz. Urz. KGP z 2015 r. poz.85, ze zm. Zwane dalej: „Zarządzenie nr 31”.

⁴⁴ W 2018 r. było to 201 funkcjonariuszy, w 2019 r. - 140 funkcjonariuszy i w I półr. 2020 r. - 152 funkcjonariuszy.

⁴⁵ W 2018 r. było to 49 działań, w 2019 r. - 43 działania i w I półroczu 2020 r. - 9 działań.

⁴⁶ Zwana dalej „KMZB”.

⁴⁷ W WRD realizowane były zadania związane z funkcjonowaniem KMZB w takich kategoriach jak: przekroczenie dozwolonej prędkości, niewłaściwa infrastruktura drogowa, nielegalne rajdy samochodowe, zdarzenia z udziałem zwierząt leśnych, zła organizacja ruchu drogowego.

⁴⁸ Komendant Miejski decyzjami z dnia 13 czerwca i 24 września 2019 r. (nr. 95/2019 i 128/2019) powołał w WRD koordynatora lokalnego KMZB na terenie powiatu.

⁴⁹ Nr rejestru zdarzenia: 33445/2020; 29280/2020; 39878/2018; 39082/2018; 4795/2019; 20034/2019; 34784/2019; 43295/2018; 25006/2019; 610/2018.

⁵⁰ Przyczyny (okoliczności zdarzenia) w poz. 129 – nie-ustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych; poz. 137 – nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach (dwukrotnie); 138 -

natomiast w pozycji 184 zostały odnotowane jedynie informacje dodatkowe, których treść nie mogła być ujęta w innych pozycjach kart zdarzeń.

Komendant Miejski wyjaśnił, że „(...) mając na względzie konstrukcję karty Mrd-2, zakres gromadzonych przez nią danych, nie podejmowano analizy pozycji 184 pod kątem możliwości odnotowania danych w tej pozycji z uwagi na brak możliwości zaznaczenia w innych pozycjach karty. Karta w części X »Przyczyny (okoliczności zdarzenia)« zawiera zachowanie kierującego, zachowanie pieszego oraz pozostałe przyczyny. W tych wyszczególnionych przyczynach spowodowanych przez kierującego i pieszego znajduje się pozycja „inne przyczyny” (pozycja 149 i 157) a w pozostałych przyczynach pozycja „inne” (169) dając możliwość właściwego uzupełnienia karty. Biorąc pod uwagę rozbudowany katalog zachowań uczestników ruchu drogowego oraz przyczyn niewynikających z ich winy karta statystyczna zdarzenia drogowego daje możliwość zaznaczenia właściwej opcji, zatem analizowanie tej tematyki należy uznać za zbędne uwzględniając, iż katalog zachowań zawarty w karcie jest wystarczający”.

(akta kontroli str. 721-753; 754-758)

W okresie objętym kontrolą w Krajowym Systemie Informacji Policyjnej⁵¹, Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji⁵² zarejestrowano pięć zdarzeń drogowych⁵³ z udziałem hulajnóg elektrycznych na terenie objętym działalnością KMP, w tym jeden wypadek, w którym jedna osoba odniosła obrażenia. Zdarzenia te w kartach zdarzeń wykazywano w części VIII („Pojazdy uczestniczące”), w poz. 111 („Inny”), natomiast w poz. 184 („Uwagi - informacje dodatkowe”) zawierano uzupełniające informacje (o każdym z tych zdarzeń) z użyciem sformułowania „hulajnoga elektryczna”. Taka praktyka wykazywania zdarzeń drogowych z udziałem kierujących hulajnogami elektrycznymi była zgodna, jak wskazał Komendant Miejski „(...) z rekomendacjami WRD KWP Katowice”.

(akta kontroli str.721; 725; 728-731)

W okresie objętym kontrolą w SEWiK odnotowano jedno zdarzenie drogowe⁵⁴, którego przyczyną było korzystanie z telefonu komórkowego, co prawidłowo odnotowano w sekcji karty Mrd-2 w poz. 149, jako „inne przyczyny” oraz dodatkowo w uwagach, w poz. 184 wpisano: „Przyczyna - korzystanie z telefonu komórkowego”⁵⁵. Komendant Miejski odnosząc się do ww. zdarzenia oraz do praktyki wypełniania części X karty zdarzenia drogowego („Przyczyny/okoliczności zdarzenia”) w sytuacji, w której do wystąpienia zdarzenia drogowego w sposób istotny przyczynił się fakt, że choćby jeden z jego uczestników (kierujący pojazdem) korzystał bezpośrednio przed tym zdarzeniem z telefonu komórkowego (smartfona), w sposób naruszający art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁵⁶, wyjaśnił, że: „(...) Korzystanie z telefonu wymagającego trzymania słuchawki w ręku w znaczny sposób przyczyniło się do zaistnienia zdarzenia drogowego, należy wziąć pod uwagę, że sprawca zdarzenia kierował pojazdem będąc w stanie nietrzeźwości. O tego rodzaju kwalifikacji zdecydowały okoliczności zdarzenia, które miały znaczący wpływ na zachowanie kierowcy.”

(akta kontroli str.721; 726; 732-733; 758)

Odnosząc się do zasadności informowania jednostek Policji o ustaleniach prokuratorskich i rozstrzygnięciach sądowych, dotyczących zdarzeń na drogach

Nieprawidłowe skręcanie (dwukrotnie); 145 – niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami; 149 – Inne przyczyny (dwukrotnie); 165 – Obiekty zwierzęta na drodze; 170 – Nieustalone.

⁵¹ Zwany dalej: „KSIP”.

⁵² Zwany dalej: „SEWiK”.

⁵³ Nr rejestru zdarzenia: 42107/2019, 64169/2019, 28394/2020, 29280/2020, 33445/2020.

⁵⁴ Zdarzenie z dnia 29 lipca 2018 r. nr rejestru 39878/2018.

⁵⁵ Nietrzeźwa kierująca - poziom alkoholu we krwi 0,87 mg/l.

⁵⁶ Dz. U. z 2020 r. poz. 110, ze zm., zwana dalej „PoRD”.

(w szczególności odnośnie przyczyn ich wystąpienia), Komendant Miejski wyjaśnił, że: „(...) rozstrzygnięcia sądowe dotyczące zdarzeń drogowych są przesyłane do jednostki Policji występującej z wnioskiem o ukaranie lub aktem oskarżenia (będącej oskarżycielem publicznym) celem odnotowania zawartych w nich danych w stosowanych bazach danych, a także dołączenia ich do akt prowadzonego bądź zakończono postępowania mogącego stanowić podstawę do podjęcia dalszych decyzji związanych z przesłanym rozstrzygnięciem”.

Komendant Miejski odnosząc się do działań podejmowanych na rzecz pozyskiwania i weryfikacji danych w systemie SEWiK, w związku z prawomocnymi orzeczeniami właściwych organów, wyjaśnił, m.in. że: „(...) przesłane rozstrzygnięcia nie są odnotowywane w bazie SEWiK, lecz w innych systemach związanych z zapewnieniem niezbędnej informacji dla funkcjonariuszy, dokonujących kontroli w ruchu drogowym”.

(akta kontroli str. 754-755; 758; 2147-2158)

2.3. W okresie objętym kontrolą w KMP sporządzano okresowe analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z wymogami § 5 ust. 1 pkt 3 Zarządzenia Nr 31. Z ww. analiz wynikało, że ciągami komunikacyjnymi, na których w okresie kontrolowanym doszło do największej liczby zdarzeń drogowych były⁵⁷: al. Wojska Polskiego (58 zdarzeń⁵⁸), al. Jana Pawła II (33 zdarzenia⁵⁹), ul. Jagiellońska (26 zdarzeń⁶⁰), al. Wolności (24 zdarzenia⁶¹), ul. Kilińskiego (21 zdarzeń⁶²), al. Niepodległości (20 zdarzeń⁶³).

Dane zawarte w ww. dokumentach, jak wyjaśnił Naczelnik WRD, wykorzystywane były przede wszystkim do dyslokacji i organizowania służb funkcjonariuszy w miejscach, w których dochodzi do największej liczby zdarzeń bez względu na to czy faktyczny poziom zagrożenia ulega w danym czasie poprawie. Dalej Naczelnik WRD wyjaśnił, że opracowania i analizy oraz zawarte w nich wnioski są omawiane z funkcjonariuszami pełniącymi służbę na drodze i w biurze, a ich treść dostępna jest na stronie intranetowej KMP⁶⁴ dla ogółu funkcjonariuszy KMP.

Odnosząc się do kryteriów typowania miejsc szczególnie niebezpiecznych, Naczelnik WRD wyjaśnił, że Zarządzenie nr 31 nie wskazuje bezpośrednio, jakiego rodzaju kryteria należy przyjąć przy wyznaczaniu miejsc szczególnie niebezpiecznych, a § 5 ust. 1 pkt 2 lit b Zarządzenia 31 mówi o kumulacji zdarzeń drogowych, czyli nagromadzeniu, skupieniu zdarzeń drogowych w konkretnej lokalizacji lub odcinku drogi. Dalej Naczelnik wyjaśnił, że do chwili obecnej⁶⁵ „(...) nie otrzymano żadnych wytycznych w zakresie typowania miejsc niebezpiecznych z KWP Katowice - ani innych nadrzędnych jednostek Policji - w odniesieniu do ogółu zdarzeń, natomiast stworzone zostały kryteria wyznaczania miejsc niebezpiecznych dotyczących zdarzeń z udziałem pieszych uczestników ruchu drogowego (...) zawarte w „Wojewódzkim Programie Działań Policji na Rzecz Bezpieczeństwa Pieszych na lata 2018-2020”.

(akta kontroli str. 157-158; 171-206; 279; 282-283; 1671-1788)

⁵⁷ Wg informacji zawartych w półrocznych i rocznych analizach i ocenach stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jako miejsca niebezpieczne w okresie objętym kontrolą, z największą ilością zdarzeń wyszczególniono łącznie 19 ulic. W nin. wystąpieniu pokontrolnym, wymieniono jedynie te, na których doszło do 20 i powyżej 20 zdarzeń w okresie objętym kontrolą.

⁵⁸ Z czego: 32 zdarzenia w 2018 r., 22 zdarzenia w 2019 r. i cztery zdarzenia w I półroczu 2020 r.

⁵⁹ Z czego: 15 zdarzeń w 2018 r., 10 zdarzeń w 2019 r. i osiem zdarzeń w I półroczu 2020 r.

⁶⁰ Z czego: osiem zdarzeń w 2018 r., 14 zdarzeń w 2019 r. i cztery zdarzenia w I półroczu 2020 r.

⁶¹ Z czego: 10 zdarzeń w 2018 r. i 14 zdarzeń w 2019 r.

⁶² Z czego: 16 zdarzeń w 2018 r. i pięć zdarzeń w I półroczu 2020 r.

⁶³ Z czego: 12 zdarzeń w 2019 r. i osiem zdarzeń w I półroczu 2020 r.

⁶⁴ W zakładce WRD/Analizy.

⁶⁵ Tj. 17 listopada 2020 r.

2.4. W okresie objętym kontrolą Komendant KMP nie korzystał w procesie analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego z opracowań naukowych i materiałów eksperckich przygotowywanych przez podmioty zewnętrzne.

(akta kontroli str. 515-517)

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, 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, że liczba zdarzeń drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami (z rowerzystami) wzrosła o 9,6%, tj. z 4 903 w 2016 r. do 5 374 w 2019 r., a jednocześnie liczba zastosowanych wobec nich środków prawnych wzrosła o 12,2%, tj. z 23 987 w 2016 r. do 26 907 w 2019 r. Średnio zastosowane środki prawne na jedno zdarzenie drogowe spowodowane przez kierujących wzrosły z 4,9 w 2016 r. do 5,0 w 2019 r.

W przypadku pieszych, liczba spowodowanych przez nich zdarzeń drogowych w tym okresie spadła o 25,4%, tj. z 63 do 47, natomiast spadek zastosowanych wobec nich środków prawnych wyniósł 84,9%, z 3 047 w 2016 r. do 459 w 2019 r. Średnio zastosowane środki prawne na jedno zdarzenie drogowe spowodowane przez pieszego zmalały z 48,4 w 2016 r. do 9,7 w 2019 r.

W przypadku rowerzystów liczba spowodowanych przez nich zdarzeń drogowych w latach 2018-2019 spadła o 40,3%, tj. z 685 do 409, natomiast spadek zastosowanych wobec nich środków prawnych wyniósł 9,6%, z 83 w 2018 r. do 75 w 2019 r. Średnio zastosowane środki prawne na jedno zdarzenie drogowe spowodowane przez rowerzystów zmalały z 8,2 w 2016 r. do 5,4 w 2019 r.

W latach 2016-2019 w stosunku do kierujących (wraz z rowerzystami) zastosowano łącznie 108 051 środków prawnych (mandatów karnych, pouczeń i wniosków o ukaranie), podczas gdy byli oni sprawcami łącznie 20 844 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 6 629 środków prawnych, podczas gdy byli oni sprawcami 239 zdarzeń drogowych, tj. stosunek zastosowanych środków prawnych do liczby zdarzeń wyniósł 28:1. 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, jaki powodują, objęci działaniami represyjnymi przez funkcjonariuszy KMP, pomimo pozytywnego, odnotowywanego w poszczególnych latach spadku liczby zastosowanych środków prawnych wobec pieszych, w relacji do zdarzeń przez nich spowodowanych.

(akta kontroli str. 759-829)

2.6.1. Badanie próby 20 zdarzeń zaewidencjonowanych w Systemie Wspomagania Dowodzenia Państwowej Straży Pożarnej⁶⁶ w zakresie prawidłowości i kompletności rejestracji przez Policję danych dotyczących zdarzeń drogowych, w okresie kontrolowanym, wykazało, że wszystkie te zdarzenia zostały odnotowane w systemie SEWiK. Każdorazowo na miejscu zdarzenia obecni byli i wykonywali czynności służbowe funkcjonariusze Policji. W ww. zdarzeniach nie odnotowano ofiar śmiertelnych. Policja prawidłowo określiła współrzędne geograficzne miejsc zdarzeń drogowych, informacje w systemie SEWiK, w tym zakresie były zgodne z informacjami wynikającymi z kart zdarzeń drogowych sporządzanych przez

⁶⁶ Zwany dalej: „SWD PSP”.

funkcjonariuszy w miejscach zdarzeń drogowych. Natomiast różnice współrzędnych geograficznych określone przez Policję i SWD PSP wynosiły od 3 m do 1,4 km. W sprawie różnic w lokalizacji tych miejsc zdarzeń Komendant Miejski PSP wyjaśnił, że: „(...) w sytuacji poprawnego pełnego adresu system po otrzymaniu formatki z Wojewódzkiego Centrum Powiadamiania Ratowniczego⁶⁷ bądź po wprowadzeniu adresu po przyjęciu zgłoszenia bezpośrednio na numer 998 przez dyżurnego Stanowiska Kierowania Komendanta Miejskiego system SWD PSP przyjmuje współrzędne automatycznie z bazy teryt). W sytuacji niepełnych danych (np. uzupełnienie wyłącznie ulicy bez numeru) system określa przybliżone współrzędne”.

(akta kontroli str. 830-896; 897-927; 928-1038)

2.6.2. Według stanu na 12 października 2020 r., w KSIP SWD KMP zarejestrowano w okresie objętym kontrolą ogółem 27 zamachów samobójczych z ustalonym sposobem popełnienia poprzez „rzucenie się pod pojazd w ruchu”.

Zgodnie z § 3 ust. 5 pkt 1 Zarządzenia nr 31, 19 z ww. zdarzeń⁶⁸ (tj. 70,4%) nie podlegało rejestracji w SEWiK, gdyż były związane wyłącznie z ruchem pojazdu szynowego, w którym brał udział pieszy przechodzący przez torowisko kolejowe.

Pozostałe osiem zdarzeń⁶⁹ zarejestrowanych w bazie KSIP (tj. 29,6%) miało związek z ruchem drogowym i nie były zarejestrowane w SEWiK, pomimo, iż w dwóch z tych zdarzeń zachodziły przesłanki do ich rejestracji wynikające z § 3 pkt 1, Zarządzenia Nr 31, który stanowił, że Jednostki Policji rejestrują w SEWiK informacje dotyczące zgłoszonych zdarzeń drogowych⁷⁰ zaistniałych lub mających początek na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu, co szczegółowo opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 1039-1056)

2.6.3. Analiza próby 10 zdarzeń⁷¹, do których doszło z winy pieszego, a jedyną ofiarą zdarzenia był sprawca (pieszy), który doznał obrażeń lekkich (lub nie doznał żadnych obrażeń) wykazała, że w siedmiu przypadkach (70%) ofiary zakwalifikowano, jako lekko ranne⁷², w jednym przypadku (10%), jako ciężko ranna⁷³, w jednym przypadku (10%) odnotowano brak obrażeń⁷⁴ i w jednym przypadku (10%) nie ustalono obrażeń⁷⁵.

⁶⁷ Zwane dalej: „WCPR”.

⁶⁸ Nr. ZIW-166235674Y, ZIW-166418723M, ZIW-166496685Y, ZIW-166527377U, ZIW-166544870R, ZIW-166626368W, ZIW-166836191R, ZIW-167223254W, ZIW-167263399K, ZIW-167348757H, ZIW-167374360D, ZIW-167576329Q, ZIW-167600471X, ZIW-167801432W, ZIW-167820765K, ZIW-167826317Q, ZIW-168075734J, ZIW-168093388P, ZIW-168484359J.

⁶⁹ Nr. ZIW-167612296F, ZIW-168195802R, ZIW-168534622M, ZIW-168970856J, ZIW-169138808C, ZIW-169251604Y. W trzech przypadkach usiłowanie wbiegnięcia przed nadjeżdżający pojazd udaremnione przez rodzinę lub inne osoby lub szybką reakcją kierowcy, w jednym przypadku położenie się na jezdni i w dwóch przypadkach podejrzane zachowanie w bezpośredniej okolicy drogi. W każdym z tych przypadków Policja podejmowała działania, w wyniku, których nie stwierdzono zaistnienia zdarzenia drogowego, tj. wypadku lub kolizji oraz dwa zdarzenia niezarejestrowane w SEWiK. - Nr. ZIW-167074838J, ZIW-167573993R

⁷⁰ Stosownie do § 2 pkt 1, ppkt 3 zdarzenie drogowe to wypadek drogowy lub kolizja drogową.

⁷¹ Dobór celowy.

⁷² Nr. EWK-106785593H (KW-11394/2018); EWK-107507443P (KW-67259/2018); EWK-107936354A (KW-24629/2019); EWK-108120175Q (KW-45223/2019); EWK-108552468D (KW-1396/2020); EWK-108574534L (KW-2710/2020); EWK-106781125W (KW-11059/2018).

⁷³ EWK-106776843E (KW-10835/2018).

⁷⁴ Nr. EWK-108257509E (KW-57027/2019) - Sprawca wtargnął pod nadjeżdżający pojazd, pod wpływem alkoholu 1,08 mg/dm³, wezwano Zespół Ratownictwa Medycznego. Pieszy sprawca odmówił przewiezienia go do szpitala w celu dalszej diagnostyki. Po wywołanej awanturze przewieziony do izby wytrzeźwień, sporządzono wniosek o ukaranie.

⁷⁵ Nr. EWK-106783220F (KW-11275/2018) - operator monitoringu zarejestrował potrącenie pieszej przez pojazd i zawiadomił Policję, piesza po zdarzeniu wstała i oddaliła się. Pomimo wszczęcia poszukiwań osoby nie odnaleziono.

Na okoliczność kwalifikacji obrażeń dwóch ofiar ww. zdarzeń Policja powołała biegłych sądowych. W jednym przypadku biegły określił stopień obrażeń poszkodowanego, jako ciężko ranny⁷⁶ i takie obrażenia widniały w SEWiK, a w drugim przypadku pomimo opinii biegłego, że obrażenia ciała osoby „(...) spowodowały naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia na okres powyżej siedmiu dni, co wyczerpywało dyspozycję art. 157 § 1 KK” nie dokonano zmiany w systemie i była ona zakwalifikowana, jako lekko ranna. Powyższe szczegółowo opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Na podstawie opisów w dokumentacji źródłowej⁷⁷ ustalono, że jeden z pieszych - sprawca wypadku wykazany w SEWiK, jako lekko ranny, mógł doznać obrażeń cięższych niż zarejestrowane (w opisie złamanie palca lewej stopy), co szczegółowo opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

W sprawie kwalifikacji odniesionych obrażeń w zdarzeniach drogowych, w których sprawcami byli piesi i tylko oni odnieśli obrażenia Naczelnik WRD wyjaśnił, że: „(...) w treści Zarządzenia nr 31 zawarta jest definicja osoby ciężko i lekko rannej (par. 2 ust. 1 pkt 5 i pkt. 6) i ona stanowi, o fakcie zakwalifikowania sprawcy zdarzenia doznającego jakichkolwiek obrażeń ciała do ofiar, ale tylko i wyłącznie ze statystycznego punktu widzenia. Wówczas w systemie SEWiK osoba piesza będąca sprawcą zdarzenia, w którym tylko i wyłącznie ona doznała obrażeń ciała, jest jednocześnie ofiarą tego zdarzenia, z uwagi na poniesione obrażenia - bez względu czy lekko czy też ciężko. Natomiast rozpatrując zdarzenie drogowe w znaczeniu kodeksowym (kodeks karny, kodeks wykroczeń) w sytuacji, kiedy pieszy sprawca, doznaje obrażeń ciała, mając na względzie treść art. 177 par. 1 KK, nawet w przypadku ciężkich obrażeń ciała, czyn taki nie stanowi znamion przestępstwa a zachowanie pieszego jest kwalifikowane w takiej sytuacji, jako wykroczenie w ruchu drogowym i pieszy odpowiada za czyn określony w art. 86 par. 1 KW (zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla innych uczestników) lub art. 97 KW (naruszenie przepisów ruchu drogowego bez powodowania zagrożenia bezpieczeństwa). Zatem w przypadku, kiedy tylko i wyłącznie w zdarzeniu drogowym sprawca doznaje obrażeń ciała, kwalifikacja prawna obrażeń ciała (rozstrój zdrowia lub naruszenie czynności narządów ciała na okres poniżej lub powyżej dni 7) nie wpływa na kwalifikację czynu, gdyż tylko osoba powodująca zdarzenie doznała obrażeń a nie inna osoba - jak wskazuje art. 177 par. 1 KK. Osoba taka bez względu na rodzaj obrażeń podlega odpowiedzialności administracyjno-porządkowej (kodeks wykroczeń). Powyższa sytuacja ma zastosowanie w przypadku braku jakichkolwiek wątpliwości, co do sprawcy czynu. Gdy takie wątpliwości się pojawiają (osoba nie jest sprawcą) wówczas warunkują one dalszy tok postępowania w sprawie i wówczas kwalifikacja prawna obrażeń ciała jest niezbędna do uznania czy zaistniały czyn stanowi przestępstwo (rozstrój zdrowia lub naruszenie czynności narządów ciała na okres powyżej dni 7) czy też wykroczenie (rozstrój zdrowia lub naruszenie czynności narządów ciała na okres poniżej dni 7)”.

W ww. sprawie Zastępca Naczelnika Wydziału do walki z przestępczością przeciwko mieniu wyjaśnił, że Wydział Kryminalny „(...) Z uwagi na złożoność prowadzonych postępowań przygotowawczych, wynikającą z charakteru zdarzenia, jakim jest wypadek komunikacyjny, nie jest możliwe opracowanie uniwersalnej procedury/metodyki, która mogłaby być wykorzystana w przypadku rozpatrywania tego typu spraw. (...) mając na względzie zakres przedmiotowy prowadzonego postępowania oraz jego ekonomikę, nie ustala się rodzaju i kwalifikacji prawnej

⁷⁶ Opinia biegłego niedostępna z powodu przesłania materiałów do Prokuratury Rejonowej w Częstochowie - Południe - nr RSD-G3/2018.

⁷⁷ Raport historii działania [SWD-R-009] z dnia 26 sierpnia 2019 r. (EWK-108552468D).

obrażeń sprawcy zdarzenia. Rodzaj i kwalifikacja prawna obrażeń sprawcy ustalana jest wyłącznie w przypadkach, gdy w sprawie może być stwierdzona współwina lub przyczynienie, w wyniku, którego osoba sprawcy może uzyskać status pokrzywdzonego w odrębnym postępowaniu. Kwestia wskazania konkretnych osób, co do których istnieje potrzeba ustalenia kwalifikacji prawnej obrażeń, wynika bezpośrednio z poczynionych ustaleń indywidualnego postępowania przygotowawczego oraz podlega ocenie prokuratora, który (...) ma wyłączne prawo do decydowania o wykorzystaniu dowodów zawierających dokumentację lekarską oraz występowania do szpitali z wnioskiem o przesłanie kopii dokumentacji medycznych, celem wykorzystania w prowadzonych postępowaniach przygotowawczych”.

(akta kontroli str. 720; 1057-1230)

NIK zwraca uwagę, iż Policja jest zobowiązana gromadzić dane dotyczące wszystkich zdarzeń drogowych, w tym o powstałych obrażeniach u wszystkich uczestników tych zdarzeń, niezależnie od tego czy jedyną ofiarą był sprawca zdarzenia, a także niezależnie od formy i terminu zakończenia sprawy. Postanowienia Zarządzenia Nr 31 w zakresie kwalifikacji stopnia ciężkości obrażeń na potrzeby statystyk prowadzonych w systemie SEWiK nie odwołują się do zasad i sposobów ich ustalania, określonych w Kodeksie karnym.

2.6.4. Analiza pięciu zdarzeń drogowych⁷⁸, w których śmierć poniosło siedem osób⁷⁹ wykazała, że w części kart zdarzeń drogowych i w części SEWiK nie odnotowano poziomu alkoholu w organizmie kierujących, co szczegółowo opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str.1948-1953; 1954-2040; 2041-2048; 2135-2136)

2.7. Analiza 15 zdarzeń drogowych⁸⁰ wykazała, że 10 lokalizacji, w których doszło do ww. zdarzeń drogowych było miejscami wskazanymi, jako niebezpieczne, zarówno w Analizie i ocenie stanu brd na terenie podległym KMP w Częstochowie w I półroczu 2020 r., w porównaniu do I półrocza 2019 r., jak i w Informacji o stanie brd na terenie podległym KMP w Częstochowie w I kwartale 2020 r., w porównaniu do I kwartału 2019 r. W okresie ostatnich 12 miesięcy poprzedzających analizowane zdarzenia, w trzech z tych miejsc doszło od ośmiu do 11 zdarzeń drogowych, a w siedmiu miejscach odnotowano jedno lub nie odnotowano żadnego zdarzenia.

Obsługę wszystkich zdarzeń wykonywali policjanci WRD. Trzydzieści zdarzeń było obsługiwanych przez patrole (przynajmniej dwuosobowe), w których co najmniej jeden funkcjonariusz posiadał stosownie do § 6 ust 1 Zarządzenia Nr 30 KGP z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach przeszkolenie w zakresie ruchu drogowego. Dwa zdarzenia były obsługiwane przez patrole jednoosobowe, a funkcjonariusze nie posiadali takiego przeszkolenia, jednak w obydwu przypadkach były to kolizje, bez osób poszkodowanych i zdarzenia miały miejsce w godz. 14⁰⁰ i 15⁰⁰, co było zgodne z § 6 ust. 2 ww. Zarządzenia nr 30.

Z każdego zdarzenia drogowego sporządzono kartę zdarzenia drogowego a informacje ujęte w systemie SEWiK były zgodne z informacjami ujętymi w tych

⁷⁸ Nr. SEWiK: EWK-108099643T (KW-42668/2019); EWK-106887453M (KW-18123/2018); EWK-107376131M (KW- 55664/2018); EWK-109378343J (KW-50673); EWK-108577205W (KW-2886/2020)

⁷⁹ Dobór próby z bazy liczącej 102 pozycje.

⁸⁰ Dobór celowy zdarzeń drogowych, 10 wypadków i 5 kolizji drogowych na podstawie zgłoszeń zaewidencjonowanych w systemie SWD w I półroczu 2020 r. Nr EWK – 108552599E (KW-1400/2020); EWK – 108591293W (KW-3778/2020); EWK – 108636446T (KW-4722/2020); EWK – 108668583T (KW-7258/2020); EWK – 108717496U (KW-8761/2020); EWK – 108731680X (KW-9959/2020); EWK – 108767242T (KW-13089/2020); EWK – 108790789C (KW-14960/2020); EWK – 108951617C (KW-22674/2020); EWK – 108027159Q (KW-26943/2020); EWK – 108047934X (KW-28376/2020); EWK – 108110785K (KW-31601/2020); EWK – 108156792N (KW-33604/2020); EWK – 108159876K (KW-33912/2020); EWK – 108189535J (KW-34719/2020).

kartach. Okoliczności zdarzeń drogowych zamieszczone w karcie zdarzenia drogowego były zgodne z dokumentacją sporządzoną przez policjantów i zapisami notatnika służbowego. Współrzędne z SEWiK miejsc zdarzeń drogowych na mapie Microsoft Edge były zgodne z współrzędnymi określonymi w poszczególnych kartach zdarzeń oraz zawartymi w nich opisami i szkicami miejsc zdarzeń.

W sześciu wypadkach siedmiu poszkodowanych zakwalifikowano, jako lekko rannych, a w czterech wypadkach pięciu poszkodowanych zakwalifikowano, jako ciężko rannych. Stopień ciężkości obrażeń ofiar ww. wypadków w trzech przypadkach ustalili funkcjonariusze Wydziału Kryminalnego⁸¹ na podstawie opinii biegłych, a w pozostałych siedmiu przypadkach (dwóch ciężko rannych i pięciu lekko rannych) - funkcjonariusze komisariatów⁸² prowadzący poszczególne czynności sprawdzające lub postępowania przygotowawcze. Z pięciu ww. poszkodowanych przesłankami kwalifikacji obrażeń, jako lekko ranni był fakt, że jedna osoba na miejscu zdarzenia nie wymagała pomocy medycznej⁸³, w jednym przypadku stan osoby określono po zasięgnięciu opinii biegłego z zakresu chirurgii i ortopedii⁸⁴ i w trzech przypadkach na podstawie notatek urzędowych, w których obok opisu obrażeń zapisano, że osoby te zostały wypisane / zwolnione do domu⁸⁵.

(akta kontroli str. 1382-1435; 1436-1670; 2138-2146; 2242-2251; 2230-2241)

2.8. Badanie sposobu ustalania służby na drogach funkcjonariuszy WRD dokonano na próbie pięciu dyslokacji, w pięciu dniach począwszy od 17 września do 15 października 2020 r. Badanie wykazało, że zgodnie z § 4 ust. 1 Zarządzenia Nr 30 „*Plany dyslokacji służby Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Częstochowie*”⁸⁶ obowiązujące w ww. okresie⁸⁷ ustalali Naczelnik WRD bądź jego Zastępca. Podstawą ich opracowania były dane i wytyczne zawarte w obowiązujących w danym czasie działaniach międzynarodowych⁸⁸, krajowych⁸⁹, wojewódzkich⁹⁰ i własnych⁹¹ na rzecz brd. Ponadto, integralną część Planów dyslokacji WRD stanowiły trasy patrolowe, które wg *Analizy i oceny stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie podległym KWP w Częstochowie w I półroczu 2020 r. w porównaniu do I półroczu roku 2019*, były zagrożone występowaniem zdarzeń drogowych⁹².

⁸¹ Dalej zwany „WK”.

⁸² Po dwa zdarzenia Komisariat Policji (KP) w Olsztynie; KP 1; KP 3 i jedno zdarzenia KP 2.

⁸³ Zapis w notatniku służbowym.

⁸⁴ Notatka służbowa znajdująca się w aktach sądowych sygn. IV W 468/20.

⁸⁵ Notatki służbowe znajdujące się w aktach sądowych sygn. XI 209/20, sygn. XVI 141/20 i sygn. XVI W570/20.

⁸⁶ Dalej zwane: „Plany dyslokacji WRD”.

⁸⁷ W ww. okresie ustalono cztery Plany dyslokacji, które obowiązywały: 1) od 1 do 15 września 2020 r., 2) od 16 do 30 września 2020 r., 3) od 1 do 15 października 2020 r. i 4) od 16 do 31 października 2020 r.

⁸⁸ „THUNDER 2020” - od 14 września do 20 października 2020 r. (działania wymierzone w przestępczość przeciwko środowisku naturalnemu, a w szczególności dotyczące dzikiej fauny i flory, których celem jest identyfikacja sprawców przestępstw, w tym o charakterze zorganizowanym. Działania były skoncentrowane na ujawnianiu czynów zabronionych dotyczących przewozu i obrotu wewnątrzspółnotowego okazami roślin oraz zwierząt gatunków objętych przepisami UE dotyczącymi CITES tj. – objętych konwencją o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem); „DEMETER VI” – od 14 września do 20 października 2020 r. (działania polegające na kontroli transgranicznego przemieszczania odpadów oraz substancji zubożających warstwę ozonową – fluorowodorowych gazów cieplarnianych w obrocie morskim, lotniczym oraz lądowym); „PANDORA V” – w dniach 14-25 września 2020 r. (działania polegające na zwalczaniu i ograniczaniu przestępczości dotyczącej kradzieży i nielegalnego obrotu dobrami kultury).

⁸⁹ „Kaskadowy Pomiar Prędkości”.

⁹⁰ „Bezpieczny Pieszy”, „Bezpieczne skrzyżowania”, „Nie dla prędkości”.

⁹¹ „NURD”, „Alkohol”, „ADR – ODPADY”.

⁹² 1) Patrol: SP 354-05 (czas służby 14:00-22:00 w dniu 17 września 2020 r.) Dyslokacja – DK-1 i zadania doraźne określone w wykazie na trasach patrolowych wskazanych pod nr 5 w Planie dyslokacji WRD od 16 do 30 września 2020 r.; 2) Patrol: SP 354-26 (czas służby 14:00-22:00 w dniu 24 września 2020 r.) Dyslokacja – DW – 494, 491 i 483 oraz ulice zgodnie z wykazem tras patrolowych wskazanych pod nr 12 w Planie dyslokacji WRD od 16 do 30 września 2020 r.; 3) Patrol: SP 354-24 (czas służby 05: 00 – 13: 00 w dniu 1 października 2020 r.) Dyslokacja – DK-91 oraz ulice zgodnie z wykazem tras patrolowych wskazanych pod nr 18 w Planie dyslokacji WRD od 1 do 15 października 2020 r.; 4) Patrol: SP 354-14 (czas służby 16: 00 – 00: 00 w dniu 8-9

(akta kontroli str. 157-170; 199-206; 279; 518-556; 557-688; 602-617; 630; 635-645)

W ramach badania dyslokacji stwierdzono, że w dwóch z pięciu dyslokacji (40%), w dniach 24 września i 1 października 2020 r. uwzględniono wnioski, w których zgłaszający sygnalizowali występowanie potencjalnych zagrożeń wywołanych przez uczestników ruchu drogowego⁹³.

(akta kontroli str. 607-611; 630-631; 659-680)

Każda z badanych pięciu dyslokacji przewidywała dla patrolu WRD zadania z zakresu ochrony bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym, określone w programach krajowych, wojewódzkich oraz miejscowych, takich jak np. THUNDER, Demeter, Pandora - obowiązujące w dniu pełnienia służby oraz zadania z zakresu zapobiegania popełniania przestępstw i wykroczeń⁹⁴.

Zastępca Komendanta odnosząc się do badanych dyslokacji wyjaśnił, że na ich tworzenie wpływ ma również, tak jak i na pozostałe dyslokacje patroli, „Powiatowy Program Zapobiegania Przemocności oraz Ochrony Bezpieczeństwa Obywateli i Porządku Publicznego na lata 2019-2022”⁹⁵, którego tezy są tożsame z zakresem funkcjonowania WRD.

(akta kontroli str. 603-616; 631; 647-648; 681-688; 697-719)

2.9. Analiza zaewidencjonowanych w Systemie Elektronicznej Sprawozdawczości Policji⁹⁶ 11 informacji zawartych w Statystycznych kartach czynności policjanta ruchu drogowego⁹⁷ wykazała, że policjanci spędzili na służbie ogółem 88 godzin z tego 70 godzin (79,5% czasu) na drodze w ramach nadzoru i kontroli ruchu na trasie / w rejonie, przy obsłudze zdarzeń drogowych, ręcznym kierowaniu ruchem i 18 godzin (20,5% czasu) przy wykonywaniu innych czynności takich jak udział w rozprawach, sporządzanie dokumentacji służbowej, przygotowanie i odprawa do służby, szkolenia, narady, przerwy.

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, i tak:

- w karcie ze służby z 15 października 2020 r. funkcjonariusza nr 666549 – w bazie SESPól, w tabeli „Liczba kierujących poddanych badaniu na zawartość alkoholu”, odnotowano 4 takie badania, natomiast w notatniku służbowym funkcjonariusza takich badań nie odnotowano;
- w karcie ze służby z 17 września 2020 r. funkcjonariusza nr 681270 – w bazie SESPól, w tabeli „Liczba legitymowanych osób ogółem: w tym: uczestników RD”,

października 2020 r.) Dyslokacja – trasa patrolowa wraz z wykazem ulic określona pod nr 33 w Planie dyslokacji WRD od 1 do 15 października 2020 r.; 5) Patrol SP 354-26 (czas służby 8: 00 – 16: 00 w dniu 15 października 2020 r.) Dyslokacja - Trasa patrolowa w ścisłym centrum miasta wraz z wykazem ulic określonym pod nr 38 w Planie dyslokacji WRD od 1 do 15 października 2020 r.

⁹³ Dla obydwu patroli dotyczyło to m.in. kontroli stanu trzeźwości i stanu psychofizycznego kierowców autobusów komunikacji miejskiej, motorniczych, a także kierujących innymi autobusami, którymi prowadzony był przewóz osób (pismo sygn. WRD-5320-59/6212/20); kontroli pojazdów ciężarowych i ujawniania wykroczeń przez nich popełnianych (pismo sygn. WRD5320-53-15304/19); dla patrolu z 24 września 2010 r., dodatkowo zwrócenie uwagi na kierujących konkretnymi pojazdami, którzy poruszają się z nadmierną prędkością w rejonie ul. Legionów, ul. Kusieckiej, ul. Boh. Monte Casino (pismo sygn. WRD5455-5/8224/20).

⁹⁴ „Poszukiwany”. Działania operacyjno-taktyczne na terenie KMP polegające na kontroli miejsc zamieszkania osób poszukiwanych, a także kontrola „melin”, salonów gier, hoteli, okolic sklepów, targowisk, dworców PKP i PKS, schronisk dla bezdomnych w celu zatrzymania osób poszukiwanych.

⁹⁵ Program przesłany przez Starostwo Powiatowe do KMP otrzymała w dniu 25 lipca 2019 r. pkt 8 Bezpieczeństwo w ruchu drogowym. 1) Poprawa bezpieczeństwa pieszych, 2) Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

⁹⁶ Zwany dalej „SESPól”.

⁹⁷ Dobór próby celowy wg kryterium dyslokacji w pięciu dniach dobranych, w jednym dniu każdego z pięciu tygodni poprzedzających rozpoczęcie kontroli (22 października 2020 r.). Dla każdego z pięciu dni analizowanych pod kątem dyslokacji służby na drogach, wybrano po dwóch (w jednym przypadku patrol składał się z trzech) funkcjonariuszy pełniących służbę tego dnia (z różnych patroli) - łącznie 11 różnych funkcjonariuszy (jeden patrol trzy osobowy).

odnotowano 3 osoby legitymowane natomiast w notatniku służbowym 2, ponadto w notatniku odnotowano 40 osób poddanych badaniu na zawartość alkoholu, a w systemie odnotowano 20 osób poddanych takim badaniom.

Obydwaj ww. funkcjonariusze wyjaśnili, że błędy te wyniknęły z powodu pomyłki lub nieuwagi, natomiast nie pamiętali czy wprowadzali informacje do systemu SESPol osobiście.

Tylko jeden spośród 11 funkcjonariuszy wprowadził informacje do karty czynności osobiście, w pozostałych przypadkach byli to inni funkcjonariusze. W sprawie wypełniania kart czynności, wszyscy funkcjonariusze w złożonych wyjaśnieniach wskazywali ograniczenia w dostępie do sprzętu przy wprowadzaniu danych do kart statystycznych (dostępne dwa komputery a w przypadku prowadzonej odprawy tylko jeden).

Odnośząc się do wypełniania kart statystycznych przez policjantów i ograniczeń sprzętowych Naczelnik wyjaśnił, że *„Funkcjonariusze mają obowiązek wprowadzania danych do systemu indywidualnie, jednakże z uwagi na niewystarczającą liczbę stanowisk komputerowych możliwości wprowadzenia danych do systemu były ograniczone. W praktyce funkcjonariusz, który zalogował się, jako pierwszy wprowadzał na swojej karcie wyniki podawane indywidualnie ustnie przez każdego z funkcjonariuszy. Funkcjonariusz wprowadzający dane statystyczne nie miał wglądu do notatnika służbowego funkcjonariusza, który podawał swoje wyniki. W takiej sytuacji mogło dojść do rozbieżności w zakresie wprowadzanych danych w porównaniu z zapisami w notatnikach służbowych. Pragnę wyjaśnić, iż w dniu 14 listopada 2020 r poleciłem zwiększyć liczbę stanowisk z 2 do 13 pozwalających na wprowadzanie danych do systemu SESPol przy użyciu komputerów marki Getac”*. Dalej Naczelnik wyjaśnił, że: *„Z uwagi na ograniczenia sprzętowe, zmianę służby i związany z nią ruch osobowy, odprawę do służby, sporządzanie dokumentacji ze zdarzeń, przy uwzględnieniu dostępnej liczby stanowisk, nie było możliwości wprowadzenia jednocześnie przez wszystkich funkcjonariuszy danych do systemu, nie powodując wydłużenia czasu służby funkcjonariuszy, zwłaszcza podczas przeprowadzanych działań krajowych czy wojewódzkich, w których znacząco zwiększona była ich liczba. (...) zwiększona ilość stanowisk do wprowadzenia danych, (...) pozwala na to, aby funkcjonariusze indywidualnie wprowadzali dane statystyczne do SESPol, wykorzystując swoje konto i kartę KM. Jednak wciąż pozostaje nierozwiązany problem w zakresie wykorzystania pomieszczenia w kontekście funkcjonariuszy w nim przebywających i w przypadku ich liczby większej niż 13, fakt oczekiwania na możliwość wprowadzenia danych, zwłaszcza podczas przeprowadzanej odprawy do służby”*.

(akta kontroli str.2041-2046; 2050-2118)

2.10. W okresie objętym kontrolą; w jednostce kontrolowanej realizowano działania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zarówno w 2018 r. jak i 2019 r. w KMP wdrożono i realizowano na rzecz brd:

- 11 działań o charakterze krajowym⁹⁸;
- pięć działań o charakterze wojewódzkim⁹⁹;
- cztery działania własne¹⁰⁰.

⁹⁸ Działania policyjne o charakterze krajowym: „Alkohol i narkotyki”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Bezpieczny weekend”, „Kaskadowy pomiar prędkości”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, „Pasy”, „Prędkość”, „SMOG”, „Telefon”, „Truck&Bus”, „Znicz”.

⁹⁹ Działania policyjne o charakterze wojewódzkim: „Bezpieczne skrzyżowania”, „Bezpieczny Pieszy”, „Motocykl&Quad”, „Nie dla prędkości” (tylko w 2018 r.), „Prędkość” (tylko w 2019 r.), „Z narkotykami nie po drodze”.

¹⁰⁰ Działania policyjne wdrożone z inicjatywy Komendanta KMP: „Pieszy”, „ADR”, „Alkohol”, „Rowerem bezpiecznie”.

W I półroczu 2020 r. wdrożono i realizowano na rzecz brd:

- osiem programów o charakterze krajowym¹⁰¹;
- pięć o charakterze wojewódzkim¹⁰²;
- cztery własne¹⁰³.

Ponadto, jak wyjaśnił Zastępca Komendanta KMP w latach 2018-2020 (do końca I półrocza), oprócz ww. działań, funkcjonariusze zobligowani zostali do działań bezpośrednio i pośrednio przyczyniających się do poprawy brd, określonych w programach i działaniach o charakterze wojewódzkim¹⁰⁴ oraz lokalnym (miejskim), które nie były dofinansowywane odrębnymi środkami, i jak wyjaśnił Zastępca Komendanta wszystkie te działania i programy realizowano w ramach działań bieżących KMP.

(akta kontroli str.692-696)

W toku niniejszej kontroli przeanalizowano trzy losowo wybrane programy realizowane w latach 2018-2020 w KMP na rzecz poprawy brd¹⁰⁵, tj:

- „Miejski program poprawy bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym na lata 2018-2020”,
- „Miejski program poprawy bezpieczeństwa rowerzystów na lata 2018-2020”,
- „Powiatowy program zapobiegania przestępczości oraz ochrony bezpieczeństwa obywateli i porządku publicznego na lata 2019-2022”.

Głównym założeniem ww. programów była szeroko rozumiana poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zamierzenia określone w programach poprzedzała analiza stanu brd w latach poprzedzających, a przyjęte zadania i sposób ich realizacji, miały wpłynąć na ograniczenie występowania zdarzeń drogowych z najmniej chronionymi uczestnikami ruchu. WRD KMP zgodnie z założeniami dotyczącymi ewaluacji programów, okresowo sporządzał analizy i sprawozdania, przedstawiając skuteczność prowadzonych działań. Z analizy półrocznych i rocznych wskaźników wynika, że na terenie właściwości miejscowej KMP, wskaźniki liczby zdarzeń i wypadków drogowych w okresie obowiązywania Programów spadły¹⁰⁶ poprzez zastosowanie między innymi takich działań jak: bieżące analizowanie stanu zagrożenia pieszych i rowerzystów, typowanie miejsc i odcinków dróg będących miejscami niebezpiecznymi, dyslokowanie służby w rejony niebezpieczne, wykorzystywanie „Krajowej mapy zagrożeń bezpieczeństwa”, wykorzystywanie dostępnych urządzeń technicznych czy rejestrujących, współpraca ze strażą miejską, lokalnymi środkami masowego przekazu, czy działania profilaktyczne i edukacyjne.

¹⁰¹ Działania policyjne o charakterze krajowym: „Alkohol i narkotyki”, „Bezpieczny weekend”, „Kaskadowy pomiar prędkości”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, „Pasy”, „Prędkość”, „Telefon”, „Truck&Bus”.

¹⁰² „Bezpieczne skrzyżowania”, „Bezpieczny Pieszy”, „Motocykl&Quad”, „Nie dla prędkości”, „Z narkotykami nie po drodze”.

¹⁰³ Działania policyjne wdrożone z inicjatyw Komendanta KMP: „ADR”, „Alkohol”, „Nielegalne wyścigi”, „NURD”.

¹⁰⁴ 1) Plan działań Policji woj. Śląskiego na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2017 – 2020; 2) Wojewódzki Program działań Policji na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów na lata 2018-2020.

3) Wojewódzki Program działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych uczestników ruchu drogowego na lata 2018-2020.

¹⁰⁵ „Miejski Program działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2018 – 2020” – opracowany w oparciu o założenia „Wojewódzkiego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2018 – 2020”; „Miejski Program działań Policji na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów na lata 2018 – 2020” – opracowany w oparciu o „Wojewódzki Program działań Policji na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów na lata 2018 – 2020” oraz „Powiatowy Program zapobiegania przestępczości oraz ochrony bezpieczeństwa obywateli i porządku publicznego na lata 2019 -2022”. Dalej zwanych: „Programami”.

¹⁰⁶ Łączna liczba zdarzeń z udziałem pieszych i rowerzystów spadła o 9,2% w 2019 r. w stosunku do 2017 r. o 35 zdarzeń i wynosiła 346. Zmniejszeniu uległa również w analogicznym ww. okresie liczba wypadków z udziałem ww. z 219 w 2017 r. do 202 w 2019 r. (spadek o 7,8%). W I półroczu 2020 r. liczba zdarzeń i wypadków z udziałem pieszych oraz rowerzystów również zmalała i wynosiła odpowiednio 147 i 87 podczas gdy w analogicznym okresie I półrocza 2018 r. na terenie właściwości miejscowej KMP odnotowano odpowiednio 176 i 91 wypadków.

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).

(akta kontroli str. 697-719; 1251-1261; 1302-1311; 1234- 1364; 1376)

W ramach działań o charakterze profilaktycznym i edukacyjnym funkcjonariusze WRD na rzecz poprawy brd przeprowadzili w okresie objętym kontrolą: 713 czynności profilaktycznych w obszarze bezpieczeństwa pieszych, z czego: 297 w 2018 r., 326 w 2019 r. i 90 w I półroczu 2020 r. Działania te polegały na: uczestnictwie w imprezach plenerowych¹⁰⁷, imprezach sportowych¹⁰⁸, przeprowadzaniu spotkań z młodzieżą studencką, szkolną i z dziećmi w przedszkolach¹⁰⁹, spotkaniach ze społecznością lokalną¹¹⁰, przeprowadzaniu akcji profilaktycznych prowadzonych bezpośrednio na drogach podczas czynności kontrolnych¹¹¹ i innych działaniach wobec pieszych¹¹². Odbiorcami działań profilaktycznych było w ww. okresie łącznie 2 046 osób w wieku od 6 lat do 60 i powyżej, z czego 901 w 2018 r., 906 w 2019 r. i 239 w I półroczu 2020 r. Spośród odbiorców działań profilaktycznych z zakresu brd najliczniejszą grupę stanowiły dzieci i młodzież do 17 lat. Spośród 2 046 osób, stanowili oni 49,2% (tj. 1 006 osób¹¹³) wszystkich odbiorców tych działań. Pozostałe 50,8% odbiorców, tj. 1 040 osób stanowiły osoby w przedziałach wiekowych od 18 do 24 lat (270 osób¹¹⁴), od 25 do 39 lat (282 osoby¹¹⁵), od 40 do 59 lat (276 osób¹¹⁶) o od 60 wzwyż (212 osób¹¹⁷). Natomiast w podziale na uczestników ruchu, działania profilaktyczne skierowano w całym badanym okresie do 1 546 osób¹¹⁸, z czego: 620 pieszych¹¹⁹, 483 rowerzystów¹²⁰, 210 motorowerzystów/motocyklistów¹²¹ i 233 pozostałych kierowców¹²².

(akta kontroli str. 1365-1376)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W bazie SEWiK nie zarejestrowano dwóch prób samobójczych¹²³, co stanowiło naruszenie przepisów § 3 pkt 1 Zarządzenia nr 31, zgodnie, z którym jednostki Policji rejestrują w SEWiK informacje dotyczące zgłoszonych zdarzeń drogowych, zaistniałych lub mających początek na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu, i § 3 pkt 2 ww. Zarządzenia, zgodnie, z którym rejestracji informacji dotyczących zgłoszonego zdarzenia drogowego dokonuje się w terminie

¹⁰⁷ Podczas festynów, koncertów itp.: 51 w 2018 r., 53 w 2019 r. i jedno w I połowie 2020 r.

¹⁰⁸ Podczas rajdów rowerowych, biegów, itp.: po 16 w 2018 r. i 2019 r.

¹⁰⁹ 176 w 2018 r., 149 w 2019 r. i 28 w I połowie 2020 r.

¹¹⁰ 27 w 2018 r., 59 w 2019 r., 28 w I połowie 2020 r.

¹¹¹ 16 w 2018 r., 46 w 2019 r. i 26 w I połowie 2020 r.

¹¹² 11 w 2018 r., trzy w 2019 r. i siedem w I połowie 2020 r.

¹¹³ Z czego: 476 w 2018 r., 443 w 2019 r., i 87 w I połowie 2020 r.

¹¹⁴ Z czego: 114 w 2018 r., 121 w 2019 r. i 35 w I połowie 2020 r.

¹¹⁵ Z czego: 115 w 2018 r., 127 w 2019 r. i 40 w I połowie 2020 r.

¹¹⁶ Z czego: 110 w 2018 r., 123 w 2019 r. i 43 w I połowie 2020 r.

¹¹⁷ Z czego: 86 w 2018 r., 92 w 2019 r. i 34 w I połowie 2020 r.

¹¹⁸ Z czego: 707 w 2018 r., 661 w 2019 r. i 178 w I półroczu 2020 r.

¹¹⁹ Z czego: 283 w 2018 r., 266 w 2019 r. i 71 w I półroczu 2020 r.

¹²⁰ Z czego: 221 w 2018 r., 207 w 2019 r. i 55 w I półroczu 2020 r.

¹²¹ Z czego: 95 w 2018 r., 89 w 2019 r. i 26 w I półroczu 2020 r.

¹²² Z czego: 108 w 2018 r., 99 w 2019 r. i 26 w I półroczu 2020 r.

¹²³ Wbiegnięcie pod nadjeżdżający pojazd, potrącenie pieszego (ZIW-167074838J), wbiegnięcie przed nadjeżdżający pojazd, zatrzymanie pojazdu przed ofiarą nieskutkujące obrażeniami, w wyniku gwałtownych manewrów kierowcy powstały straty w przewożonym ładunku - kierowca udostępnił nagranie udostępnione przez kierowcę pojazdu (ZIW-167573993R).

nieprzekraczającym 7 dni, licząc od daty zgłoszenia, poprzez wprowadzenie do SEWiK danych zawartych w karcie zdarzenia drogowego.

Naczelnik WDR wyjaśnił w tej sprawie, że zdarzenia te „(...) nie zostały zarejestrowane z uwagi na błędną interpretację zapisów (...) zarządzenia (...) powyższe zdarzenia zostaną niezwłocznie zarejestrowane w bazie KSIP SEWiK, po uprzednim sporządzeniu kart MRD-2 przez funkcjonariuszy obsługujących te zdarzenia”.

Naczelnik WRD przekazał w trakcie kontroli NIK (30 listopada 2020 r.) informację o sporządzeniu kart MRD-2 przez funkcjonariuszy obsługujących ww. zdarzenia oraz o ich zarejestrowaniu w systemie. W toku kontroli dostarczono zmodyfikowane wydruki z SEWiK.

(akta kontroli str.1039-1047; 2252-2255)

2. W KMP nie zapewniono rzetelności informacji rejestrowanych w bazie SEWiK, dotyczących stopnia obrażeń osób poszkodowanych w zdarzeniach drogowych oraz poziomu alkoholu kierujących, którzy brali udział w zdarzeniach, w wyniku których odnotowano ofiary śmiertelne.

- a) W jednym przypadku¹²⁴ pieszego - sprawcy zdarzenia, nie dokonano w SEWiK zmiany kwalifikacji obrażeń z obrażeń lekkich na ciężkie, pomimo iż powołany przez KMP biegły wydał 31 maja 2018 r. opinię sądowo-lekarską kwalifikującą obrażenia pieszego, jako wyczerpujące znamiona art. 157 § 1 Kodeksu karnego (naruszenie czynności narządu ciała na okres powyżej 7 dni). Niewprowadzenie tej korekty stanowiło naruszenie § 4 ust. 5 Zarządzenia Nr 31, zgodnie, z którym w przypadku uzyskania nowych informacji na temat zdarzenia drogowego policjant niezwłocznie aktualizuje informacje zawarte w karcie zdarzenia drogowego, na podstawie, których jest dokonywana aktualizacja informacji zawartych w SEWiK. Dopuszcza się aktualizację informacji zawartych w SEWiK na podstawie dokumentu innego niż karta zdarzenia drogowego, w szczególności notatki służbowej albo urzędowej lub opinii biegłego. Zgodnie z § 4 decyzji nr 52 Komendanta Miejskiego z dnia 3 kwietnia 2018 r. w sprawie wprowadzania danych o zdarzeniach drogowych do SEWiK oraz obiegu kart zdarzeń drogowych w komórkach organizacyjnych podległych KMP, policjant prowadzący czynności wyjaśniające lub postępowania przygotowawcze, niezwłocznie aktualizuje informacje zawarte w systemie SEWiK poprzez przesłanie do WRD KMP notatki urzędowej, a Naczelnik lub Zastępca Naczelnika WRD KMP wyznacza osobę do modyfikacji danych w bazie SEWiK. Osoba dokonująca modyfikacji potwierdza w notatce wykonanie tej czynności podpisem i datą.

W tej sprawie Naczelnik Wydziału Kryminalnego (WK) wyjaśnił, że „(...) przedmiotowa informacja została sporządzana w toku postępowania przygotowawczego, jednakże omyłkowo nie została przekazana do WRD (...) dane zostały uaktualnione”.

Na podstawie przekazanej przez WK do WRD notatki służbowej w trakcie kontroli NIK (2 grudnia 2020 r.) przekwalifikowano w SEWiK doznane obrażenia ww. pieszego na ciężko rannego.

(akta kontroli str.720; 1377-1381; 1924-1933; 1934-1939; 1940-1947; 2226-2227)

¹²⁴ Nr EWK-106776843E (KW-10835/2018) - opinia biegłego uzyskana w trybie art. 29 ust.2 lit. f, ustawy o NIK z Prokuratury Rejonowej w Częstochowie Południe (RSD-S7/2018).

- b) W jednym przypadku¹²⁵ zakwalifikowano w karcie zdarzenia drogowego oraz w SEWiK obrażenia pieszego - sprawcy, jako lekkie (lekko ranny), pomimo, iż w Raporcie historii działania [SWD-R-009] oraz w notatniku służbowym funkcjonariusza obsługującego to zdarzenie podano, że doznał on obrażeń w postaci złamania małego palca lewej stopy, co świadczyło, że obrażenia mogły być cięższe.

Naczelnik WRD wyjaśnił w tej sprawie, że „W notatniku znajduje się również adnotacja obok danych sprawcy dotycząca jego obrażeń - złamanie palca lewej stopy (zapis odczytany „złam palec mały lw stop”). Z uwagi, iż złamanie małego palca może budzić wątpliwości, co do kwalifikacji prawnej obrażeń, w dniu 1 grudnia 2020 roku w rozmowie telefonicznej z biegłym sądowym z zakresu medycyny ustalono, iż tego rodzaju obrażenia kwalifikowane są, jako naruszenie narządów ciała lub rozstrój zdrowia na okres trwający powyżej dni 7, tj. art 157 §1 Kodeksu Karnego. W tym samym dniu dokonano wglądu do notatnika służbowego i potwierdzono zapis odnoszący się do obrażeń uczestnika a następnie przeprowadzono rozmowę z funkcjonariuszem (...), który widząc swój wpis jednoznacznie stwierdził, iż w takiej sytuacji na karcie MRD 2 zaznaczyłby miejsce w kolumnie „ciężko ranny”. W związku z powyższym okazano funkcjonariuszowi sporządzoną przez niego kartę, w której zaznaczone zostało miejsce w kolumnie „lekko ranny”. Funkcjonariusz oznajmił, iż fakt takiego zaznaczenia należy uznać, jako pomyłkę, obrażenia zapisane w notatniku służbowym prawdopodobnie wynikają ze wstępnych ustaleń w szpitalu. Uwzględniając powyższą sytuację, a także mając na względzie prawidłowość rejestrowania zdarzeń drogowych w KSIP SEWiK w dniu 2 grudnia 2020 roku dokonano stosownej modyfikacji w karcie statystycznej zdarzenia drogowego o nr KW 45223/2019 w omawianym zakresie”. W toku kontroli dostarczono zmodyfikowany wydruk z SEWiK.

(akta kontroli str.1057-1059; 1119-1132; 1222; 1934-1937)

- c) W dokumentacji pięciu zdarzeń drogowych (wypadków) w wyniku, których odnotowano ofiary śmiertelne nie we wszystkich kartach zdarzeń oraz w SEWiK odnotowano poziom alkoholu w organizmie kierujących, gdy poziom alkoholu wynosił 0,00 mg/dm³, co stanowiło naruszenie pkt 13.3. ppkt 1 lit a Instrukcji wypełniania karty zdarzenia drogowego, będącej załącznikiem do Zarządzenia Nr 31¹²⁶, który stanowił, m.in. że jeżeli w wypadku drogowym był zabity, w tabeli należy wpisać ponadto: w pola dotyczące kierujących pojazdami: ustalony poziom alkoholu w organizmie. I tak:

- W karcie zdarzenia EWK-108099643T odnotowano poziom alkoholu 0,00 mg/l dla wszystkich trzech kierujących, natomiast w SEWiK nie odnotowano poziomu alkoholu dla żadnego kierującego (odnotowano jedynie poziom alkoholu 0,00 mg/l dla jednego pasażera). W notatce informacyjnej o zdarzeniu drogowym, która stanowiła integralną część karty zdarzenia w SEWiK¹²⁷ zapisano, że wszyscy trzej kierowcy byli trzeźwi bez wskazania poziomu alkoholu.

Naczelnik WRD wyjaśnił w tej sprawie, że: „W zdarzeniu drogowym w SEWiK (...) nie został odnotowany wynik badania określający poziom alkoholu w organizmie, gdyż zgodnie z zapisami pkt. 13.3 Instrukcji wypełniania karty zdarzenia drogowego, stanowiącej załącznik do Zarządzenia nr 31, nie ma

¹²⁵ Nr. EWK-108120175Q (KW-45223/2019).

¹²⁶ Uwzględniającego zarządzenie nr 40 Komendanta Głównego Policji z dnia 18 grudnia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych¹²⁶.

¹²⁷ Zwana dalej „notatką SEWiK”.

obowiązku wprowadzania takich danych. Sprawozdawczość w tym zakresie nie ulega zaburzeniu, gdyż uwzględniając wydruk Notatki informacyjnej o zdarzeniu drogowym, przy braku wypełnienia pola dotyczącego poziomu alkoholu kierującego, pojawia się przy konkretnym uczestniku zapis „Trzeźwy”.

- W karcie zdarzenia EWK-106887453M odnotowano wynik „neg” dla dwóch kierujących, natomiast w SEWiK nie odnotowano poziomu alkoholu 0,00 mg/l dla obydwu kierujących, a w notatce informacyjnej SEWiK podano, że obaj kierowcy byli trzeźwi bez wskazania poziomu alkoholu.

Naczelnik WRD w tej sprawie wyjaśnił, że w ww. karcie nie odnotowano poziomu alkoholu w organizmie z uwagi na fakt, że: „(...) funkcjonariusze obsługiwali zdarzenie, jako wypadek, a nie wypadek z ofiarą śmiertelną i nie mieli obowiązku odnotowania takich danych (zgon osoby zgłoszony do KMP następnego dnia (...)). Zgodnie ze wspomnianą instrukcją (pkt. 13.1 ust. 2 lit. c) należy zaznaczyć „działanie alkoholu” w przypadku stwierdzenia, że kierujący był pod jego wpływem. Należy także zaznaczyć, iż policjanci obsługujący kolizję drogową zastosowali urządzenia do badania, w celu potwierdzenia lub wykluczenia alkoholu w organizmie kierujących - co odnotowane jest w karcie Mrd-2, jako negatywne - niedającego prezentacji wyniku liczbowego, a jedynie wskazującego wynik badania w formie „neg.” lub „poz.”. W związku ze śmiercią kierującego, ukaranego za kolizję drogową brak jest możliwości wprowadzenia wyniku liczbowego, ponieważ nie przeprowadzono badania stanu trzeźwości urządzeniem, które dawałoby wynik w tej formie”.

- W karcie zdarzenia EWK-107376131M nie odnotowano poziomu 0,00 mg/l alkoholu dwóch kierujących, natomiast w SEWiK nie odnotowano poziomu 0,00 mg/l alkoholu jednego kierującego. W notatce SEWiK podano, że obaj kierujący byli trzeźwi bez wskazania poziomu alkoholu.

- W karcie zdarzenia EWK-109378343J odnotowano poziomu alkoholu 0,00 mg/l dla kierującego, natomiast nie odnotowano tej informacji w SEWiK. W notatce SEWiK podano, że kierujący i dwoje pasażerów (zabici na miejscu) byli trzeźwi bez wskazania poziomu alkoholu.

- W karcie zdarzenia EWK-108099643T, nie odnotowano poziomu alkoholu 0,00 mg/l dla jednego kierującego, w SEWiK nie odnotowano poziomu alkoholu jednego kierującego, a w notatce SEWiK podano, że obaj kierujący byli trzeźwi bez wskazania poziomu alkoholu.

Naczelnik wyjaśnił, że w kartach ww. trzech zdarzeń „(...) przepis regulujący sposób wprowadzania danych z karty zdarzenia drogowego do SEWiK, nie narzuca obowiązku uzupełniania wartości równej 0,00 mg/l, natomiast dokonanie takiego wpisu nie stanowi błędu, a jedynie może wskazywać brak konsekwencji w sposobie rejestrowania danych, co nie wpływa negatywnie, na jakość gromadzonych i udostępnianych danych, gdyż jak wspomniano w notatce informacyjnej o zdarzeniu drogowym pojawia się zapis „Trzeźwy”.

Odnosnie do zapisu o trzeźwości dwóch pasażerów zabitych na miejscu wypadku (EWK-109378343J) Naczelnik WRD wyjaśnił, że: „(...) Mając wątpliwości, co do potrzeby badania - w tym przypadku pobierania krwi (...) ustaliłem, iż wobec tych uczestników nie było podstaw do pobierania krwi i oznaczania stężenia alkoholu w ich organizmie. W związku z powyższym w systemie KSIP SEWiK powinien znajdować się zapis „Niebadany”, który przy generowaniu Notatki informacyjnej o zdarzeniu drogowym miałby swoje odzwierciedlenie. (...) Z uwagi na powyższe uchybienie dokonałem modyfikacji

w karcie zdarzenia (...) w przedstawionym powyżej zakresie". W toku kontroli NIK przedstawiono ww. zmodyfikowany wydruk.

Naczelnik WRD wyjaśnił ponadto, że: „Analizując zapisy we wszystkich kartach poddanych kontroli należy stwierdzić, iż zawierają one prawidłowe dane i we właściwy sposób wypełnioną część związaną z uczestnikami zdarzenia, dlatego też innych danych od tych funkcjonariuszy nie należało wymagać”.

(akta kontroli str. 1924-1933; 1948-1990; 1951-2042; 2043-2044; 2047-2048)

NIK zwraca uwagę, że przyjęty sposób wypełniania kart zdarzenia drogowego był nieprawidłowy, ponieważ postanowienia Instrukcji wypełniania karty zdarzenia drogowego, wskazują na obowiązek wpisania ustalonego poziomu alkoholu w organizmie kierującego pojazdami i bez znaczenia ma fakt czy kierujący znajdował się po spożyciu alkoholu, czy też poziom alkoholu wynosił 0,00 mg/dm³.

OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą Komendant Miejski dysponował wiarygodnymi informacjami o miejscach (rejonach) zagrożonych negatywnymi zdarzeniami w ruchu drogowym i o przyczynach ich powstawania, która była oparta na analizach bezpieczeństwa ruchu drogowego i analizach specjalnych, sporządzanych przez WRD. Na terenie działania KMP prawidłowo dyslokowano służbę drogową, uwzględniając wnioski dotyczące miejsc niebezpiecznych dla uczestników ruchu drogowego wynikające m.in. z analiz bezpieczeństwa oraz zagrożenia wskazywane w KMZB. Prawidłowo ustalano kluczowe informacje dotyczące przyczyn i okoliczności zaistniałych zdarzeń drogowych. Informacje w statystycznych kartach czynności policjantów, poza drobnymi uchybieniami prawidłowo dokumentowały podejmowane przez nich czynności.

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, pomimo odnotowywanego w poszczególnych latach spadku liczby zastosowanych środków prawnych wobec pieszych, w relacji do zdarzeń przez nich spowodowanych.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły przypadków nie wprowadzenia do bazy SEWiK prób usiłowań zamachów samobójczych, częściowo nierzetelnego wprowadzania informacji do kart zdarzeń drogowych i SEWiK w zakresie kwalifikacji osób rannych oraz niewykazywania w SEWiK poziomu alkoholu w organizmie kierujących, uczestniczących w wypadkach, w których były ofiary śmiertelne, gdy jego poziom wynosił 0,00 mg/dm³.

IV. Wniosek

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, z których część została usunięta w trakcie kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK wnosi o podjęcie działań na rzecz zapewnienia:

Każdorazowego 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 wniosku

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

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

Katowice, 23 grudnia 2020 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach

Kontroler
Wiesław Pietrzyk
Specjalista kontroli państwowej

.....