



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO.410.015.02.2016

P/16/037

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

ul. Kilińskiego 210, 90-980 Łódź

T +48 42 239 32 00, F +48 42 239 32 90

llo@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/16/037 – Organizacja i przygotowanie do działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi
Kontroler	Kontrolę przeprowadził, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ , Marek Zyskowski – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLO/69/2016 z dnia 6 września 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Komenda Wojewódzka Policji w Łodzi, ul. Lutomska 108/112, kod pocztowy 91-013 Łódź, nr statystyczny 470754976, zwana w dalszej części niniejszego wystąpienia „KWP” lub „Komendą”.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Komendantem Wojewódzkim Policji w Łodzi jest od dnia 10 lutego 2016 r. inspektor Andrzej Łapiński. Poprzednio Komendantem Wojewódzkim Policji w Łodzi, był w okresie od dnia 14 lutego 2012 r. do dnia 28 grudnia 2015 r. nadinspektor Dariusz Banachowicz, a w okresie od dnia 29 grudnia 2016 r. do dnia 9 lutego 2016 r. p.o. Komendanta Wojewódzkiego był inspektor Tomasz Michułka. (dowód: akta kontroli str. 3-6)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna i jej uzasadnienie

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli Komendant Wojewódzki Policji podejmował niezbędne działania² na rzecz organizacji zabezpieczenia i przygotowania do działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych. Policjanci ruchu drogowego pełnili służbę na drogach, w szczególności reagowali na ujawnione przestępstwa i wykroczenia drogowe, a także wykonywali czynności wstępne na miejscu zdarzeń drogowych.

Komenda dążyła do zapewnienia odpowiedniego przeszkolenia policjantów pionu ruchu drogowego. Spośród funkcjonariuszy Wydziału Ruchu Drogowego (WRD) Komendy pełniących służbę bezpośrednio na drodze 86% posiadało ukończony kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego. NIK zwróciła jednak uwagę, że przeszkolenie specjalistyczne wszystkich funkcjonariuszy pionu ruchu drogowego garnizonu łódzkiego było niewystarczające w stosunku do potrzeb zgłaszanych przez poszczególnych komendantów miejskich i powiatowych województwa łódzkiego.

Wyposażenie garnizonu łódzkiego w pojazdy i sprzęt specjalistyczny pod względem ilościowym nie budziło zastrzeżeń. Kontrola wykazała jednak, że jednostki terenowe Policji posiadały pojazdy zużyte i wyeksploatowane. Potrzeby garnizonu łódzkiego w zakresie doposażenia w nowy sprzęt przekazywane były do Komendy Głównej. NIK zwróciła uwagę, że wyeksploatowany sprzęt transportowy nie jest w stanie zapewnić działań Policji na wymaganym poziomie.

¹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2015 r., poz. 1096 oraz z 2016 r. poz. 677), zwana dalej „ustawą o NIK”.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. W przypadku, jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według ww. skali, nie dawałoby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową.

WRD Komendy w sposób należyty koordynował działaniami prd, w tym sprawował nadzór instancyjny nad pracą pionu w województwie. W szczególności analizował przyczyny wypadków drogowych i reagował na wzrost zagrożenia na poszczególnych odcinkach dróg, koordynując m.in. dyslokacją służb w tych rejonach. Pozytywnie oceniono współpracę ze służbami ratowniczymi oraz zarządcami autostrad i dróg ekspresowych (w tym działania Policji związane z rozładowywaniem korków i zatorów).

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Udział Policji w zabezpieczeniu działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych

1.1. Stan organizacyjno-kadrowy pionu ruchu drogowego

*Opis stanu
faktycznego*

- **Stan organizacyjny i liczebny policyjnego pionu ruchu drogowego, w odniesieniu do sieci dróg na obszarze województwa, w tym autostrad i dróg ekspresowych.**

Do zadań WRD KWP ustalonych w Regulaminie Komendy należało m.in.:

- analizowanie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze województwa łódzkiego i ocena efektywności podejmowanych działań przez jednostki Policji na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- analizowanie przyczyn, miejsc i okoliczności powstawania wypadków drogowych oraz opracowanie i monitorowanie wdrażania kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- prowadzenie nadzoru nad organizacją i pełnieniem służby na drogach w jednostkach Policji;
- organizowanie, koordynowanie oraz wykonywanie zadań związanych z realizacją eskort policyjnych pojazdu lub kolumny pojazdów;
- realizowanie przedsięwzięć i działań upowszechniających znajomość przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza wśród dzieci i młodzieży;
- sprawowanie merytorycznego nadzoru nad wykonywaniem przez policjantów jednostek Policji zadań związanych z funkcjonowaniem Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji oraz ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego;
- wykonywanie zadań w zakresie utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego w ruchu drogowym na autostradach oraz innych drogach wyznaczonych odrębną decyzją Komendanta, przebiegających przez obszar województwa łódzkiego.

(dowód: akta kontroli str. 7-13)

Według stanu na dzień 1.01.2015 r. liczba etatów pionu ruchu drogowego w województwie łódzkim w 24 komórkach organizacyjnych Policji wynosiła 590 etatów, a zatrudnienie 582 osoby. Według stanu na dzień 30.06.2016 r. liczba etatów zmniejszyła się do 589, a zatrudnienie spadło do 575 osób. Liczba wakatów wzrosła w tym okresie z ośmiu na początek 2015 r. do 14 na koniec I półrocza 2016 r.

Komórkami służby ruchu drogowego w jednostkach terenowych były WRD (w 20 jednostkach) i Wydziały Prewencji i Ruchu Drogowego (w czterech jednostkach).

Według stanu na koniec I półrocza 2016 r. najwięcej policjantów zatrudnionych było w prd w Komendzie Miejskiej Policji (KMP) w Łodzi – 188, następnie w WRD KWP – 38 i Komendzie Powiatowej Policji (KPP) w Zgierzu – 30.

(dowód: akta kontroli str. 14-19)

▪ **Zmiany wielkości i struktury etatowej prd, w wyniku analiz stanu bezpieczeństwa na drogach**

Do końca sierpnia 2014 r. w strukturze KWP funkcjonował Komisariat Autostradowy Policji z siedzibą w Sosnowcu gmina Stryków. Stan etatowy Komisariatu wynosił 57 etatów policyjnych i cztery pracownicze. Wniosek do Komendanta Głównego Policji o wyrażenie zgody na zlikwidowanie ww. Komisariatu złożył w dniu 13.05.2014 r. ówczesny Komendant Wojewódzkiej Policji w Łodzi. W uzasadnieniu wniosku podano m.in. że przeprowadzona analiza stanu bezpieczeństwa na drogach województwa łódzkiego wykazała konieczność dostosowania struktur organizacyjnych komórek ruchu drogowego do aktualnie występujących zdarzeń drogowych i miejsc najbardziej zagrożonych.

We wskazanej analizie wzięto pod uwagę m.in. liczbę zdarzeń drogowych oraz liczbę policjantów skierowanych do pełnienia służby na drogach. Analiza wykazała, że w roku 2013 najmniej zdarzeń drogowych było na terenie obsługiwanym przez Komisariat Autostradowy Policji w Łodzi, tj. 2,24% w skali województwa, natomiast najwięcej - na drogach powiatowych, tj. 40,17%. Powyższe wskazywało, że Komisariat Autostradowy (liczący 57 etatów, tj. 9,66% etatów ruchu drogowego w województwie łódzkim) obsłużył w 2013 r. zaledwie 2,24% zdarzeń drogowych w województwie. W analizie wskazano, iż kierując się efektywnym wykorzystaniem posiadanych zasobów etatów osobowych, jak również zapewnieniem bezpieczeństwa na drogach, koniecznym jest wzmocnienie etatowe komórek ruchu drogowego jednostek powiatowych i miejskich.

W związku z likwidacją Komisariatu Autostradowego Policji Komendant Główny Policji Zarządzeniem Organizacyjnym z dnia 31.07.2014 r. ustalił liczbę etatów Policji i pracowników Policji w województwie łódzkim.

Z dniem 1 września 2014 r. została utworzona Sekcja Zabezpieczenia Autostrad WRD, która liczyła 38 stanowisk, w tym 36 policyjnych oraz dwa pracownicze. Etaty ze zlikwidowanego komisariatu (23) zostały umieszczone w komórkach ruchu drogowego w KWP oraz w KMP w Łodzi. Następnie, w związku z reorganizacją Sekcji Zabezpieczenia Autostrad WRD KWP i przekazaniem części zadań związanych z zabezpieczeniem autostrad komendom miejskim i powiatowym Policji województwa łódzkiego, w KWP została zmniejszona liczba stanowisk policyjnych o 20, natomiast zwiększono liczbę stanowisk policyjnych w następujących KPP/KMP:

- KMP w Łodzi - o cztery etaty policyjne,
- KPP w Kutnie - o trzy etaty policyjne,
- KPP w Łowiczu - o trzy etaty policyjne,
- KPP powiatu łódzkiego wschodniego - o trzy etaty policyjne,
- KPP w Poddębicach - o trzy etaty policyjne,
- KPP w Zgierzu - o cztery etaty policyjne.

Z dniem 1 września 2015 r. zlikwidowano Sekcję Zabezpieczenia Autostrad, natomiast utworzono taką komórkę w randze Zespołu. Następnie, w związku z koniecznością sprawowania ciągłego nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu drogowego w rejonie autostrad oraz koniecznością skoordynowania organizacji służby na autostradach przez jednostki terenowe, jak i utrzymania stałej współpracy z innymi służbami na terenie województwa, zlikwidowano w WRD KWP Zespół Zabezpieczenia Autostrad i utworzono Sekcję Zabezpieczenia Autostrad o stanie etatowym 16 stanowisk, w tym 15 stanowisk policyjnych i jedno stanowisko pracownicze.

(dowód: akta kontroli str. 20-51)

Wyjaśnienie w sprawie przyczyn likwidacji Komisariatu Autostradowego złożył ówczesny Wojewódzki Komendant Policji w Łodzi. Stwierdził m.in., że bezpośrednią przyczyną likwidacji Komisariatu Autostradowego była analiza, z której wynikało,

że ilość wypadków na autostradach w województwie łódzkim to liczba oscylująca w okolicy 2%, natomiast stan etatowy Komisariatu zawierał w sobie ok. 10% stanu etatowego całej służby RD w województwie. W strukturze Komisariatu jedynie pewna część policjantów (mniej niż 50 %) bezpośrednio pełniła służbę na drodze, zaś pozostali to dyżurni, kierownictwo, osoby zajmujące się obróbką zdjęć z wideorejestratorów itd. W czasie tworzenia Komisariatu w 2006 r., stan etatowy wynosił 20+1. Następnie, z uwagi na chęć zwiększenia nadzoru nad tymi drogami, został zwiększony na podstawie decyzji Komendanta Wojewódzkiego do (57+4). Dane statystyczne pokazały jednak dość niski poziom zagrożenia. Ponadto sprawy dotyczące wypadków drogowych prowadziły jednostki miejskie lub powiatowe, w których obrębie działania doszło do zdarzenia. Komisariat nie posiadał służby dochodzeniowej ani kryminalistycznej, a utworzenie takiej służby jeszcze bardziej zaburzyłoby proporcje: ilość wypadków/stan etatowy. Były Komendant wskazał, że ilość wyjeżdżających na każdą zmianę radiowozów nie pozwalała na równoczesne patrolowanie każdego kierunku³. W przypadku zdarzenia drogowego, często do akcji kierowani byli policjanci z komend powiatowych, którzy na miejsce zdarzenia mogli dojechać wcześniej niż radiowóz Komisariatu, który np. znajdował się na odległej nitce. W przypadku zdarzenia drogowego konieczność zorganizowania objazdów spoczywała zazwyczaj na jednostkach powiatowych, gdyż ruch samochodów kierowany był na drogi powiatowe i gminne.

Innym bardzo ważnym elementem było to, że garnizon łódzki, w okresie ostatnich siedmiu lat utracił ok. 500 etatów. Kolejną przesłanką likwidacji Komisariatu była efektywność. Autostrady są drogami dużo bardziej bezpiecznymi niż większość dróg w województwie, pomimo że na autostradach nagminnie przekraczana jest dozwolona prędkość. Bardzo mocno ograniczona jest możliwość prowadzenia kontroli drogowych i badanie stanu trzeźwości (jedynie w okolicach wjazdów i zjazdów lub na obszarach MOP). W ocenie byłego Komendanta w województwie było zdecydowanie więcej bardziej niebezpiecznych miejsc i dróg, które powinny być poddane szczególnemu nadzorowi ze strony prd.

(dowód: akta kontroli str. 52-65)

*Ustalone
nieprawidłowości*

W działalności Komendy w zakresie organizacji pionu ruchu drogowego nie stwierdzono nieprawidłowości.

1.2. Organizacja i realizacja służby na autostradach i drogach ekspresowych

*Opis stanu
faktycznego*

▪ Organizowane i realizowane przez prd działania na autostradach i drogach ekspresowych

W badanym okresie na terenie województwa łódzkiego obowiązywała wprowadzona przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Łodzi tzw. „Wojewódzka Koordynacja Służby”, która zawierała ponadpowiatowy przebieg tras i tygodniowy harmonogram wykorzystania w służbie pojazdów wyposażonych w wideorejestratory. W zasadach tych ustalono m.in., że do pełnienia służby na tych trasach kieruje się wyłącznie radiowozy oznakowane i nieoznakowane lub motocykle wyposażone w wideorejestratory, a także w ramach współpracy pojazdy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wyposażone w foto-wideorejestratory. Służba na trasach objętych wojewódzką koordynacją pełniona była w systemie dwuzmianowym, zgodnie z ustalonym harmonogramem, a granice pełnienia służby przez patrole z podległych KPP/KMP określał Naczelnik WRD KWP.

W WRD KWP w oparciu o aktualną analizę stanu bezpieczeństwa, występujące zagrożenia, informacje uzyskane z poszczególnych powiatów, natężenie ruchu oraz bieżące potrzeby służb, opracowano „Harmonogram służby pełnionej ponad

³ Łódź-Warszawa, Łódź-Poznań, Łódź-Gdańsk, Łódź-Katowice, Łódź-Wrocław.

powiatowo na autostradach A1 i A2". Powyższy harmonogram sporządzany był w systemie kwartalnym z uwzględnieniem wniosków i spostrzeżeń poszczególnych KPP/KMP województwa łódzkiego.

W WRD KWP Sekcja Zabezpieczenia Autostrad pełniła służbę dynamicznie jak i statycznie, głównie na odcinku A2 od węzła Zgierz do węzła Łowicz oraz A1 od węzła Piątek do węzła Brzeziny (stan na 30 czerwca 2016 roku). Odcinki te obejmowały newralgiczne miejsca tj. Punkt Poboru Opłat w Strykowie oraz Węzeł Łódź – Północ, co w znaczący sposób zwiększało mobilność w zakresie zmiany kierunku przemieszczania się. Patrol był zarządzany przez Dyżurnego KWP. Ilość wystawionych patroli w służbie uzależniona była od aktualnej sytuacji kadrowej, jak i absencji w poszczególne dni. W obecnym dwunastogodzinnym systemie WRD KWP była w stanie wystawić dwa patrole dwuosobowe, co łącznie dawało średnio czterech funkcjonariuszy na dobę.

(dowód: akta kontroli str. 56-104, 134-139)

▪ **System oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych.**

Dynamika zdarzeń drogowych i interwencji na autostradach oraz w rejonie pasa drogowego nakłada na właściwych miejscowo komendantów miejskich i powiatowych prowadzenie analiz stanu bezpieczeństwa, dostosowując służbę prewencyjną oraz kryminalną we własnym zakresie. Każda KPP/KMP co do zasady realizowała obsługę zdarzeń drogowych na swoim terenie. Dopuszczalna była realizacja obsługi zdarzeń i interwencji ponad powiatowo przez patrol koordynacyjny określony „Harmonogramem...” w zależności od potrzeb za wiedzą i porozumieniem właściwych Dyżurnych KPP/KMP. Wykonanie czynności na miejscu zdarzenia drogowego przez patrol z innej (niż właściwa terytorialnie) jednostki, leżało w kwestii:

- na poziomie KMP/KPP – porozumienia pomiędzy dyżurnym jednostki, na terenie której zaistniało zdarzenie a dyżurnym zarządzającym patrolem,
- na poziomie KMP/KPP – KWP – porozumienia pomiędzy dyżurnym jednostki, na terenie której miało miejsce zdarzenie a dyżurnym KWP.

(dowód: akta kontroli str. 103-104, 134-139)

▪ **Dyslokacja służby prd na autostradach i drogach ekspresowych**

Dyslokacja służby ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych odbywa się na podstawie Zarządzenia 609 KGP z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów ze szczególnym uwzględnieniem: analizy stanu bezpieczeństwa i porządku na drogach oraz zagrożenia przestępczością, natężenia i struktury ruchu na poszczególnych odcinkach i skrzyżowaniach, harmonogramu pełnienia służby centralnie koordynowanej oraz służby pełnionej ponad powiatowo na A1 i A2, planów wykorzystania dróg w sposób szczególny, potwierdzonych uwag i wniosków zgłaszanych przez obywateli, organy, instytucje oraz policjantów, planów działań wojewódzkich i powiatowych oraz innych doraźnych zadań.

Ze względu na specyfikę i rozwiązania inżynierskie na autostradach i drogach szybkiego ruchu w garnizonie łódzkim nadzór nad miejscami niebezpiecznymi realizowany był w ramach patrolu dynamicznego trasy (brak miejsc do prowadzenia kontroli statycznej). Poza harmonogramem patrole poszczególnych KPP/KMP doraźnie były dyslokowane m.in. do obsługi zdarzeń drogowych i interwencji zgłaszanych przez społeczeństwo (osoby przebywające w pasie drogowym, agresywnych zachowań na drodze) oraz zabezpieczania przejazdów kibiców.

(dowód: akta kontroli str. 104, 134-139)

▪ **Zgłaszanie uwag i propozycji dotyczących poprawy bezpieczeństwa na autostradzie i drogach ekspresowych przez policjantów**

Uwagi i propozycje dotyczące poprawy bezpieczeństwa na autostradach i drogach ekspresowych formułowali funkcjonariusze z WRD KWP, KPP w Kutnie, KPP w Wieruszowie i KPP w Rawie Mazowieckiej:

- WRD KWP – w związku z powtarzającymi się zdarzeniami drogowymi na łącznicy A1 z A2 wystąpiono do GDDKiA⁴ z prośbą o dokonanie wspólnej identyfikacji przyczyn tych zdarzeń pod kątem wpływu infrastruktury drogowej na ich zaistnienie. Po przeprowadzeniu analizy GDDKiA wprowadziła szereg rozwiązań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na wskazanym odcinku;
- KPP Kutno – na A1 w czasie intensywnych opadów deszczu w dwóch miejscach zalegała woda, co mogło powodować zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu kołowym. O powyższym został powiadomiony zarządca drogi;
- KPP Wieruszów – na podstawie analizy stwierdzono, że na drodze ekspresowej S8 na odcinku pomiędzy 124 km a 130 km doszło do dużej liczby zdarzeń drogowych. Na odcinku tym występował łuk poziomy. W związku z powyższym wystąpiono do GDDKiA Oddział w Poznaniu o wprowadzenie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo na wskazanym odcinku;
- KPP Rawa Mazowiecka – w trakcie lustracji S8 wraz z przedstawicielem GDDKiA stwierdzono brak oświetlenia parkingu w miejscowości Zagórze oraz węzłów w ciągach ul. Krakowskiej i Katowickiej, zwrócono uwagę na nieaktywne tablice zmiennej treści. Powyższe uwagi zostały wpisane do protokołu.

(dowód: akta kontroli str. 140-145)

▪ **Wykorzystanie Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidacji (SEWiK) na potrzeby prd**

System SEWiK wykorzystywany był m.in. do sporządzania:

- analiz półrocznych i rocznych o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- informacji kwartalnych o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- biuletynów miesięcznych o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- do bieżącego analizowania stanu bezpieczeństwa na terenie województwa i odpowiedniego planowania służby zespołu,

Dane z systemu SEWiK (ilość wypadków drogowych i kolidacji, liczba osób zabitych, rannych, przyczyny zdarzeń drogowych) przedstawiano w prezentacjach wykorzystywanych: na sympozjach, wspomagając wychowanie komunikacyjne w szkołach, na posiedzeniach Wojewódzkiej Rady BRD, na odprawach koordynacyjnych kadry kierowniczej garnizonu łódzkiego.

(dowód: akta kontroli str.104-105)

▪ **Czas reakcji jednostek Policji na wypadki zaistniałe na autostradzie i drogach ekspresowych**

W okresie 2015-2016 (I półrocze) na autostradach i drogach ekspresowych województwa łódzkiego miały miejsce 174 zdarzenia drogowe, w wyniku których śmierć poniosło 25 osób (12 osób na A1, sześć na A2 i siedem na S8), a rannych zostało 235 osób (39 osób na A1, 76 na A2 i 120 na S8). Średni czas dojazdu radiowozu Policji od momentu przyjęcia zgłoszenia do momentu dojazdu na miejscu zdarzenia wyniósł 14 minut. W 16 przypadkach (9,2%) czas dojazdu przekroczył podwójnie średni czas (ponad 28 minut). W skrajnym przypadku czas dojazdu wyniósł 55 min.⁵ W przypadku trzech zdarzeń czas dojazdu wyniósł poniżej 1 min.⁶ Pomoc

⁴ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

⁵ Zdarzenie z 17.04.2015 r. na A1, Strzelce, pow. Kutno, przyjęcie zgłoszenia 10:20, przyjazd 11:15.

przedmedyczna udzielona przez policjantów (patrol KPP w Kutnie) miała miejsce w jednym przypadku tj. przy zdarzeniu drogowym zaistniałym w dniu 9.06.2016 r. na autostradzie A1.

Jak wyjaśnił Naczelnik WRD, w Sztapie Policji KWP prowadzony był bieżący monitoring czasu reakcji na zdarzenia. Na podstawie danych z uproszczonego raportu czasów reakcji na zdarzenia typowane były jednostki, które w danym dniu przekroczyły czas określony przez KGP dla woj. łódzkiego próg satysfakcji oraz jednostki, w których czas reakcji na zdarzenie nie przekroczył trzech minut (w celu eliminacji zaniżania miernika). Wymienione jednostki przekazywały do Sztabu Policji KWP informacje o przyczynach przekroczenia progu satysfakcji oraz czasu reakcji poniżej trzech minut. Prowadzona analiza czasu reakcji na zdarzenia była również przedmiotem comiesięcznych odpraw służbowych z komendantami miejskimi i powiatowymi Policji woj. łódzkiego i była uwzględniana przy planowaniu służby patrolowej. Na podstawie prowadzonej analizy funkcjonariusze Sztabu Policji KWP prowadzili planowane oraz doraźne czynności sprawdzające mające na celu ustalenie przyczyn i eliminację nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 105-113)

▪ Wykorzystanie planów działań ratowniczych dla autostrad i dróg ekspresowych

Komenda otrzymała opracowane przez GDDKiA plany działań ratowniczych dla autostrad i dróg ekspresowych biegnących przez teren województwa łódzkiego⁶. Plany te zostały uzgodnione z Komendantem Wojewódzkim Policji w Łodzi i zatwierdzone przez Dyrektora GDDKiA w dniu 8 sierpnia 2016 r. i znajdowały się u Dyżurnego Stanowiska Kierowania Sztabu Policji KWP.

Plany Działań Ratowniczych zawierały m.in. wykaz lokalizacji elementów ochrony p.poż., lokalizację wjazdów i przejazdów awaryjnych oraz barier łatwo rozbieralnych, lokalizację bram i furtek, miejsc i elementów utrudniających akcję ratowniczą, plan orientacyjny z naniesionymi elementami infrastruktury drogowej, a także przyległym terenem z pokazanymi dojazdami, trasy odjazdów w czasie tymczasowego zamknięcia drogi wraz z projektem zmiany organizacji ruchu na trasie wyznaczonego objazdu, tabele kompetencji zadań podmiotów zaangażowanych w działania ratownicze, w tym Policji. W badanym okresie KWP nie dysponowała Planami działań ratowniczych dla autostrad i dróg ekspresowych. W wyjaśnieniu Naczelnik WRD stwierdził, że dzięki właściwemu wykształceniu, doświadczeniu, znajomości topografii terenu, lokalizacji urządzeń infrastruktury drogowej było możliwe realizowanie obowiązków służbowych w zakresie zdarzeń drogowych na ww. kategorii dróg.

(dowód: akta kontroli str. 114)

▪ Trudności i ograniczenia w realizacji zadań związanych z zapewnieniem przygotowania jednostek Policji do prowadzenia działań na autostradach i drogach ekspresowych

W wyjaśnieniu dotyczącym występujących trudności i ograniczeń w realizacji zadań związanych z zapewnieniem przygotowania jednostek Policji do prowadzenia działań na autostradach i drogach ekspresowych Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji wskazał, że (...) „na podstawie informacji uzyskanych z poszczególnych jednostek

⁶ Zdarzenia na: drodze S8, Rawa Maz., 29.03.2015 r., przyjęcie zgłoszenia i przyjazd 16:46; A2, Stryków, 1.07.2015 r.; przyjęcie zgłoszenia i przyjazd 7:10, A1, Mąkolice, pow. Zgierz, 16.05.2016 r.; przyjęcie zgłoszenia i przyjazd 0:43.

⁷ Plany dotyczyły następujących autostrad i dróg ekspresowych: A1 od 244+300 km do 295+850 km i od 382+333 km do 399+837 km, A2 od 303+145 km do 362+700 km i od 362+700 km do 411+466 km, S8 od 128+896 km do 232+738 km i od 324+772 km do 408+805 km, S14 od 67+233 km do 80+695 km.

organizacyjnych Policji województwa łódzkiego oraz dotychczasowych doświadczeń stwierdzam, że nie występują żadne trudności oraz ograniczenia podczas realizacji zadań w związku z działaniami ratowniczymi prowadzonymi na autostradach i drogach ekspresowych. /.../ W mojej ocenie należałoby rozważyć możliwość organizowania cyklicznych ćwiczeń praktycznych w terenie, z podmiotami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo podczas działań ratowniczych. Powyższe pozwoliłoby na wypracowanie i utrwalenie odpowiednich zasad i norm postępowania w sytuacjach symulowanych, co zapewne przełożyłoby się na jeszcze bardziej efektywny sposób likwidowania skutków powstałych zdarzeń drogowych.”

(dowód: akta kontroli str. 115-116)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w ww. obszarze nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Komendy w badanym zakresie.

2. Wymiana informacji i koordynacja działań pomiędzy Policją a służbami prowadzącymi działania ratownicze

Opis stanu
faktycznego

2.1. Współpraca Policji z jednostkami organizacyjnymi innych służb i podmiotami ratowniczymi oraz osobami fizycznymi i prawnymi w zakresie ratownictwa na drogach

Współpraca Policji z GDDKiA Oddział w Łodzi odbywała się w oparciu o zawarte w dniu 12 września 2014 r. pomiędzy Komendantem Wojewódzkim Policji w Łodzi i Dyrektorem Oddziału GDDKiA w Łodzi porozumienie. W porozumieniu tym określono koordynację działań Policji i GDDKiA przy realizacji zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego na autostradach administrowanych przez Oddział w Łodzi w związku ze zdarzeniami drogowymi, w wyniku których nastąpiło zajęcie części, całej jezdni lub dwóch części autostrady, wykonywanych w ramach ustawowych obowiązków obu stron porozumienia.

Odrębnych porozumień z innymi podmiotami np. PSP i jednostkami PRM nie zawierano.

Raz na kwartał organizowane były natomiast cykliczne spotkania z przedstawicielami służb ratowniczych (PSP, PRM) oraz GDDKiA. Podczas spotkań omawiano poszczególne przypadki (zdarzenia) mające miejsce na A1 i A2, oraz wymieniano spostrzeżenia poszczególnych służb.

(dowód: akta kontroli str. 105, 117-128)

W informacji dotyczącej współpracy i współdziałania z Policją w zakresie stanu bezpieczeństwa na autostradach i drogach ekspresowych województwa łódzkiego w latach 2013 - 2016 (I półrocze) Dyrektor Oddziału GDDKiA w Łodzi podał m.in., że w trakcie prowadzonej przez GDDKiA inwestycji dostosowania A2 na odcinku od granicy województw wielkopolskiego/łódzkiego do węzła Stryków do parametrów autostrady płatnej wybudowany został kompleks budynków z przeznaczeniem dla siedziby Policji Autostradowej. Wybudowany na tym odcinku autostrady system łączności autostradowej objął również budynek Policji. Wobec tego, zapewniono warunki do bezpośredniego kontaktu w wewnętrznej, dedykowanej sieci łączności pomiędzy Policją, służbami utrzymanowymi drogi, nadzorem GDDKiA nad utrzymaniem drogi, Centrum Zarządzania Ruchem oraz operatorem systemu poboru opłat. Taka lokalizacja umożliwiała też dysponentowi Policji bezpośredni dostęp do zasobów systemów zainstalowanych na autostradzie - np. obrazów z kamer drogowych. Istnienie posterunku Policji Autostradowej we wspólnej lokalizacji z innymi służbami autostradowymi umożliwiało efektywną i ścisłą współpracę oraz wymianę informacji, co procentowało w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa

w ruchu drogowym. W codziennej służbie patroli Policji stale były obecne na autostradzie objeżdżając drogę wraz z miejscami obsługi podróżnych. Dzięki temu, przewencyjnie, tylko poprzez swoją obecność, Policja przyczyniała się do zmiany zachowań kierujących. Po wystąpieniu zdarzeń drogowych patrol był w stanie przybyć na miejsce zdarzenia bez zbędnej zwłoki, a w przypadku zablokowania jezdni doskonała znajomość drogi i specyfiki terenu ułatwiała Policji zorganizowanie objazdów i ewakuację pojazdów z autostrady.

(dowód: akta kontroli str. 129-130)

2.2. Organizacja łączności na potrzeby działań Policji na autostradach i drogach ekspresowych

Łączność radiotelefoniczna Policji na autostradach i drogach ekspresowych w województwie łódzkim funkcjonowała w kontrolowanym okresie w oparciu o:

a) łączność radiotelefoniczną dyspozytorską w relacjach patrol policji - stanowisko kierowania (SK) KPP/KMP, przez obszar odpowiedzialności, przez który przebiegał patrolowany odcinek autostrady lub drogi ekspresowej,

b) łączność radiotelefoniczną dyspozytorską w relacjach patrol policji - SK KWP.

Od maja 2012 na obszarze kraju funkcjonowała sieć współdziałania pomiędzy wydzielonymi służbami biorącymi bezpośredni i pośredni udział w prowadzonych działaniach i akcjach ratowniczych – B112. Użytkownikami tej sieci była m.in. Policja, straż pożarna, służby ratownictwa medycznego i inne, włączone do pracy decyzjami Dyrektora komórki MSW, właściwego w sprawach organizacji łączności radiowej w resorcie spraw wewnętrznych, będącego organizatorem przedmiotowej sieci. Funkcjonariusze Policji zostali zapoznani z organizacją i zasadami pracy w sieci. Kanał B112 był zaimplementowany we wszystkich radiotelefonach analogowych i analogowo-cyfrowych łódzkiego garnizonu Policji.

(dowód: akta kontroli str.132-133)

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena częściowa

W działalności Komendy w badanym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Komendy w zakresie wymiany informacji i koordynacji działań ratowniczych

3. Wyposażenie jednostek Policji oraz wyszkolenie policjantów w zakresie prowadzenia działań ratowniczych

3.1. Stan wyposażenia policjantów prd w pojazdy i sprzęt

Opis stanu
faktycznego

▪ **Wyposażenie prd w pojazdy, specjalistyczny sprzęt policyjny, sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz wyposażenie do udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy**

Według obowiązującej w 2016 r. Tabeli norm wyposażenia w sprzęt transportowy dla KWP, zatwierdzonej przez Komendanta Wojewódzkiego Policji, ilość pojazdów samochodowych dla służby prewencyjnej - ruchu drogowego ustalono na poziomie 154 szt., a motocykli - 46 szt.

Według stanu na dzień 30.06.2016 r. na wyposażeniu prd KWP było łącznie 211 szt. sprzętu transportowego, tj. 106% normatywu. W skład sprzętu transportowego wchodziły następujące pojazdy:

- radiowozy osobowe oznakowane – 97 szt., tj. 117% normatywu (83 szt.),
- radiowozy osobowe nieoznakowane – pięć szt. (wg normatywu 0 szt.),
- radiowozy osobowe oznakowane z wideorejestratorem – 21 szt., tj. 100% normatywu,
- radiowozy osobowe nieoznakowane z wideorejestratorem – 21 szt., tj. 100% normatywu,
- furgon ambulans APRD – 24 szt., tj. 96% normatywu (23 szt.),

- furgon ambulans ETDiE – jedna szt., tj. 100% normatywu,
- furgon oznakowany – trzy szt. (wg normatywu 0 szt.),
- furgon nieoznakowany – jedna szt., tj. 100% normatywu,
- radiowozy terenowe oznakowane – dwie szt., tj. 100% normatywu,
- motocykle 36 szt. (w tym 5 szt. z wideorejestratorem), tj. 78% normatywu.

Najwięcej pojazdów było w dyspozycji KMP w Łodzi – 50 szt., KMP w Piotrkowie Tryb. i KPP w Zgierzu – po 14 szt. i WRD KWP – 13 szt.

Na wyposażeniu poszczególnych jednostek miejskich i powiatowych garnizonu łódzkiego znajdowało się łącznie 236 zestawów ratowniczych RO dedykowanych do wyposażenia radiowozów ruchu drogowego oraz 128 zestawów do oznakowania miejsc zdarzeń drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 146-155)

▪ **Potrzeby w zakresie wyposażenia**

Według wykazu sporządzonego przez WRD KWP i przekazanego w dniu 09.02.2016 r. do KGP, najpilniejsze potrzeby pionu ruchu drogowego w zakresie pojazdów i sprzętu specjalistycznego określone przez komendantów jednostek terenowych województwa łódzkiego, według stanu na dzień 31.12.2015 r. zawierały m.in. następujące pozycje:

- radiowozy oznakowane – 34 szt.,
- radiowozy nieoznakowane – osiem szt.,
- radiowozy oznakowane z wideorejestratorem – cztery szt.,
- radiowozy nieoznakowane z wideorejestratorem – 16 szt.,
- ambulans APRD – 10 szt.,
- ambulans ETDiE – jedna szt.,
- motocykle - dwie szt.,
- ręczne mierniki prędkości – 64 szt.,
- wskaźniki spożycia alkoholu – 46 szt.,
- latarki – 253 szt.,
- zestawy znaków do zabezpieczenia miejsca wypadku drogowego – 29 szt.

(dowód: akta kontroli str. 158-160)

Uwagi dotyczące badanej działalności

Przedstawione wyżej potrzeby, szczególnie w zakresie sprzętu transportowego, wynikały głównie z faktu posiadania przez jednostki terenowe Policji wielu pojazdów zużytych i wyeksploatowanych i konieczności zastąpienia ich w najbliższym czasie nowym sprzętem. Analiza wykazu wszystkich pojazdów będących na wyposażeniu prd wykazała, że na 211 pozycji wg stanu na dzień 30.06.2016 r. 159 szt. radiowozów i motocykli (tj. 75%) posiadało rok produkcji 2010 i wcześniejszy. NIK zwróciła uwagę, że tak wyeksploatowany sprzęt transportowy nie jest w stanie zapewnić działań Policji na wymaganym poziomie.

(dowód: akta kontroli str. 146-151, 158-160)

*Ustalono
nieprawidłowości*

W działalności Komendy w przedstawionym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

3.2. Szkolenie policjantów prd

Opis stanu faktycznego

▪ **Stan wyszkolenia prd**

Według stanu na dzień 30.06 2016 r. w Wydziale Ruchu Drogowego KWP na 14 policjantów pełniących służbę bezpośrednio na drodze (Sekcja Zabezpieczenia Autostrad), 12 (tj. 86%) posiadało ukończony kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego.

Wyszkolenie policjantów prd całego garnizonu łódzkiego przedstawiało się w następująco:

- kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego ukończyło 395 spośród 553 policjantów, co stanowiło 71% potrzeb,
- kurs w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy medycznej ukończyło 107 spośród 140 policjantów, co stanowiło 76% deklarowanych potrzeb,
- egzamin potwierdzający uprawnienia w ww. zakresie zdało 95 spośród 140 policjantów, co stanowiło 68% deklarowanych potrzeb,
- szkolenie w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem ukończyło 127 policjantów z 249, co stanowiło 51% deklarowanych potrzeb,
- kursy w zakresie kierowania motocyklem szosowym ukończyło 41 policjantów spośród 96, co stanowiło 43% deklarowanych potrzeb.

(dowód: akta kontroli str. 167-168)

W wyjaśnieniu dotyczącym podejmowanych działań w celu zwiększenia liczby policjantów mających ukończone specjalistyczne szkolenia Naczelnik Wydziału Kadr i Szkolenia KWP podała m.in., że kierownicy jednostek terenowych i komórek po dokonaniu analizy i weryfikacji potrzeb szkoleniowych w swojej jednostce, przesyłali na konkretne szkolenia ilościowe i imienne zapotrzebowanie do Wydziału Kadr i Szkolenia KWP w Łodzi. Następnie Wydział sprawdzał nadesłane kandydatury pod kątem spełniania kryteriów formalnych określonych Decyzjami Komendanta Głównego Policji⁸ oraz dokonywał weryfikacji na wybrane szkolenia we współpracy z merytorycznie właściwymi komórkami KWP np. WRD, Sztabem Policji, Wydziałem Prewencji. Następnie potrzeby przedstawiane były kierunkowemu Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego Policji w Łodzi w celu akceptacji. Zestawienie zbiorcze szkoleń przesyłano do WSPol w Szczytnie, która przesyłała je do Komendy Głównej Policji. Zebrane zapotrzebowania przekazane były do jednostek szkoleniowych, które przydzielaly w ciągu roku miejsca na dane szkolenia. Wydział Kadr i Szkolenia KWP dążył do tego, aby każdy policjant ruchu drogowego w garnizonie łódzkim miał ukończony kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego tj.: RDo i RDs. Jednak biorąc pod uwagę fluktuację kadr w komórkach ruchu drogowego np. przeniesień do innych komórek organizacyjnych Policji, odejść ze służby, długotrwałe zwolnienia funkcjonariuszy, nie było możliwości aby 100% funkcjonariuszy pracujących na drodze posiadało przeszkolenie w przedmiotowym zakresie. Naczelnik wskazała także, że KWP uplasowała się na trzecim miejscu w Polsce pod kątem ilości przeszkolonych funkcjonariuszy w w/w zakresie. W przypadku braku możliwości skierowania na kurs specjalistyczny przez przełożonego wskazanego policjanta, kierowany był wówczas kolejny funkcjonariusz, nieposiadający przeszkolenia. Wpływ na kierowanie funkcjonariuszy na kursy specjalistyczne miała również decyzyjność komendantów miejskich/powiatowych, którzy aby zapewnić ciągłość służby, realizację wydarzeń nadzwyczajnych, zabezpieczenia imprez masowych i innych dodatkowych zadań, musieli zapewnić ciągłość służby i nie mogli w krótkim okresie skierować wszystkich policjantów na uzupełnienie wymaganego przeszkolenia. Dlatego opracowana została strategia na trzy lata uzupełnienia braków szkoleniowych, uwzględniająca potrzebę zapewnienia ciągłości służby i zadań nałożonych na funkcjonariuszy pionu ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 169-179)

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

Uwagi kontroli NIK dotyczyły stopnia wyszkolenia specjalistycznego policjantów ruchu drogowego. Pomimo działań podejmowanych przez Wydział Kadr i Szkolenia KWP stan wyszkolenia był niewystarczający w stosunku do potrzeb zgłaszanych przez poszczególnych komendantów miejskich i powiatowych województwa łódzkiego.

⁸ Przykładowo dla potrzeb kursu specjalistycznego z zakresu ruchu drogowego - część ogólna RDo Decyzja nr 472 KGP z 18 listopada 2013 r., dla kursu specjalistycznego z zakresu ruchu drogowego - część szczególna RDs Decyzja nr 471 KGP z 18 listopada 2013 roku.

▪ **Ćwiczenia ratownicze na autostradach i drogach ekspresowych**

W badanym okresie w ćwiczeniach ratowniczych brali udział jedynie funkcjonariusze KPP Powiatu Łódzkiego Wschodniego, którzy w dniu 13 maja 2016 roku uczestniczyli w ćwiczeniach wojewódzkich pn. „Autostrada 2016” na A1 w gminie Tuszyn. Ćwiczenia te zostały zorganizowane przez Komendę Wojewódzką Państwowej Straży Pożarnej w Łodzi.

Założenia do ćwiczenia były następujące: na A-1 w wyniku niezachowania odpowiedniej odległości między pojazdami samochód osobowy uderza w autobus, który traci przyczepność i wpada w poślizg, a następnie przewraca się (w poprzek drogi). Samochód osobowy wbija się w bariery ochronne dzielące pas ruchu. Przewrócony autobus uderza w kolejny samochód osobowy.

Przeprowadzone ćwiczenia miały za zadanie:

- wykonywanie podstawowych działań, aż do osiągnięcia pożądanego stopnia ich opanowania, dot. zbierania studiowania i analizowania danych, kalkulacji sposobu użycia sił, współdziałania i zabezpieczenie działań,
- doskonalenie umiejętności kadry w dziedzinie organizacji i prowadzenia działań zespołu w toku wykonywanych zadań,
- sprawdzenie stopnia przygotowania do pracy w warunkach zbliżonych do rzeczywistych,
- sprawdzenia przyjętych procedur postępowania, obiegu i wymiany informacji z innymi służbami oraz realizacji ustawowych zadań podczas działań.

Przeprowadzone ćwiczenia nie ujawniły braków znajomości obowiązujących przepisów i procedur działań.

(dowód: akta kontroli str. 180)

*Ustalone
nieprawidłowości*

W działalności Komendy w przedstawionym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Komendy w badanym zakresie.

4. Współpraca Policji z podmiotami zarządzającymi autostradami i drogami ekspresowymi

*Opis stanu
faktycznego*

▪ **Uzgodnienia dokonane przez Komendanta Wojewódzkiego Policji na etapie projektowania autostrady**

WRD KWP uzgadniał przede wszystkim projekty czasowej i stałej organizacji ruchu. Na etapie projektowania autostrady dokonywane były uzgodnienia jedynie dotyczące lokalizacji oraz ilości obiektów inżynierskich. W latach 2015-2016 (I półrocze) Wydział nie uzgadniał warunków bezpieczeństwa, w tym warunków podjęcia działań przez służby ratowniczo – gaśnicze (w tym okresie nie otrzymano żadnego projektu do uzgodnień).

(dowód: akta kontroli str. 105)

▪ **Współpraca KWP z zarządzającymi autostradami i drogami na etapie realizacji zadań ustawowych**

Policja i GDDKiA podpisały „Porozumienie o współpracy na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego”⁹, którego głównym celem było ograniczenie liczby wypadków i ich ofiar. Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji wyjaśnił, że w ramach tego porozumienia organizowano spotkania przedstawicieli Państwowej Straży Pożarnej, Pogotowia Ratunkowego, GDDKiA oraz firm prowadzących obsługę Punktu Poboru Opłat, podczas których omawiano sprawy dotyczące

⁹ Porozumienie Komendanta Policji w Łodzi i Dyrektora Oddziału w Łodzi GDDKiA zawarte w Łodzi w dniu 12 września 2014 r.

utrzymania autostrad oraz zapewnienia bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym. Dotychczasowa współpraca jednostek organizacyjnych Policji z wymienionymi podmiotami przebiegała bez zastrzeżeń i nie odnotowano przypadków nieprawidłowej realizacji zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa na autostradach i drogach ekspresowych.

(dowód: akta kontroli str. 115-116)

▪ **Usuwanie z autostrady i drogi ekspresowej unieruchomionych tam pojazdów**

Usuwanie pojazdów było realizowane na podstawie decyzji nr 291/2007 Komendanta Wojewódzkiego Policji w Łodzi z dnia 13 lipca 2007 r., wprowadzającej w życie Instrukcję w sprawie postępowania przez Policję z pojazdami, co do których zachodzi potrzeba: usunięcia lub przemieszczenia na podstawie przepisów prawa o ruchu drogowym i prawa o transporcie drogowym, zabezpieczenia dla celów procesowych lub ochrony z uwagi na podjęcie przez Policję czynności służbowych.

Na podstawie danych uzyskanych z KPP/KMP województwa łódzkiego ustalono, że w badanym okresie z terenu A1 i A2 oraz S8 usunięto łącznie 166 pojazdów, w tym 134 pojazdy na podstawie art. 130a ust.1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym¹⁰. Najwięcej takich zdarzeń miało miejsce na terenie działania KPP w Zgierzu - 42 pojazdy, KPP w Tomaszowie Maz. – 18 pojazdów, KPP w Sieradzu – 16 pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 181-266)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Komendy w przedstawionym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Komendy w zakresie współpracy z podmiotami zarządzającymi autostradami i drogami ekspresowymi.

5. Działania Policji związane z rozładowywaniem korków i zatorów na autostradzie lub drodze ekspresowej

Opis stanu
faktycznego

▪ **Działania związane z kierowaniem ruchem i organizowaniem objazdów celem sprawnego rozładowania korków lub zatorów drogowych na autostradzie lub drodze ekspresowej**

Poszczególne jednostki garnizonu łódzkiego brały udział w sytuacjach wymagających podejmowania ręcznej regulacji ruchem na autostradach i drogach ekspresowych. Związane to było głównie z likwidacją i obsługą zdarzeń drogowych poprzez wprowadzanie czasowej zmiany organizacji ruchu na danym odcinku, podejmowanie ręcznych regulacji ruchem oraz organizowania objazdów celem sprawnego rozładowywania korków. Ponadto przy współpracy z Centrum Zarządzania Ruchem uruchamiane były tablice aktywne, które określają sposób organizacji ruchu dzięki wyświetlanym komunikatom o zmiennej treści.

System informatyczny Sespól dawał możliwość wygenerowania ogólnej liczby godzin poświęconych na ręczną regulację ruchem drogowym przez policjantów ruchu drogowego, bez wyszczególnienia na jakiej drodze czynność była wykonywana.

System Wspomagania Dowodzenia nie przewidywał możliwości zaznaczenia podjęcia tego typu czynności.

(dowód: akta kontroli str. 105)

¹⁰ Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.

▪ **Zasady współdziałania z zarządzającymi autostradą i drogami ekspresowymi przy rozładowaniu korków lub zatorów drogowych**

Przebieg trasy objazdu każdorazowo realizowany był na szczeblu właściwej KPP/KMP. Podczas realizacji dotychczasowych zdarzeń nie odnotowano przypadków utrudnień podczas prowadzonych zmian organizacyjnych w ruchu drogowym.

Ponadto funkcjonariusze WRD KWP wielokrotnie brali czynny udział w rozładowywaniu zatoru tworzącego się na A2 kierunek Poznań (zjazd na drogę K-14 – rondo Sosnowiec). Po otwarciu odcinka A1 (węzeł Łódź Północ – Piotrków Tryb) sytuacja to została unormowana, a ruch odbywał się bez utrudnień. Każdorazowo podczas organizowania objazdów z zaangażowaniem służby autostradowej Dowódca patrolu ruchu drogowego odpowiedzialnego za zabezpieczenie miejsca zdarzenia lub dyżurny jednostki podczas prowadzonych działań przekazywał sposób, kierunki i zasady współdziałania.

(dowód: akta kontroli str. 105, 157)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Komendy w przedstawionym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania podejmowane przez KWP w kontrolowanym zakresie.

6. Działania kontrolne w Policji

Opis stanu
faktycznego

▪ **Przedsięwzięcia w zakresie nadzoru, audytu i kontroli, ich wyniki oraz ich wykorzystanie**

W 2015 r. funkcjonariusze Wydziału Kontroli KWP przeprowadzili w dwóch jednostkach tj. w KPP w Radomsku oraz w KPP Powiatu Łódzkiego Wschodniego w Koluszkach kontrolę dotyczącą „Monitorowania przez przełożonych efektywności służby policjantów komórek ruchu drogowego, w tym rozliczanie funkcjonariuszy ze służby, efektów pracy oraz sporządzanej dokumentacji”.

Działalność KPP Powiatu Łódzkiego Wschodniego w ww. zakresie oceniono pozytywnie i odstąpiono od formułowania wniosków i zaleceń pokontrolnych.

W przypadku KPP w Radomsku ocena działalności była negatywna, a wnioski i zalecenia pokontrolne dotyczyły wszczęcia postępowania dyscyplinarnego wobec funkcjonariuszy, których postępowanie uzasadniało przypuszczenie popełnienia przez nich przewinienia dyscyplinarnego, wdrożenia czynności wyjaśniających wobec policjanta, który pełniąc służbę nieoznakowanym radiowozem wyposażonym w wideorejestrator mógł popełnić wykroczenie drogowe (przekroczenie dopuszczalnej prędkości), przeprowadzenia szkolenia dla wszystkich policjantów WRD z zakresu przepisów prawa związanych z realizacją wykonywanych przez nich czynności służbowych oraz prawidłowego ich dokumentowania. KPP w Radomsku poinformował pisemnie KWP o wykonaniu wniosków i zaleceń pokontrolnych.

Ponadto w 2015 r. problematyka bezpieczeństwa ruchu drogowego była przedmiotem kontroli przeprowadzonych przez Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego po zakończeniu realizacji dwóch nw. projektów: „Bezpieczne drogi województwa łódzkiego, wyposażenie służb ratowniczych i interwencyjnych” i „Modernizacja systemu TETRA służąca podniesieniu sprawności służb ratowniczych w aglomeracji łódzkiej”.

Czynności audytowych w badanym okresie w obszarze dotyczącym problematyki ruchu drogowego na terenie województwa łódzkiego nie przeprowadzono.

(dowód: akta kontroli str. 267, 285)

▪ **Analizy działań jednostek Policji na autostradach i drogach ekspresowych oraz ich wykorzystanie**

WRD ani Wydział Nadzoru i Kontroli KWP nie prowadziły w badanym okresie analiz działań jednostek Policji na autostradach i drogach ekspresowych w przypadku konkretnych zaistniałych wypadków lub katastrof w ruchu drogowym. Opracowano natomiast dokumenty pn. "Analiza stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie województwa łódzkiego" za okres styczeń – grudzień 2015 r. i styczeń - czerwiec 2016 r. Analizy te zawierały m.in. szczegółową statystykę wypadków drogowych, czas i miejsce powstawania zdarzeń drogowych, przyczyny i sprawcy zdarzeń drogowych, ofiary wypadków wśród użytkowników dróg, okoliczności sprzyjające wypadkom drogowym, najbardziej zagrożone odcinki dróg, efektywność pracy komórek ruchu drogowego KPP/KMP, wnioski wynikające z przeprowadzonej analizy.

(dowód: akta kontroli str.105, 268, 286-385)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Komendy w przedstawionym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania podejmowane przez KWP w kontrolowanym zakresie

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, odstępuje od formułowania wniosków pokontrolnych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag 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.

Łódź, dnia 14 grudnia 2016 r.

Kontroler
Marek Zyskowski
Główny specjalista kontroli państwowej

Podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Łodzi

Dyrektor
Przemysław Szewczyk

Podpis