



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO.410.015.05.2016

P/16/037

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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 , Janusz Rzepecki, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LLO/54/2016 z dnia 23.08.2016 r. i nr LLO/81/2016 z dnia 5.10.2016 r. (dowód: akta kontroli str.1-4)
Jednostka kontrolowana	Komenda Miejska Policji w Piotrkowie Trybunalskim, 97-300 Piotrków Trybunalski, ul. Szkolna 30/38, zwana „KMP” lub „Komendą”,
Kierownik jednostki kontrolowanej	Komendant Miejski Policji w Piotrkowie Tryb. („Komendant”) insp. Piotr Nowicki od 17 kwietnia 2016 r. W okresie od 22 lipca 2013 r. do 16 kwietnia 2016 r. Komendantem Miejskim był insp. Dariusz Walichnowski. (dowód: akta kontroli str.5-26)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna i jej uzasadnienie

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli Komendant podejmował niezbędne działania² na rzecz organizacji zabezpieczenia i przygotowania do działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych. W kontrolowanym okresie zwiększyła się liczba funkcjonariuszy pełniących służbę na drogach, a dyslokacja radiowozów odbywała się z uwzględnieniem wyników badania stanu bezpieczeństwa na drogach, w tym na autostradzie (A1) i drodze ekspresowej (S8). Wykonywane w Komendzie analizy uwzględniały dane zawarte w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji.

W wyniku kontroli nie stwierdzono przypadków podejmowania niewłaściwych działań na miejscu zdarzenia, czy bezzasadnych opóźnień w czasie dojazdu. Kontrola dokumentacji pięciu zdarzeń wykazała jednak, że w jednym z nich w Karcie Zdarzenia Drogowego błędnie podano czas zgłoszenia zdarzenia i czas przybycia Policji na miejsce.

Wymiana informacji i koordynacja działań pomiędzy Policją a służbami prowadzącymi działania ratownicze przebiegała prawidłowo. Funkcjonariusze realizujący czynności na miejscu zdarzenia mieli możliwość bezpośredniego komunikowania się z innymi podmiotami na kanale B112.

Prawidłowo przebiegała także współpraca Policji z zarządcą drogi. W wyniku kontroli nie stwierdzono przypadków sporów kompetencyjnych, czy też utrudnień w zakresie działań związanych ze zdarzeniami na drogach. Nie stwierdzono także nieprawidłowości w zakresie działań przy rozładowywaniu korków i zatorów.

¹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2015 r., poz. 1096 ze zm.), 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.

Policja w prawidłowy sposób prowadziła lustrację A1 i S8, a wnioski z lustracji przekazywane były do zarządcy drogi.

Komenda podejmowała niezbędne działania, zmierzające do zapewnienia odpowiedniego przeszkolenia funkcjonariuszy WRD, przy uwzględnieniu m.in. ograniczeń wynikających z ogólnie przyznanych limitów. Kontrola wykazała jednak, że do zdarzeń drogowych na autostradach i drogach ekspresowych wysyłane były partole WRD, w których żaden z funkcjonariuszy nie posiadał przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego.

Według przedstawionych przez Komendę danych, przeszkolenie specjalistyczne w pozostałym kontrolowanym zakresie było niewystarczające w stosunku do deklarowanych przez KMP potrzeb. Przykładowo, kurs w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy medycznej ukończyło zaledwie pięciu policjantów WRD, co stanowiło 50% potrzeb.

KMP posiadała w kontrolowanym okresie pojazdy i wyposażenie niezbędne do realizacji zadań na autostradach i drogach ekspresowych. We wrześniu 2016 r. jeden z radiowozów WRD został wycofany z eksploatacji z uwagi na wyeksploatowany silnik. Dodatkowo, dwa z trzech pojazdów wyposażonych w wideorejestratory ulegały awariom i z tego względu czasowo były wyłączone z eksploatacji. Z uwagi na powyższe, w październiku 2016 r. Komenda zgłosiła potrzebę doposażenia w nowe pojazdy.

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 liczebny WRD, w odniesieniu do sieci dróg na obszarze powiatu, w tym autostrad i dróg ekspresowych.

W kontrolowanym okresie działaniami na autostradach i drogach ekspresowych zajmował się WRD. Według regulaminu³ Komendy do zadań WRD należało m.in.:

- organizacja i koordynacja ruchu drogowego w zakresie nadzoru i realizacji zadań dotyczących ruchu drogowego, rozpoznania i analizowania zagrożeń bezpieczeństwa oraz realizacji zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- likwidacja skutków zdarzeń, kolizji i wypadków drogowych w zakresie profilaktyki dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego i zabezpieczenia miejsca zdarzenia,
- prewencja drogowa w zakresie zapewniania płynności i bezpieczeństwa ruchu, pełnienia stałego nadzoru na trasach centralnie koordynowanych, udzielania pomocy przedmedycznej i zabezpieczania mienia uczestników zdarzeń.

W WRD nie wydzielono odrębnej komórki organizacyjnej do realizacji zadań na autostradzie i drodze ekspresowej.

(dowód: akta kontroli str. 27-30)

Według stanu na dzień 30 czerwca 2016 r. ilość etatów policyjnych w Komendzie wynosiła 282. Stan etatowy WRD wynosił 29, z czego obsadzonych było 28 etatów. Wielkość tej komórki organizacyjnej ustalona została na poziomie 10% stanu etatowego jednostki, w oparciu o pismo Komendanta Głównego Policji z dnia 24 kwietnia 2013 r. W piśmie tym zalecono osiągnięcie wskaźnika minimum 10% etatów policyjnych w komórkach ruchu drogowego w stosunku do całego etatu gamizonu.

³ Regulamin Komendy Miejskiej Policji w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 4 maja 2015 r.

W kontrolowanym okresie ilość etatów policyjnych i stan etatowy WRD nie uległy zmianie. Faktyczne zatrudnienie w WRD zmniejszyło się o jeden etat.

(dowód: akta kontroli str.31-34)

▪ **Zmiany wielkości i struktury WRD do stanu bezpieczeństwa na drogach**

W kontrolowanym okresie na obszarze działania KMP wzrosła liczba:

- wypadków drogowych – ze 172 w 2014 r. do 228 w 2015 r. (o 32,6%).
W I półroczu 2016 r. wyniosła 183, tj. o 91 więcej (98,9%) niż w I półroczu 2015 r.
- ofiar śmiertelnych wypadków drogowych – odpowiednio z 15 do 30 (100%).
W I półroczu 2016 r. wyniosła 14, tj. o 4 więcej (40%).
- rannych w wyniku wypadków drogowych – z 228 do 283. W I półroczu 2016 r. wyniosła 241, tj. o 130 więcej (117,1%).

Liczba kolizji utrzymywała się na porównywalnym poziomie i wynosiła 1370 w 2014 r., 1360 w 2015 r. i 699 w 2016 r. (I półrocze).

(dowód: akta kontroli str. 191, 228)

Na A1 i S8 w I półroczu 2016 r. w porównaniu z odpowiednim okresem roku poprzedniego znacząco wzrosła liczba wypadków (z dwóch do 13, tj. o 550%), rannych (z jednego do 21, tj. o 2.000%) i kolizji (z 46 do 67, tj. o 45,5%).

(dowód: akta kontroli str. 229)

Od 1 stycznia 2016 w Komendzie przeprowadzono reorganizację WRD, w ramach której, bez ingerencji etatowej, utworzono:

- Nieetatowy Zespół I ds. Obsługi Zdarzeń Drogowych (ośmioosobowy),
- Nieetatowy Zespół II Kontrolerów ruchu drogowego (18 osób).

(dowód: akta kontroli str. 38)

Po przeprowadzonej reorganizacji, według analizy za I półrocze 2016 r., wskaźnik liczby policjantów pełniących służbę na drogach wzrósł z 48,45% w 2015 r. do 65,56% i przewyższył minimalną wartość miernika dla służby ruchu drogowego KWP (49,25%) i KMP (51,1%).

(dowód: akta kontroli str. 211, 232)

W „Koncepcji wzmocnienia etatowego WRD KMP w Piotrkowie Tryb.” opracowanej przez Naczelnika WRD wskazano m.in., iż na terenie powiatu piotrkowskiego wypadki drogowe są częste, powodują śmierć, obrażenia, szkody materialne, opóźnienia odczuwane przez innych uczestników ruchu /.../ zmniejszenie konsekwencji wypadków drogowych oraz prawidłowa i sprawna obsługa na miejscu już zaistniałego wypadku ma ogromną wartość społeczną. Do wskazanych powyżej elementów /.../ można zaliczyć sprawny nadzór nad ruchem drogowym oraz odpowiednio przygotowanego i posiadającego odpowiednie umiejętności /.../ funkcjonariusza obsługującego wypadek drogowy. /.../ W ramach osiągnięcia wyżej ujętych postulatów od 1 stycznia 2016 r. wprowadzono reorganizację Wydziału Ruchu Drogowego /.../ nie ingerując w liczbę etatową i strukturę grup zaszerzegowania Wydziału. Przedmiotowa struktura stanowi ponad 10% całości jednostki. W obecnym stanie faktycznym w Wydziale jest 1 wakat oraz 6 funkcjonariuszy nie posiadających specjalistycznego kursu ruchu drogowego co stanowi ponad 20% całości. Przeprowadzona wstępna analiza działania tej struktury obejmująca okres od 1 stycznia /.../ do 15 marca 2016 roku wskazuje, iż jest to prawidłowo obrany kierunek działania. Pomimo pewnych trudności związanych z absencją, /.../ procentowa ilość policjantów pełniących służbę na drodze znacznie wzrosła /.../. We wnioskach zaproponowano m.in. utrzymanie obecnej struktury WDR, z uwzględnieniem zwiększenia jej o sześć etatów, co podyktowane było centralnym usytuowaniem powiatu piotrkowskiego na mapie Polski, w połączeniu strategicznych dla kraju węzłów transportowych - przez teren powiatu piotrkowskiego przebiega m.in. A1 i S8, które stanowią ważny element sieci komunikacyjnej kraju.

(dowód: akta kontroli str. 45-49)

Według Zastępcy Komendanta KMP, ewentualne powiększenie WRD musiałoby się odbyć kosztem innego wydziału, co skutkowałoby utrudnieniem w realizacji zadań tych komórek. Dlatego taki wariant nie był rozpatrywany. Wnioskowanie w tym zakresie do Komendy Wojewódzkiej Policji w Łodzi (KWP) również nie dałoby pozytywnego rezultatu, gdyż nie było możliwości przydzielenia dodatkowych etatów (ilość policjantów wynikała z rozkazu organizacyjnego danej jednostki i była stała). Także po likwidacji Komisariatu Autostradowego Policji KMP nie została wzmocniona etatami lub sprzętem specjalistycznym.

(dowód: akta kontroli str. 38, 61-65)

Policjanci Nieetatowego Zespołu I ds. Obsługi Zdarzeń Drogowych pracowali w systemie 12 godzinnym⁴. Do ich zadań należała obsługa wypadków drogowych z udziałem technika kryminalistyki oraz wspólne przeprowadzenie czynności procesowych na miejscu zdarzenia⁵, jak również zleconych przez prokuratora lub dyżurnego KMP. Do czynności na miejscu zdarzeń szczególnych, takich jak: katastrofy, wypadki, w których jest ofiara śmiertelna, rozległych terenowo, niezbędnych do zastosowania objazdów, dodatkowo przewidziana była grupa dochodzeniowo-śledcza. Dowódca tej grupy odpowiedzialny był za skompletowanie wszelkiej dokumentacji ze zdarzenia drogowego i przekazania jej do dyżurnego KMP. Do zadań policjantów zespołu dodatkowo należało wykonywanie czynności służbowych zgodnie z przydzielonym rejonem służbowym i zadaniami doraźnymi w trybie pracy bezpośredniego nadzoru na drodze.

Policjanci Nieetatowego Zespołu II pracowali jako kontrolerzy ruchu drogowego w systemie 8 godzinnym⁶. Ich praca polegała na bezpośrednim nadzorze ruchu drogowego na drodze. Zakres pracy policjantów tego zespołu obejmował także obsługę kolizji drogowych zaistniałych w wyznaczonym rejonie dyslokacji służby.

(dowód: akta kontroli str.38)

*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 WRD działania na autostradach i drogach ekspresowych

W latach 2015-2016 (I półrocze) policjanci WRD pełnili służbę na trasie centralnie koordynowanej A1 i K1 na podstawie harmonogramów, ustalających patrole w czwartki i piątki każdego tygodnia. W toku kontroli nie stwierdzono przypadków braku realizacji harmonogramów służby. Służba na drogach pełniona była w systemie zmianowym 8-godzinnym, na pierwszej zmianie od godziny 6 do 14 oraz na drugiej zmianie od godziny 14 do 22. Łącznie Komenda w ciągu tygodnia dyslokowała na ww. drogi od siedmiu do 10 patroli.

(dowód: akta kontroli str. 69-71)

■ System oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych.

System oddziaływania na bezpieczeństwo w ruchu drogowym na A1 i S8 przewidywał elastyczne reagowanie na lokalny wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Komenda w zależności od stwierdzonego zagrożenia, w miarę swoich możliwości, dyslokowała patrole na A1 i S8 w przypadku wzrostu liczby zdarzeń. W celu zapewnienia właściwego nadzoru nad bezpieczeństwem na ww. drogach, kierowane były na nie w określone dni patrole w ramach centralnej

⁴ Poszczególne zmiany pracowały w godzinach 6.00-18.00 i 18.00-6.00.

⁵ W tym zabezpieczenia śladów dotyczących zdarzenia drogowego, wykonanie oględzin miejsca zdarzenia i zwłok.

⁶ Poszczególne zmiany pracowały w godzinach 6.00-14.00, 14.00-22.00 i 22.00-6.00.

koordynacji służb i służby pełnionej ponadpowiatowo.

(dowód: akta kontroli str. 74-76)

■ **Dyslokacja służby WRD na autostradzie i drogach ekspresowych**

Dyslokacja służby, w tym na A1 i S8, ustalana była na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa sporządzanego w WRD oraz na podstawie danych z KWP. W oparciu o analizy określono pięciokilometrowe odcinki dróg, gdzie doszło do największej liczby zdarzeń drogowych i tam w szczególności kierowano patrole. Funkcjonariusze WRD pełnili służbę na A1 i S8 w systemie zmianowym (tygodniowo od siedmiu do 10 patroli).

(dowód: akta kontroli str. 74-76, 190-216)

W badanym okresie patrole z innych powiatów nie były dyslokowane do pełnienia służby na odcinkach A1 i S8 powiatu piotrkowskiego.

Na podstawie „Harmonogramu Służby Centralnie koordynowanej pełnionej na terenie woj. łódzkiego od 29 lutego 2016 r. do odwołania” WRD zobowiązany był do pełnienia służby ponadpowiatowo na 19 kilometrach A1 w każdy czwartek i piątek.

Na podstawie „Harmonogramu służby pełnionej ponadpowiatowo od 1 lipca do 30 września 2016 r.” Komenda była zobowiązana do pełnienia służby na odcinku około 41 km A1 (od węzła Łódź Północ do węzła Piotrków Trybunalski) trzy razy w każdym tygodniu miesiąca (w środę, sobotę i niedzielę).

(dowód: akta kontroli str. 74-76, 174-176, 177)

■ **Zgłaszanie uwag i propozycji dotyczących poprawy bezpieczeństwa na autostradzie i drodze ekspresowej przez policjantów**

W dniu 8 października 2013 r. funkcjonariusz WRD wraz z przedstawicielem GDDKiA Oddział w Łodzi przeprowadzili kontrolę na A1 (od km 388,100 do km 399,837). W protokole z kontroli sformułowano wnioski o rozważenie możliwości wykonania wygrozdzenia pasa drogi na całej długości po stronie prawej i lewej ze względu na klasę drogi (autostrada), zgodnie z warunkami technicznymi, jakimi powinny odpowiadać drogi klasy „A”. Alternatywnie zaproponowano ograniczenie prędkości do 100 km/h. Propozycje te wynikały z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 77-80)

Z powodu braku realizacji wymienionych wniosków, po ponownej kontroli tego odcinka A1, przeprowadzonej w dniu 15 kwietnia 2014 r., wniesiono o ponowne rozpatrzenie uwag zawartych w protokole z dnia 8 października 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 81-84, 85)

Zastępca Dyrektora Oddziału GDDKiA w Łodzi wyjaśniła, że w obu protokołach „...nie wskazano na występujące zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym na autostradzie A1”. Na przedmiotowym odcinku A1 nie zachodziło zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przesłanką do ewentualnego wprowadzenia ograniczenia prędkości mogłoby być pogorszenie warunków bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Niepodjęcie działań zmierzających do ograniczenia prędkości wynikało z analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego, które nie wykazały pojawienia się odcinków, które utrwaliłyby się jako odcinki gromadzenia się wypadków. W klasyfikacjach opracowanych na bazie zdarzeń z lat 2010-2013 analizowany odcinek A1 nie został zakwalifikowany do żadnej z najwyższych klas koncentracji ryzyka. Autostrada została wybudowana w okresie, w którym nie było wymogów jej ogrodzenia, a zmieniające się przepisy nie nakładały obowiązku wykonania ogrodzenia na drogach już istniejących. Oddział podjął działania mające na celu przebudowę autostrady, jednak nie uzyskał dotychczas od Ministerstwa Infrastruktury zapewnienia finansowania realizacji oraz zgody na rozpoczęcie postępowania przetargowego w zakresie wyboru wykonawcy robót budowlanych.

(dowód: akta kontroli str. 86-93, 94-95)

Według danych Komendy w latach 2015-2016 (I półrocze) na odcinku A1 doszło do

73 kolizji, w tym w 25 przypadkach przyczyną było wtargnięcie na pas autostrady zwierząt, a w jednym przypadku człowieka. Przypadki te stanowiły 35,6% zdarzeń. Dla przykładu w tym samym czasie na odcinku S8 (obustronnie ogrodzonym) miało miejsce 117 kolizji, w tym z udziałem zwierząt tylko 5, co stanowiło 4,3% zdarzeń.

(dowód: akta kontroli str. 96-98)

W ocenie Komendanta infrastruktura drogowa na ww. odcinku A1 miała bardzo istotny wpływ na zaistnienie powyższych zdarzeń drogowych. Alternatywnym wyjściem w celu poprawy bezpieczeństwa mogło być ograniczenie prędkości.

(dowód: akta kontroli str. 99-103)

Przeprowadzona w dniu 20 października 2015 r. przez funkcjonariusza WRD wraz z przedstawicielem zarządzającego ruchem kontrola S8 (od 324,772 do km 345,700) nie wykazała nieprawidłowości. Oznakowania pionowe i poziome były w dobrym stanie technicznym i odpowiadały zatwierdzonym projektom organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 104-105)

▪ **Wykorzystanie Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji na potrzeby WRD**

Na podstawie Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji tworzone były półroczne i roczne analizy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w których podawano m.in. ilość wypadków drogowych, zabitych, rannych, kolizji drogowych oraz przyczyny tych zdarzeń drogowych. Dane prezentowano w formie tabelarycznej i opisowej, a także w formie wykresów. We wnioskach z analiz wskazywano wybrane, syntetyczne dane - m.in. tendencję odnośnie liczby wypadków drogowych, ofiar śmiertelnych, najczęstsze przyczyny wypadków, miejsca ich występowania i sprawców, najbardziej zagrożone odcinki dróg (głównie krajowych). W oparciu o przeprowadzone analizy i dyslokowano patrole na poszczególne odcinki dróg.

(dowód: akta kontroli str. 69-71, 190-233)

▪ **Czas reakcji jednostek Policji na wypadki zaistniałe na autostradzie i drodze ekspresowej**

W latach 2015-2016 (I półrocze) na A1 i S8 miały miejsce 34 zdarzenia. Średni czas dojazdu radiowozu Policji od momentu przyjęcia zgłoszenia do momentu pojawienia się na miejscu zdarzenia wyniósł 11 minut i 20 sekund.

Najdłuższe czasy dojazdów do miejsc zdarzeń drogowych wynosiły: 26 minut i 8 sekund, 24 minuty i 3 sekundy, 21 minut i 53 sekundy. Wydłużony czas dojazdu wynikał z realizowanych w danym momencie czynności służbowych przez policjantów skierowanych do obsługi zdarzeń oraz odległości, jaką musieli pokonać pomiędzy miejscem, w którym się znajdowali a miejscem zdarzenia.

(dowód: akta kontroli str. 74-76, 106-107)

▪ **Wykorzystanie planów działań ratowniczych dla autostrad i dróg ekspresowych**

Komenda nie posiadała planów działań ratowniczych dla A1 i S8 przebiegających przez teren powiatu piotrkowskiego. W kontrolowanym okresie GDDKiA nie zatwierdziła żadnego planu działań ratowniczych dla tych dróg. Projekty planów dla A1 i S8 zostały uzgodnione przez Zastępcę Komendanta Wojewódzkiego Policji w dniu 5 lipca 2016 r. Do planów tych KMP nie zgłaszała żadnych uwag. Jak podano w Planie Działania Ratowniczych dla A1, piotrkowski odcinek autostrady nie posiadał węzłów, wjazdów i przejazdów awaryjnych.

(dowód: akta kontroli str. 69-71)

▪ **Organizacja i przebieg działań prowadzonych przez jednostkę Policji w trakcie zaistniałych zdarzeń**

Analiza dokumentacji dotyczącej wybranych do kontroli pięciu zdarzeń drogowych⁷

⁷ Zdarzenia: z 25 października 2015 r. na S-8 w miejscowości Studzianki, dotyczące najechania samochodu na oderwane koło, z 1 listopada 2015 r. na A-1 w gminie Moszczenica, dotyczące

wykazała, że zgłoszenia wpłynęły do Policji od uczestników zdarzeń lub z WCPR. Policja przybyła na miejsce zdarzeń po 5-13 minutach i obsługiwała je przez czas od 3 godzin i 45 minut do 10 godzin i 33 minut. Cztery zdarzenia obsługiwane były przez więcej niż jeden patrol (od dwóch do 13 funkcjonariuszy). W żadnym przypadku nie dysponowano zespołów spoza obszaru własnego działania. W wyniku kontrolowanych zdarzeń poszkodowanych zostało 14 osób (siedem ofiar śmiertelnych i siedmioro rannych). W jednym przypadku funkcjonariusze rozpoczęli reanimację poszkodowanego, a następnie przekazali prowadzenie czynności ratunkowych służbom medycznym. W Kartach Zdarzenia Drogowego zawarto wszelkie niezbędne informacje, z tym że dla zdarzenia z dnia 1 listopada 2015 r. błędnie wpisano czas zgłoszenia (6:40 zamiast 5:34) i czas przybycia Policji na miejsce (6:50 zamiast 5:49). Naczelnik WRD wyjaśnił, że Kartę wypełniali policjanci, którzy rozpoczęli służbę o godzinie 6:00 i zostali skierowani do obsługi tego zdarzenia.

(dowód: akta kontroli str. 108-148, 235)

Naczelnik WRD wyjaśnił, że funkcjonariusze realizujący czynności związane z likwidacją skutków zdarzeń drogowych byli kierowani do ręcznej regulacji ruchem i wyznaczali objazdy dla pojazdów w celu rozładowywania powstających zatorów.

(dowód: akta kontroli str. 74-76)

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

Komenda nie odnotowała problemów przy prowadzeniu działań ratowniczych na A1 oraz drodze S8 biegnących przez teren powiatu piotrkowskiego.

(dowód: akta kontroli str. 74-76)

*Ustalone
nieprawidłowości*

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

W jednym na pięć skontrolowanych przypadków w Karcie Zdarzenia Drogowego (z dnia 1 listopada 2015 r.) błędnie wpisano czas zgłoszenia (6:40 zamiast 5:34) i czas przybycia Policji na miejsce (6:50 zamiast 5:49). Według wyjaśnień Naczelnika WRD błąd ten wynikał z faktu, że KZD wypełniali policjanci, którzy rozpoczęli służbę o godzinie 6:00 i zostali skierowani do obsługi tego zdarzenia.

(dowód: akta kontroli str. 108-148)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Komendy w badanym zakresie. Stwierdzona nieprawidłowość miała charakter formalny i nie wpłynęła na obniżenie oceny częściowej.

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

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

*Opis stanu
faktycznego*

KMP nie zawarła porozumień z innymi podmiotami ratowniczymi odnośnie współpracy w zakresie ratownictwa na drogach.

W dniu 20 kwietnia 2016 r. KMP uczestniczyła w ćwiczeniu dowódczo-sztabowym realizowanym przez Państwową Straż Pożarną (PSP) pn. „Postępowanie

czołowego zderzenia dwóch pojazdów, z 18 grudnia 2015 r. na S-8 w gminie Wolbórz, dotyczące najechania samochodu na barierę ochronną, z 15 stycznia 2016 r. na S-8 w miejscowości Polichno, dotyczące najechania na tył unieruchomionego pojazdu, z 25 marca 2016 r. na S8 dotyczące zderzenia pojazdów.

w zdarzeniach masowych w komunikacji drogowej". Ćwiczenie realizowano na ul. Wolborskiej w granicach administracyjnych miasta Piotrkowa Trybunalskiego. W sprawozdaniu z ćwiczeń wskazano m.in. na właściwą reakcję wszystkich służb biorących udział w ćwiczeniu, w tym Policji oraz dobrą łączność pomiędzy Policją a innymi służbami ratowniczymi.

(dowód: akta kontroli str. 149-150, 74-76)

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

Od 2012 r. w Komendzie funkcjonował wspólny kanał resortu spraw wewnętrznych B112. Za pomocą tego kanału funkcjonariusze realizujący czynności na miejscu zdarzenia mieli możliwość bezpośredniego komunikowania się z innymi podmiotami i wymiany informacji na szczeblu roboczym.

W wyniku ćwiczeń przeprowadzonych w dniu 20 kwietnia 2016 r. stwierdzono m.in., że łączność pomiędzy Policją i pozostałymi służbami ratowniczymi była dobra i prowadzona była poprzez wspólny kanał pracy B112.

(dowód: akta kontroli str.69-71)

*Ustalone
nieprawidłowości*

W działalności Komendy w badanym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

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 WRD w pojazdy i sprzęt

*Opis stanu
faktycznego*

■ Wyposażenie WRD w pojazdy, specjalistyczny sprzęt policyjny, sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz wyposażenie do udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy

Według stanu na dzień 30 czerwca 2016 r. WRD wyposażona była m.in. w:

- pojazdy oznakowane (5). Jeden z tych pojazdów został wycofany z eksploatacji we wrześniu 2016 r. z uwagi na wyeksploatowany silnik,
- pojazdy oznakowane z wideorejestratorami (2), rozwijające maksymalną prędkość do 235-250 km/h,
- pojazd nieoznakowany z wideorejestratorem rozwijający maksymalną prędkość do 242 km/h,
- ambulanse (2), z czego jeden został przesunięty do WRD z chwilą wprowadzenia nowej struktury tego Wydziału,
- motocykle szosowe (4), rozwijające maksymalną prędkość do 228-245 km/h,
- zestawy ratownicze „RO” – 10 szt. (liczba ta była wystarczająca dla wyposażenia wszystkich pojazdów WRD),
- pachołki do wygradzania miejsc zdarzeń drogowych,
- radiotelefony nasobne,
- zestaw „Zapora III”,
- trójkąt ostrzegawczy.

Pojazdy WRD posiadały okresowe badania techniczne.

W latach 2015 – 2016 (I półrocze) dwa spośród trzech pojazdów wyposażonych w wideorejestratory ulegały awariom i z tego względu były w tym okresie wyłączone z użytkowania łącznie przez 1,5 miesiąca (Opel Insignia) i pięć miesięcy (Alfa Romeo).

(dowód: akta kontroli str. 69-71, 151-158, 159-161, 183-184, 236)

We wnioskach z „Analizy specjalnej dotyczącej wypadków z ofiarami śmiertelnymi

zaistniałymi obszarze KMP /.../ w roku 2015" wskazano, że w miarę możliwości należy dążyć do wymiany zużytych pojazdów służbowych na inne o właściwych parametrach technicznych.

(Dowód: akta kontroli str. 217-227)

W latach 2015-2016 (I półrocze) nie było składane do KWP zapotrzebowanie na radiowozy. Komanda nie otrzymała także żadnego z samochodów po zlikwidowanym w sierpniu 2014 r. Komisariacie Autostradowym. Zdaniem byłego Komendanta Wojewódzkiego Policji, powodem nieprzydzielenia Komendzie pojazdów był m.in. fakt, że posiadała ona więcej sprzętu niż inne jednostki Policji.

(dowód: akta kontroli str. 35-37, 74-76, 171-173, 178-182)

▪ **Potrzeby w zakresie wyposażenia WRD w sprzęt specjalistyczny.**

Komendant KMP wyjaśnił m.in., że przeprowadził analizę w zakresie posiadanych środków transportowych i na tej podstawie skierował do KWP w Łodzi zapotrzebowanie dotyczące radiowozów, sprzętu teleinformatycznego oraz sprzętu techniki policyjnej. Potrzeby te uwzględniały również pojazdy i sprzęt dla WRD, w tym do prowadzenia działań na autostradach i drogach ekspresowych. Komendant zaznaczył, że KMP nie realizuje żadnych zakupów sprzętu.

W zapotrzebowaniu z dnia 5 października 2016 r. ujęto m.in. dwa radiowozy oznakowane bez rejestratora, radiowóz oznakowany z rejestratorem, motocykl, trzy szt. Alco-blow (urządzenie do wstępnej weryfikacji stanu trzeźwości kierowców), dwie szt. Alcosensor (urządzenie, które podaje wynik stanu trzeźwości), latarki z nasadką sygnalizacyjną – 26 szt., pięć szt. radiotelefonów, 20 szt. kamizelek odblaskowych, aparat fotograficzny.

W ocenie WRD niezbędne wydaje się pozyskanie jednego pojazdu specjalistycznego typu BUS dla funkcjonariuszy grupy wypadkowej, którzy w pierwszej kolejności realizują czynności na miejscach zdarzeń drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 99-103, 183-186)

▪ **Przygotowanie do działań**

Przeprowadzone przez kontrolera oględziny radiowozu nieoznakowanego z wideorejestratorem, przeznaczonego m.in. do działań na autostradach i drogach ekspresowych wykazały, że w radiowozie był kompletny zestaw pierwszej pomocy „R”. Stacja radiowa, wideorejestrator, urządzenia emitujące sygnały świetlne i dźwiękowe, głośnik zewnętrzny były sprawne. Samochód wyposażony był w opony z indeksem prędkości „W” – 270 km/h. W pojeździe znajdowały się m.in. urządzenia do badania stanu trzeźwości, latarki i tarcza do zatrzymywania kierujących pojazdami. Urządzenia kontrolno-pomiarowe miały wymagane atesty. Według złożonych oświadczeń, przed rozpoczęciem służby sprawdzony został stan techniczny pojazdu.

(dowód: akta kontroli str. 162-170)

*Ustalone
nieprawidłowości*

W działalności Komendy w przedstawionym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

3.2. Szkolenie policjantów WRD

*Opis stanu
faktycznego*

▪ **Stan wyszkolenia policjantów WRD**

Według stanu na dzień 30 czerwca 2016 r. wyszkolenie funkcjonariuszy WRD przedstawiało się w następujący sposób:

- kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego ukończyło 20 spośród 26 policjantów, co stanowiło 76,9%,
- kurs w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy medycznej ukończyło pięciu policjantów, co stanowiło 50% deklarowanych potrzeb,
- egzamin potwierdzający uprawnienia w ww. zakresie zdało pięciu policjantów, co stanowiło 50% deklarowanych potrzeb,

- szkolenie w zakresie doskonalenia techniki jazdy samochodem ukończyło 10 policjantów, co stanowiło 38% deklarowanych potrzeb,
- kursy w zakresie kierowania motocyklem szosowym ukończyło dwóch policjantów, co stanowiło 25% deklarowanych potrzeb (komenda posiadała cztery motocykle szosowe).

W kontrolowanym okresie Komenda składała zapotrzebowania na ww. szkolenia i zgodnie z otrzymanym przydziałem kierowała na nie funkcjonariuszy⁸. Jak wyjaśnił były Zastępca Komendanta KMP, szkolenia odbywały się zgodnie z przekazanymi przez szkoły Policji informacjami o realizowanych kursach i przeszkoleniach oraz na podstawie przyznanych limitów. Potrzeby szkoleniowe wynikały również z rotacji policjantów i przyjmowania do służby nowych funkcjonariuszy.

Ponadto w 2015 r. funkcjonariusze WRD KWP w ramach czterogodzinnego doskonalenia zawodowego przekazali policjantom z WRD Komendy praktyczne informacje dotyczące obsługi miejsc zdarzeń drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 74-76, 187-188)

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

Naczelnik WRD wyjaśnił, że w kontrolowanym okresie KMP nie uczestniczyła w ćwiczeniach ratowniczych na autostradach lub drogach ekspresowych realizowanych przez inne podmioty.

(dowód: akta kontroli str. 69-71)

*Ustalone
nieprawidłowości*

W działalności Komendy w przedstawionym powyżej obszarze stwierdzono następujące nieprawidłowości.

Na podstawie próby pięciu zdarzeń drogowych stwierdzono, że w czterech przypadkach na miejsce zdarzenia skierowano przynajmniej jeden patrol, w którym żaden z funkcjonariuszy nie posiadał przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego, tj.:

- do zdarzenia z dnia 15 stycznia 2016 r. skierowano trzy patrole z WRD, z czego policjanci z dwóch patroli nie posiadali ww. przeszkolenia specjalistycznego. Policja obsługiwała to zdarzenie 10 godzin i 33 minuty (od 9:10 do 19:43);
- do zdarzeń z 25 października 2015 r. i 18 grudnia 2015 r. skierowano po dwa patrole z WRD, przy czym policjanci z jednego patrolu nie posiadali ww. przeszkolenia. Policja obsługiwała te zdarzenia odpowiednio przez 4 godziny i 22 minuty (od 23:15 do 3:37 następnego dnia) oraz przez 8 godzin i 46 minut (od 21:17 do 6:03 następnego dnia);
- do zdarzenia z dnia 1 listopada 2015 r. skierowano cztery patrole z WRD, z czego policjanci z jednego patrolu nie posiadali ww. przeszkolenia. Policja obsługiwała to zdarzenie przez 9 godzin i 38 minut (od 5:49 do 15:27).

W ocenie NIK, wskazane jest takie konstruowanie składu patroli, by był w nim chociaż jeden funkcjonariusz przeszkolony w zakresie ruchu drogowego.

Wyjaśnienia odnośnie szkoleń złożył były Zastępca Komendanta KMP, który podał m.in., iż szkolenia odbywały się zgodnie z przekazanymi przez szkoły Policji informacjami o realizowanych kursach i przeszkoleniach oraz na podstawie limitów wskazanych dla poszczególnych garnizonów. Z uwagi na przyznane Komendzie limity miejsc, wynikające z możliwości organizacyjnych danej szkoły Policji oraz

⁸ M.in. na kursy specjalistyczne w zakresie drogowego (11 zgłoszonych, z tego siedem miejsc przyznanych i wykorzystanych), dla policjantów recertyfikujących uprawnienia do wykonywania zadań związanych z udzielaniem kwalifikowanej pierwszej pomocy, doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym, kierowania motocyklem szosowym, wykonywanych czynności na miejscu zdarzenia drogowego. W odpowiedzi Komendzie przydzielono miejsca na szkolenie z zakresu udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy, na szkolenie w zakresie czynności na miejscu zdarzenia drogowego oraz w zakresie kierowania motocyklem szosowym. Liczba przydzielanych miejsc była niższa od zapotrzebowania Komendy.

bardzo dużej liczby policjantów nieprzeszkolonych w całym garnizonie, nie wszyscy mogli uczestniczyć w szkoleniach. Potrzeby szkoleniowe wynikały również z rotacji policjantów i przyjmowania do służby nowych funkcjonariuszy.

(dowód: akta kontroli str. 61-65, 74-76, 187-188, 234, 235)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działania Komendy w badanym zakresie.

4. Współpraca Policji z podmiotami zarządzającymi autostradami i drogami ekspresowymi

Opis stanu faktycznego

■ Współpraca Policji z zarządzającymi autostradami i drogami ekspresowymi na etapie realizacji zadań ustawowych

W wyniku kontroli nie stwierdzono przypadków niewłaściwej współpracy Policji z zarządcą A1 i S8. Współpraca ta dotyczyła obsługi zdarzeń drogowych. Po poinformowaniu właściwego zarządcy, kierował on podległe sobie służby, które zabezpieczały miejsce wypadku drogowego oraz przywracały właściwy stan drogi i usuwały ewentualne zanieczyszczenia znajdujące się na drodze.

(dowód: akta kontroli str. 74-76)

■ Usuwanie z autostrady i drogi ekspresowej unieruchomionych tam pojazdów

Usuwanie pojazdów realizowano 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”. Zgodnie z ewidencją dotyczącą holowanych pojazdów w kontrolowanym okresie usunięto 12 pojazdów, z tego:

- dwa na podstawie art. 130a ust. 1 pkt 1 ustawy z 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym⁹ (na koszt właściciela w przypadku pozostawienia pojazdu w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu),
- pięć na podstawie art. 130a ust. 1 pkt 6 ww. ustawy (na koszt właściciela w przypadku kierowania nim przez osobę nieposiadającą uprawnienia do kierowania pojazdami albo której zatrzymano prawo jazdy i nie ma możliwości zabezpieczenia pojazdu),
- pięć na podstawie art. 130a ust. 2 pkt. 1a ww. ustawy (w związku z kierowaniem pojazdu przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu).

(dowód: akta kontroli str. 74-76)

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.

⁹ Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.

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**

Przy wystąpieniu zatorów lub zamknięciu drogi w związku ze zdarzeniami drogowymi, policjanci KMP wyznaczali trasy objazdu. Ze względu na dynamiczny przebieg zdarzeń, potrzebę podjęcia szybkiej decyzji w celu rozładowania powstających zatorów, policjanci taką decyzję podejmowali sami po konsultacji z Dyżurnym lub Naczelnikiem WRD KMP. Wyznaczenie trasy objazdu uzależnione było od miejsca wystąpienia zdarzenia (możliwość zjazdu niezablokowanym zjazdem z A1 lub S8).

(dowód: akta kontroli str. 69-71)

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

Naczelnik WRD wyjaśnił, że policjanci realizujący czynności związane z obsługą zdarzeń drogowych byli kierowani do ręcznej regulacji ruchem i wyznaczali objazdy dla pojazdów w celu rozładowania powstających zatorów.

W policyjnym Systemie Wspomagania Dowodzenia brak było informacji dotyczącej zakończenia czynności Policji na miejscu zdarzeń drogowych, nie były również rejestrowane informacje o czasie trwającego zatoru, przywróceniu ruchu i zorganizowanych w tym czasie objazdach. Brak było również informacji czy policjanci udzielali pomocy osobom uwięzionym w zatorach drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 69-71)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Komendy w przedstawionym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

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

6. Działania kontrolne w Policji

Opis stanu
faktycznego

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

W latach 2015-2016 (I półrocze) działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego nie podlegały badaniom, audytowi lub kontroli zewnętrznej. Działania takie były realizowane w ramach bezpośredniego nadzoru nad służbą przez kierownictwo Komendy oraz kierownictwo WRD.

(dowód: akta kontroli str. 99-103)

- **Analizy działań KMP na autostradach i drogach ekspresowych i ich wykorzystanie**

Analizom poddano zdarzenia drogowe zaistniałe na terenie powiatu piotrkowskiego (włącznie z A1 i S8). Na ich podstawie określono pięciokilometrowe odcinki dróg, gdzie doszło do największej liczby zdarzeń drogowych.

W analizie stanu bezpieczeństwa za 2015 rok wskazano statystykę wypadków, kolizji, zabitych, rannych w odniesieniu do roku poprzedniego. Wskazano, że z winy kierujących doszło do 82,5% wypadków, a z winy pieszych do 7,9%. Największa liczba ofiar wypadków wystąpiła u kierowców – 186 (59% ofiar) oraz pieszych – 64 (20%). Wśród zabitych najwięcej było kierowców – 12 (40%) i pieszych – 8 (27%).

Na autostradach wypadki stanowiły zaledwie 3,9% wszystkich wypadków, natomiast zabici stanowili 26,7% wszystkich zabitych.

W 2015 r. w dziewięciu wypadkach na autostradach zginęło osiem osób, na drogach krajowych w 95 wypadkach zginęło dziewięć osób, a na drogach powiatowych w 70

wypadkach zginęło sześć osób. Z rankingu zagrożeń na 5-kilometrowych odcinkach dróg wynikało, że na A1 w pięciu wypadkach zginęły cztery osoby, natomiast na pięciu drogach krajowych w 28 wypadkach zginęły 4 osoby.

(dowód: akta kontroli str. 190-216)

W „Analizie specjalnej dotyczącej wypadków z ofiarami śmiertelnymi zaistniałymi obszarze KMP w Piotrkowie Tryb. w roku 2015”, podano m.in., że w ostatniej dekadzie na drogach obszaru piotrkowskiego zginęło ponad 2.800 osób, a dziesięć razy więcej odniosło obrażenia. Wypadki drogowe to także straty dla gospodarki narodowej. Wg przybliżonych szacunków straty z tego tytułu wynoszą ok. 2,7% produktu krajowego brutto. Powiat piotrkowski zajmuje centralne położenie w kraju. Przez jego rejon przebiegają tzw. trasy „szybkiej komunikacji”. Drogi te stanowią ważny element sieci komunikacyjnej kraju, na których średnie dobowe obciążenie jest większe niż w innych częściach regionu.

Największa ilość wypadków z zabitymi została odnotowana na autostradzie A1. Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu stanowiło w 2015 r. 20% ogólnej liczby wypadków z ofiarami śmiertelnymi. W analizie wskazano, że należy się skupić na niwelowaniu niewłaściwych zachowań kierowców, głównie przy wykorzystaniu specjalistycznego sprzętu, jakim są pojazdy z wideorejestratorami. W analizowanym okresie odnotowano na odcinku A1 dwa wypadki z ofiarami śmiertelnymi wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego.

We wnioskach z analiz wskazano m.in., iż:

- należy zwrócić uwagę na specyfikę zadań nałożonych na służbę ruchu drogowego, a w szczególności konieczność ukończenia specjalistycznych szkoleń, wymagania szerokiej wiedzy z różnych dziedzin, trudne warunki służby (ciągła praca na drodze o każdej porze roku przy wysokim stopniu zanieczyszczenia powietrza),
- w miarę możliwości dążyć do wymiany zużytych pojazdów służbowych (Skoda – przejechane ponad 400 tys. km, Kia Ceed – problem z silnikiem) na inne o właściwych parametrach technicznych,
- dążyć do wysłania maksymalnej liczby policjantów na szkolenia specjalistyczne po linii ruchu drogowego oraz wykorzystać możliwość szkoleń doskonalenia zawodowego dla policjantów służby ruchu drogowego, prowadzonych przez WRD KWP w Łodzi.

(dowód: akta kontroli str. 217-227)

W analizie stanu bezpieczeństwa za I półrocze 2016 r. podano m.in., że miały miejsce 183 wypadki, zabitych było 14 osób, rannych 241. W analogicznym okresie 2015 r. odpowiednio: 92, 10, 111. Nastąpił wzrost o: 98,9%, 40%, 117,1%.

Na 183 wypadki kierowcy samochodów osobowych spowodowali 130 wypadków (w I półroczu 2015 r. – 60), piesi 14 (13), kierowcy samochodów ciężarowych 8 (4). Nadmierna prędkość była przyczyną 40 wypadków (17), nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu – 34 (23), niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 29 (7).

Na A1 było pięć wypadków - jeden zabity, na S8 było osiem wypadków - jeden zabity, na K-12 18 wypadków - dwóch zabitych, na K-91 19 wypadków - dwóch zabitych, na K-74 10 wypadków - dwóch zabitych. Na drogach powiatowych 52 wypadki trzech zabitych, na drogach gminnych 44 wypadki jeden zabity.

(dowód: akta kontroli str. 228-233)

Jak wskazał Komendant, w analizach dokonano oceny ogólnej liczby zdarzeń z podziałem na liczbę wypadków i kolizji, liczbę osób zabitych i rannych. We wnioskach zawierano potrzebę kierowania patroli WRD na główne ciągi komunikacyjne na terenie powiatu piotrkowskiego ze względu na wzmożone natężenie ruchu pojazdów oraz zwracanie uwagi na niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym egzekwowanie od tych uczestników posiadania elementów

odblaskowych.

(dowód: akta kontroli str.99-103)

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, wnosi o zapewnienie obsługi zdarzeń drogowych przez policjantów posiadających specjalistyczne przeszkolenie w zakresie ruchu drogowego.

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 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 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 i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Łódź, dnia 14 grudnia 2016 r.

Kontroler

Janusz Rzepecki
doradca ekonomiczny

Dyrektor
Delegatury NIK w Łodzi.
Przemysław Szewczyk



