



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ – 4101-07-04/2013
P/13/100

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/100 – Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie
Kontroler	Kontrolę przeprowadził, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ , Stanisław Jarzyna – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86310 z dnia 7 czerwca 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Komenda Miejska Policji w Przemyślu, ul. Bohaterów Getta 1, kod pocztowy 37-700, nr statystyczny 690316970, zwana w dalszej części niniejszego wystąpienia „Komendą”.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Komendantem Miejskim Policji w Przemyślu od dnia 5 marca 2009 r. jest inspektor Krzysztof Pobuta, zwany w dalszej części niniejszego wystąpienia „Komendantem”. (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości ocenia² działania Komendanta na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym w okresie objętym kontrolą³.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli oceniła pozytywnie:

- stan liczebny oraz strukturę pionu ruchu drogowego,
- organizację i realizację służby na drogach,
- wykorzystanie systemu SWD w działaniach policjantów pionu ruchu drogowego,
- opiniowanie projektów organizacji ruchu drogowego,
- realizację priorytetów Komendanta Głównego Policji (KGP) i Komendanta Wojewódzkiego Policji,
- współpracę z podmiotami pozapolicyjnymi,
- sposób i terminowość załatwiania skarg na działalność pionu ruchu drogowego.

Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła ponadto następujące nieprawidłowości:

- brak specjalistycznego wykształcenia części policjantów pionu ruchu drogowego w zakresie określonym w zarządzeniu Nr 609 KGP z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów⁴ oraz wykonywanie czynności na miejscu zdarzeń drogowych przez policjantów nieposiadających takiego przeszkolenia,
- niższy od normatywów ustalonych w obowiązujących zarządzeniach KGP poziom zaopatrzenia pionu ruchu drogowego w sprzęt oraz wyposażenie mundurowe, określony przez KWP w Rzeszowie,

¹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.).

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

³ Kontrolą objęto okres 2012 – 2013 (I półrocze) oraz działania podejmowane przed i po ww. okresie, jeśli miały bezpośredni związek z przedmiotem kontroli.

⁴ Zarządzenie Nr 609 KGP z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100 ze zm.)

- nieprawidłowe sporządzanie KART ZDARZENIA DROGOWEGO oraz nieterminowe ewidencjonowanie informacji zawartych w tych kartach w systemie SEWIK.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie koncepcyjne, prawno-organizacyjno, kadrowe i techniczne Policji do działań na drogach

Komenda Miejska Policji w Przemyśle, w tym Wydział Ruchu Drogowego (WRD), funkcjonuje w oparciu o ustawę z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji⁵ inne powszechnie obowiązujące akty prawa oraz zarządzenie nr 1041 KGP w sprawie organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji⁶.

Zgodnie z art. 6 ust. 2 ustawy o Policji, Komenda jest jednostką Policji właściwą na obszarze województwa podkarpackiego, zaś terytorialny zasięg jej działania obejmuje obszar administracyjny powiatu przemyskiego i miasta na prawach powiatu Przemyśl.

Komendant nadał Regulamin Komendy z dnia 16 października 2012 r., zmieniony z dniem 28 listopada 2012 r., w którym określono m.in. niżej przedstawiony zakres zadań WRD:

- wykonywanie czynności zapewniających bezpieczeństwo i porządek w ruchu na drogach publicznych,
- analizowanie zdarzeń drogowych i opracowywanie programów działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach,
- współdziałanie z organami, urzędami i instytucjami zobowiązanymi do realizacji zadań w zakresie ruchu drogowego,
- wykonywanie zadań wynikających z ustawy o transporcie drogowym oraz innych aktów prawnych zawierających regulacje dotyczące zagadnień transportu drogowego,
- realizacja czynności w postępowaniach o wykroczenia z zakresu ruchu drogowego,
- opracowywanie programów i prowadzenie doskonalenia zawodowego policjantów w zakresie ruchu drogowego.

Zgodnie z ww. regulaminem zadania polegające na prowadzeniu ewidencji kierowców ukaranych za wykroczenia w ruchu drogowym w systemie KSIP oraz ewidencji i rejestracji kolizji i wypadków drogowych w systemie SEWIK realizowane są przez pracowników Wydziału Łączności i Informatyki. Zadania WRD, obowiązujące w okresie przed wejściem w życie ww. regulaminu, ustalone w Regulaminie Komendy z dnia 8 lutego 2012 r., wraz ze zmianami wprowadzanymi w dniach: 26 marca, 20 czerwca i 30 lipca 2012 r., były takie same jak w regulaminie z dnia 16 października 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 4-20)

1.1. Przygotowanie koncepcyjne Policji do działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach

Opis stanu faktycznego

• Zlecenie i wykorzystywanie badań naukowych dot. systemu przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym

W zakresie dotyczącym bezpieczeństwa ruchu drogowego Komenda nie otrzymywała i nie wykorzystywała badań naukowych, prac rozwojowych lub usług badawczych dotyczących: systemu przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym, genezy wypadków drogowych, sposobów przeciwdziałania im, bezpiecznej infrastruktury drogowej, organizacji ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 21-24)

⁵ Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2011 r. Nr 287, poz. 1687 ze zm.).

⁶ Zarządzenie Nr 1041 KGP z dnia 28 września 2007 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji i zakresu działania komend, komisariatów i innych jednostek organizacyjnych Policji (Dz. Urz. KGP Nr 18, poz. 135 ze zm.).

▪ **Elastyczność systemu oddziaływania na bezpieczeństwo na drogach**

Z wyjaśnienia złożonego przez I Zastępcę Komendanta podinspektora Wojciecha Kiełtykę wynika, że przepisy zarządzenia Nr 609 KGP w sprawie *pełnienia służby na drogach przez policjantów* dają możliwość elastycznego planowania i dyslokowania służby na podstawie bieżącej analizy stanu bezpieczeństwa na poszczególnych drogach. Działania kontrolno-profilaktyczne oraz służby na centralnej koordynacji są prowadzone na podstawie planów Komendy Głównej Policji. Komenda nie ma możliwości zmiany terminów tych działań i służb.

(dowód: akta kontroli str. 21-24)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

1.2. Stan organizacyjno-kadrowy pionu ruchu drogowego

▪ **Przesłanki i faktyczna organizacja pionu ruchu drogowego**

Zgodnie z Regulaminem struktura organizacyjna Komendy obejmuje:

- kierownictwo (Komendant, I Zastępca Komendanta oraz Zastępca Komendanta),
- komórki organizacyjne w służbie kryminalnej (Wydział Kryminalny, Wydział Dochodzeniowo-Śledczy, Wydział Do Walki z Przestępczością Gospodarczą, Ogniwko Techniki Kryminalistycznej),
- komórki organizacyjne w służbie prewencyjnej (Wydział Prewencji, Wydział Wywiadowczo-Interwencyjny, Wydział Ruchu Drogowego, Rewir Dzielnicowych I, Rewir Dzielnicowych II, Posterunek Policji w Birczy),
- komórki organizacyjne w służbie wspomagającej działalność Policji w zakresie organizacyjnym, logistycznym i technicznym (Wydział Administracyjno-Gospodarczy, Wydział Łączności i Informatyki, Jednoosobowe Stanowisko ds. Bezpieczeństwa i Higieny Służby i Pracy oraz Ochrony Przeciwpowodzi, Zespół ochrony Informacji Niejawnych).

WRD nadzorowany jest przez I Zastępcę Komendanta, zaś kierowany jest przez Naczelnika, któremu bezpośrednio podlegają wszyscy funkcjonariusze pionu ruchu drogowego. W WRD nie występują komórki organizacyjne niższego szczebla. Organizacja pionu ruchu drogowego jest ujednolicona we wszystkich jednostkach organizacyjnych Policji województwa podkarpackiego.

▪ **Stan organizacyjny i liczebny prd - 30.06.2013. Fluktuacja kadr w latach 2012-2013**

Według stanu na 31 grudnia 2011 r. w Komendzie zatrudnionych było 259 pracowników (przy 263 etatach), w tym w WRD zatrudniano łącznie 25 osób, co stanowiło 9,5% ogółem. Liczba etatów w WRD wynosiła 26, tj. 9,9% etatów Komendy ogółem. Na koniec 2012 r. stan zatrudnienia w Komendzie wynosił 255 osób (na 264 etaty), w tym pracownicy WRD – w liczbie 26 osób – stanowili 10,2%. Przyznana dla WRD liczba 28 etatów stanowiła 10,6% ogólnej liczby etatów w Komendzie. Na koniec I półrocza 2013 r. stan zatrudnienia w Komendzie zwiększył się do 260 osób (na 264 etaty), zaś w WRD – zwiększył się do 29 osób, co oznacza, że pracownicy WRD stanowili 11,2% ogółu zatrudnionych. Liczba 32 etatów WRD na koniec I półrocza 2013 r. stanowiła 12,1% liczby etatów Komendy ogółem. W całym analizowanym okresie zadania związane z ruchem drogowym, takie jak: ewidencja i rejestracja kierowców ukaranych za wykroczenia w ruchu drogowym w systemie KSIP, ewidencja i rejestracja kolizji i wypadków drogowych w systemie SEWIK oraz opracowywanie analiz, w systemie informatycznym, dotyczących zdarzeń drogowych, wykonywało 2 pracowników Wydziału Łączności i Informatyki Komendy.

(dowód: akta kontroli str. 4-20, 25)

W okresie objętym kontrolą zarówno liczba przyznaczonych etatów jak i liczba faktycznie

Opis stanu
faktycznego

zatrudnionych wzrosła, przy czym w 2012 r. do WRD przeniesiono 3 osoby (2 osoby z Wydziału Wywiadowczo-Interwencyjnego oraz 1 osobę z Komendy Powiatowej Policji w Kluczborku), zaś 1 osobę przeniesiono z WRD do Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie. W 2013 r. z WRD odeszły 2 osoby, które przeniesiono do Komendy Miejskiej Policji w Rzeszowie oraz do Wydziału Wywiadowczo-Interwencyjnego, zaś do WRD przeniesiono 1 osobę z Wydziału Wywiadowczo-Interwencyjnego. Komenda nie posiadała stacjonarnych fotoradarów, w związku z czym nie zatrudniała funkcjonariuszy do obsługi tego sprzętu.

(dowód: akta kontroli str. 26, 155-162)

▪ **Adekwatność wielkości i struktury prd do stanu bezpieczeństwa na drogach**

W okresie objętym kontrolą, zarówno liczba przyznanych dla WRD etatów jak i faktyczna liczba zatrudnionych w WRD pracowników, uległy zwiększeniu.

Według stanu na koniec 2011 r. liczba przyznanych etatów wynosiła 26, z tego obsadzonych było 25 etatów, tj. 96,2%. Struktura etatowa zatrudnienia obejmowała: 1 etat kierownika WRD (3,8%), 1 etat pracownika cywilnego (3,8%) oraz 24 etaty funkcjonariuszy (92,3%). Faktyczne zatrudnienie obejmowało: 1 kierownika (4%), 1 pracownika cywilnego (4%) oraz 23 funkcjonariuszy (92%).

Na koniec 2012 r. przyznane etaty dla WRD, w liczbie 28, tj. o 2 więcej (o 7,7%) w stosunku do stanu na koniec 2011 r., obsadzone były w 92,9% (przez 26 pracowników). W strukturze etatowej zatrudnienia nastąpiły nieznaczne zmiany, tj. zwiększył się udział funkcjonariuszy z 24 do 26 etatów (92,9%), przy równoczesnym spadku procentowym dotyczącym kierownictwa i pracowników cywilnych (po 3,6%). Struktura rzeczywistego zatrudnienia obejmowała: 1 kierownika (3,8%), 1 pracownika cywilnego (3,8%) oraz 24 funkcjonariuszy (92,3%).

Okres I półrocza 2013 r. zakończył się na poziomie 32 przyznanych etatów dla WRD (wzrost o 4 etaty, tj. o 14,3% w porównaniu do stanu na koniec 2012 r.), z których obsadzono 29, tj. 90,6%. Zmiany w etatowej strukturze zatrudnienia obejmowały wzrost udziału funkcjonariuszy do 31 oraz likwidację 1 etatu cywilnego, czego efektem był 96,9% udział funkcjonariuszy i 3,1% udział kierownika w strukturze etatowej WRD ogółem. Ze względu na brak obsadzenia przyznanej liczby etatów rzeczywista struktura zatrudnienia obejmowała 96,6% udział funkcjonariuszy oraz 3,4% udział kierownika w strukturze zatrudnienia ogółem WRD.

Z wyjaśnień Komendanta inspektora Krzysztofa Pobuty wynika, że stan zatrudnienia w WRD, który na koniec 2011 r. wynosił 26 etatów, stanowił 10 % stanu zatrudnienia ogółem Komendy. W celu poprawy bezpieczeństwa na drogach powiatu przemyskiego, zgodnie z poleceniem zastępcy Podkarpackiego Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie (pismo: R-185/2013 KWP), rozkazem Komendanta, z dniem 30 kwietnia 2013 r. zwiększono stan etatowy WRD do 32. Stan ten – w ocenie Komendanta – jest adekwatny do potrzeb.

(dowód: akta kontroli str. 25, 27-29)

▪ **Stan wyszkolenia prd**

Stan zatrudnienia w WRD na koniec I półrocza 2013 r. wynosił 29 osób, spośród których 19 (65,5%) ukończyło specjalistyczne kursy-szkolenia (w tym wszystkie osoby ukończyły kurs z zakresu RD), w tym: 1 osoba ukończyła 5 różnych kursów-szkoleń, 2 osoby ukończyły po 4 różne kursy-szkolenia, 11 osób ukończyło po 2 różne kursy-szkolenia.

Potrzeby na 2012 r., zgłoszone przez Komendę w formalnych wnioskach, w zakresie poszczególnych rodzajów kursów-szkoleń specjalistycznych były następujące: ruch drogowy (RD) – 5 osób, czynności na miejscu zdarzenia drogowego (RWD) – 15 osób, wideorejestratory wykroczeń (VR) – 22 osoby, kontrola tachografów (T) – 21 osób, kierowanie motocyklem szosowym (TJMS) – 4 osoby, doskonalenie techniki jazdy samochodem (TJS) – 2 osoby, kwalifikowana pierwsza pomoc (PP) – 3 osoby. Otrzymane limity na 2012 r. dotyczyły kursów-szkoleń: VR – 1 osoba, TJMS – 1 osoba. Przyznane limity zostały

wykorzystane i w 2012 r. faktycznie przeszkolono po 1 osobie w ramach ww. kursów-szkoleń. Przy uwzględnieniu policjantów przeszkolonych w latach poprzednich liczba przeszkolonych na koniec 2012 r. była następująca: RD – 20 osób, RWD – 4 osoby, VR – 2 osoby, T – 2 osoby, TJMS – 2 osoby, PP – 2 osoby. Stan zatrudnienia w WRD na koniec 2012 r. wynosił łącznie 26 osób, z których 20 (76,9%) ukończyło specjalistyczne kursy-szkolenia (w tym wszystkie osoby ukończyły kurs z zakresu RD).

Potrzeby na 2013 r., zgłoszone przez Komendę w formalnych wnioskach, w zakresie poszczególnych rodzajów kursów-szkoleń specjalistycznych były następujące: RD – 6 osób, RWD – 15 osób, VR – 23 osoby, T – 23 osoby, TJMS – 3 osoby, TJS – 2 osoby, PP – 3 osoby. Otrzymane limity na 2013 r. obejmowały kursy-szkolenia: RWD – 2 osoby, VR – 1 osoba, T – 3 osoby, PP – 3 osoby. Uzyskane limity wykorzystano w całości, co przy uwzględnieniu przeszkolonych w latach poprzednich dało następującą liczbę osób przeszkolonych na koniec I półrocza 2013 r.: RD – 19 osób, RWD – 6 osób, VR – 3 osoby, T – 5 osób, TJMS – 2 osoby, PP – 5 osób.

Zarówno w 2012 r. jak i w I półroczu 2013 r. w WRD nie było osób, które ukończyły szkolenie w ramach programu „Gambit-2005” (GAMB) oraz TJS.

Wszyscy funkcjonariusze pionu ruchu drogowego, którzy ukończyli specjalistyczny kurs w zakresie ruchu drogowego – 19 osób – byli uczestnikami szkoleń zorganizowanych, w różnych terminach, przez Centrum Szkolenia Policji w Legionowie. Zakres tych szkoleń obejmował zagadnienia określone w § 2 ust. 1 i § 4 zarządzenia Nr 609 KGP w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów, tj.: kierowanie ruchem drogowym kontrola stanu technicznego pojazdów, wykonywanie czynności na miejscu wypadków drogowych, kontrola przewozu towarów niebezpiecznych, kontrola zapisów urządzeń samoczynnie rejestrujących prędkość jazdy, czas jazdy i postoju (tachografów). Czynności na miejscu zdarzenia drogowego wykonywali policjanci ruchu drogowego pełniący służbę w komórce obsługi zdarzeń drogowych, wyposażeni w sprzęt specjalistyczny, zaś w uzasadnionych okolicznościach także policjanci grupy dochodzeniowo-śledczej – zgodnie z przepisem § 25 ust. 1 i 2 ww. zarządzenia.

Zgodnie z przepisem § 2 i 4 zarządzenia Nr 609 KGP w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów zadania wymagające specjalistycznej wiedzy w zakresie: kierowania ruchem drogowym kontroli stanu technicznego pojazdów, wykonywania czynności na miejscu wypadków drogowych, kontroli przewozu towarów niebezpiecznych, kontroli zapisów urządzeń samoczynnie rejestrujących prędkość jazdy, czas jazdy i postoju (tachografów), wykonują wyłącznie policjanci ruchu drogowego mający odpowiednie specjalistyczne przeszkolenie zawodowe. W wyniku analizy KART ZARZENIA DROGOWEGO ustalono, że w 8 przypadkach czynności na miejscu zdarzeń drogowych wykonywali policjanci niemający specjalistycznego przygotowania, w tym w 6 przypadkach byli to policjanci spoza pionu ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str.25, 30-53, 193-196)

Zgodnie z wyjaśnieniem I Zastępcy Komendanta podinspektora Wojciecha Kiełtyki przyczyny braku specjalistycznego wyszkolenia części policjantów pionu ruchu drogowego w zakresie określonym w zarządzeniu Nr 609 KGP w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów były różnorodne. Jedną z nich jest fakt, że w WRD zatrudnionych jest 9 nowych funkcjonariuszy, którzy ukończyli niedawno lub jeszcze nie ukończyli szkolenia podstawowego, co jest warunkiem skierowania na szkolenie z zakresu ruchu drogowego. Typowanie policjantów na szkolenia oraz zgłaszanie potrzeb w tym zakresie odbywa się dwa razy w roku. Komenda zgłosiła niezbędne potrzeby jednakże limity na szkolenia nie dały możliwości odbycia specjalistycznych szkoleń przez wszystkich policjantów prd.

(dowód: akta kontroli str. 155-162)

▪ **Znajomość języków obcych**

Według stanu na koniec I półrocza 2013 r. wszyscy zatrudnieni w WRD

funkcjonariusze znali co najmniej jeden język obcy. Spośród nich najwięcej – bo 21 – znało język angielski, następnie – 13 – język rosyjski. Ponadto, 9 funkcjonariuszy znało język niemiecki a 1 funkcjonariusz – język francuski. 14 funkcjonariuszy WRD deklarowało znajomość więcej niż 1 języka obcego, w tym 1 funkcjonariusz deklarował znajomość 3 języków obcych. Znajomość języków obcych najczęściej – bo w: 13 przypadkach języka angielskiego, 10 przypadkach języka rosyjskiego, 9 przypadkach języka niemieckiego i 1 przypadku języka francuskiego – dotyczyła poziomu podstawowego. W 9 przypadkach poziom znajomości określono jako dobry (średni), zaś w 2 przypadkach jako biegły.

(dowód: akta kontroli str. 54)

▪ System motywacyjny policjantów prd

Policjanci pionu ruchu drogowego Komendy motywowani są zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 grudnia 2006 r., zaś awansowani – zgodnie z przepisami art. 47 ust. 1 – art. 52 ust. 1 ustawy z dnia 30 kwietnia 1990 r. o Policji. W Komendzie nie funkcjonuje wewnętrzny system motywacyjny policjantów pionu ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 155-162)

Ustalone
nieprawidłowości

Według stanu na dzień 30 czerwca 2013 r. w WRD zatrudnionych było 19 funkcjonariuszy, którzy ukończyli specjalistyczny kurs w zakresie ruchu drogowego. Stanowili oni 65,5% stanu zatrudnienia w WRD, co było niezgodne z wymogiem § 2 ust. 1 zarządzenia Nr 609 KGP w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów. Szczegółowy opis nieprawidłowości przedstawiono powyżej.

(dowód: akta kontroli str. 155-162)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W 8 przypadkach czynności na miejscu zdarzeń drogowych wykonywali policjanci nie mający specjalistycznego przygotowania, w tym w 6 przypadkach byli to policjanci spoza pionu ruchu drogowego.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność w badanym obszarze.

1.3. Stan wyposażenia policjantów prd w pojazdy i sprzęt

▪ Sposób wyposażania policjantów prd w pojazdy, uzbrojenie, umundurowanie i sprzęt

Opis stanu
faktycznego

Nowy sprzęt dla pionu ruchu drogowego Komendy jest przydzielany przez Komendę Wojewódzką Policji w Rzeszowie. WRD nie uczestniczy w pozyskiwaniu pojazdów lub innego specjalistycznego sprzętu.

▪ System certyfikacji metrologicznej sprzętu pomiarowego

Komenda nie ma wpływu na system certyfikacji (kontroli metrologicznej) nowo zakupionego sprzętu pomiarowego pionu ruchu drogowego. Sprzęt kontrolno-pomiarowy otrzymywany jest wraz z obowiązującymi świadectwami jego dopuszczenia do użytkowania.

▪ Normowanie wyposażenia w pojazdy, sprzęt i przedmioty zaopatrzenia mundurowego

W odpowiedzi na pytania: „Czy dla Komendy ustalone zostały, na podstawie norm określonych w zarządzeniach KGP, normatywy (tabele należności) wyposażenia pionu ruchu drogowego w pojazdy, specjalistyczny sprzęt policyjny oraz sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny? Jeśli tak, kto, kiedy i w oparciu o jakie przesłanki takie normatywy sporządził oraz kto je zatwierdził? Jeśli nie sporządzono normatywów (tabel należności) proszę wyjaśnić dlaczego?”, Komendant inspektor Krzysztof Pobuta stwierdził, że normatywy (tabele należności) wyposażenia pionu ruchu drogowego w pojazdy, sprzęt policyjny, teleinformatyczny i telekomunikacyjny określone zostały w zarządzeniach KGP.

(dowód: akta kontroli str. 21-24, 27-29)

I Zastępca Komendanta podinspektor Wojciech Kieltyka odpowiadając na pytanie: „Czy dla Komendy zostały określone przez właściwą komórkę organizacyjną KWP

w Rzeszowie należności sprzętu transportowego” stwierdził: „Tak zostały sporządzone”. W odpowiedzi na pytanie: „Czy dla Komendy zostały określone przez jednostkę zaopatrującą tabele należności sprzętu techniki policyjnej i biurowej” podał: „Tabele należności zostały sprawdzone na rok 2010/2011. W latach 2012 i 2013 tabele należności nie były aktualizowane/zmieniane ze względu na przeprowadzane od 2012 r. zmiany struktur i etatów jednostek”. Odpowiadając na pytanie: „Czy dla Komendy zostały określone normy wyposażenia należnego sprzętu teleinformatycznego i telekomunikacyjnego” wyjaśnił: „Normy wyposażenia w sprzęt informatyczny i telekomunikacyjny dla poszczególnych jednostek organizacyjnych KMP w Przemyślu ustala Wydział Łączności i Informatyki KWP w Rzeszowie na podstawie zarządzeń i wytycznych Komendanta Głównego Policji. Zatwierdza je Zastępca Komendanta Wojewódzkiej Policji właściwy w sprawach logistycznych”.

Z wyjaśnienia I Zastępcy Komendanta wynika ponadto, że dodatkowych należności w zakresie sprzętu transportowego nie określono, w okresie objętym kontrolą nie wystąpiły zmiany w zakresie ilości pojazdów będące skutkiem zmian organizacyjno-kadrowych Komendy (wzrost liczby przyznanych etatów i faktycznego zatrudnienia w WRD). Na IV kwartał 2013 r. planowane jest wydanie nowych tabel należności sprzętu techniki policyjnej i biurowej. Na wyposażeniu pionu ruchu drogowego Komendy nie występują pojazdy lub sprzęt specjalistyczny nieobjęty normatywami. Kontrolującemu nie przedstawiono dokumentów potwierdzających ustalenie tabel należności w zakresie dotyczącym sprzętu: transportowego, techniki policyjnej i biurowej, informatycznego i telekomunikacyjnego.

W wyjaśnieniu z dnia 30 sierpnia 2013 r., odpowiadając na pytanie: „Czy Komenda Miejska Policji w Przemyślu dysponuje dokumentami potwierdzającymi ustalenie przez Komendę Wojewódzką Policji w Rzeszowie tabel należności w zakresie dotyczącym sprzętu: transportowego, techniki policyjnej i biurowej oraz informatycznego i telekomunikacyjnego?”, Komendant przedstawił kserokopie pism z dnia 4 stycznia 2008 r. oraz z dnia 15 maja 2008 r., wraz z dołączonymi do nich tabelami należności sprzętu transportowego oraz łączności i informatyki, ustalonymi przez Wydział Transportu oraz Wydział Łączności i Informatyki KWP w Rzeszowie. Ponadto, Komendant podał, że Komenda nie posiada tabel należności w zakresie sprzętu techniki policyjnej i biurowej.

(dowód: akta kontroli str. 21-24, 199-210)

▪ Stan liczebny normatywny i faktyczny pojazdów, uzbrojenia i sprzętu

Stan wyposażenia WRD w sprzęt transportowy nie uległ zmianie w całym okresie objętym kontrolą. Według stanu na dzień 30 czerwca 2013 r. na wyposażeniu WRD było łącznie 6 pojazdów, w tym 5 pojazdów oznakowanych (4 szt. – A, 1 szt. – B) oraz 1 pojazd nieoznakowany (B). W tej liczbie 5 pojazdów było sprawnych. Ponadto w WRD były 2 szt. motocykli (sprawne). Wyposażenie w zakresie ilości sprzętu transportowego było zgodne z normatywami określonymi w zarządzeniu Nr 118 KGP z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy⁷.

(dowód: akta kontroli str. 55-57)

Na dzień 30 czerwca 2013 r. na wyposażeniu WRD znajdował się m.in. następujący sprzęt techniki policyjnej, teleinformatyczny i telekomunikacyjny: 5 szt. tarcz STOP do zatrzymywania pojazdów, 9 szt. laterek halogenowych (w tym 2 szt. niesprawne), 1 szt. cyfrowy aparat fotograficzny, 1 szt. aparat fotograficzny lustrzanka, 2 szt. wideorejestраторów wykroczeń (w tym 1 szt. niesprawna), 5 szt. kolczatek drogowych, 5 szt. przyrządów do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu z drukarką, 3 szt. wskaźników spożycia alkoholu, 6 szt. radarowych mierników prędkości, 2 szt. laserowych mierników prędkości, 1 szt. wózek do mierzenia odległości, szt. zestawów znaków do zabezpieczania

⁷ Zarządzenie Nr 118 KGP z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt transportowy (Dz. Urz. KGP Nr 8, poz. 42 ze zm.)

miejsca wypadku drogowego ZAPORA, 5 kpl. radiotelefonów przewoźnych, 28 kpl. radiotelefonów noszonych, 3 kpl. zestawów podkaskowych motocyklisty, 1 kpl. mobilny terminal przewoźny (niesprawny), 6 kpl. mobilnych terminali noszonych (wszystkie niesprawne). Liczba i stan sprzętu w porównaniu do stanu na koniec 2011 r. nie uległ większym zmianom – zmniejszyła się o 1 szt. liczba latarek halogenowych oraz o 2 szt. liczba mobilnych terminali noszonych, zaś zwiększyła się liczba wskaźników spożycia alkoholu – o 1 szt. oraz liczba laserowych mierników prędkości – o 2 szt.

Wyposażenie WRD dotyczące: fotograficznego aparatu typu lustrzanka, kolczatek drogowych, przyrządów do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu z drukarką, radarowych mierników prędkości, wózków do mierzenia odległości, radiotelefonów przewoźnych i noszonych oraz mobilnych terminali przewoźnych i noszonych było zgodne z normatywami określonymi w zarządzeniach KGP Nr 13 z dnia 23 sierpnia 2002 r. w sprawie *określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania*⁸ oraz Nr 1305 z dnia 6 grudnia 2011 r. w sprawie *określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych oraz policjantów w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania*⁹.

(dowód: akta kontroli str. 58-63)

Wyposażenie mundurowe policjantów ruchu drogowego Komendy, na dzień 30 czerwca 2013 r., obejmowało m.in.: pokrowce białe na czapki, rękawiczki białe letnie, rękawiczki gumowe cienkie, pasy białe z poprzeczką, opaski z elementami odblaskowymi i kamizelki ostrzegawcze z elementami odblaskowymi – dla 25 policjantów, odpowiednio po 25 szt. lub par. Wyposażenie dla policjantów użytkujących motocykle obejmowało: kaski ochronne z szybą, ocieplacze pod kaski ochronne, buty motocyklisty, spodnie nieprzemakalne z podpinką – dla 6 policjantów, odpowiednio po 6 szt., par lub kompletów. Ponadto w ramach ww. wyposażenia w WRD były: fartuchy ochronne (dla 2 policjantów), kombinezony skórzane motocyklisty (dla 2 policjantów), spodnie gabardynowe do butów, bryczesy (dla 3 policjantów). Policjanci użytkujący samochody ruchu drogowego wyposażeni byli ponadto w fartuchy ochronne (2 policjantów) oraz w buty gumowe (2 policjantów). W stosunku do stanu na koniec 2011 r. zmianie uległy ilości podstawowego wyposażenia mundurowego, co wynikało ze zwiększenia zatrudnienia – odpowiednio o 3 szt. lub pary – pokrowców białych na czapki, rękawiczek białych letnich, rękawiczek gumowych cienkich, pasów białych z poprzeczką, opasek z elementami odblaskowymi i kamizelek ostrzegawczych z elementami odblaskowymi. Wyposażenie mundurowe policjantów ruchu drogowego obejmujące: kask ochronny z szybą, ocieplacz pod kask ochronny, fartuch ochronny, buty motocyklisty, spodnie nieprzemakalne z podpinką było zgodne z normami określonymi w zarządzeniu Nr 13 KGP w sprawie *określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania*.

(dowód: akta kontroli str. 64-69)

W przypadku niżej wymienionego sprzętu i wyposażenia – wg stanu na dzień 30 czerwca 2013 r. – wystąpiły rozbieżności w stosunku do normatywów określonych w zarządzeniu Nr 13 KGP z dnia 23 sierpnia 2002 r. w sprawie *określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania* polegające na mniejszej liczbie następującego wyposażenia:

- tarcza STOP do zatrzymywania pojazdów – 19 szt. wg norm – 5 szt. na wyposażeniu (26,3%),
- latarka halogenowa – 19 szt. wg norm – 9 szt. na wyposażeniu (47,4%),
- zestaw podkaskowy motocyklisty – 6 szt. wg norm – 3 szt. na wyposażeniu (50%)

⁸ Zarządzenie Nr 13 KGP z dnia 23 sierpnia 2002 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek, komórek organizacyjnych Policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania (Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 70 ze zm.)

⁹ Zarządzenie KGP Nr 1305 z dnia 6 grudnia 2011 r. w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji oraz policjantów w sprzęt teleinformatyczny i telekomunikacyjny oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania (Dz. Urz. KGP Nr 10, poz. 74)

oraz posiadaniu 1 szt. aparatu fotograficznego cyfrowego niewymienionego w ww. zarządzeniu, przy równoczesnym braku wymaganego aparatu fotograficznego typu COMPACT.

(dowód: akta kontroli str. 58-63)

Ilości niżej wymienionego posiadanego wyposażenia mundurowego policjantów pionu ruchu drogowego – wg stanu na dzień 30 czerwca 2013 r. – były niższe od norm określonych w zarządzeniu Nr 13 KGP z dnia 23 sierpnia 2002 r. *w sprawie określenia norm wyposażenia jednostek i komórek organizacyjnych Policji i policjantów oraz szczegółowych zasad jego przyznawania i użytkowania*:

- pokrowiec biały na czapkę, rękawiczki białe letnie, rękawiczki gumowe cienkie, pas biały z poprzeczką, opaska z elementami odblaskowymi, kamizelka ostrzegawcza z elementami odblaskowymi – po 29 szt./par wg norm – po 25 szt./par na wyposażeniu (86,2%),
- fartuch ochronny i buty gumowe dla policjantów użytkujących samochody ruchu drogowego – po 29 szt./par wg norm – po 2 szt./pary na wyposażeniu (6,9%),
- rękawice skórzane 5-palcowe na flaneli z b/m, rękawice skórzane 5-palcowe na futrze b/m, okulary przeciwsłoneczne, rękawice ochronne dla policjantów użytkujących samochody ruchu drogowego – po 29 szt./par wg norm – 0 szt./par na wyposażeniu (0%),
- kombinezon skórzany motocyklisty – 6 kpl. wg norm – 2 kpl. na wyposażeniu (33,3%),
- spodnie gabardynowe do butów/bryczesy – 6 szt. wg norm – 3 szt. na wyposażeniu (50%).

(dowód: akta kontroli str. 64-69)

I Zastępca Komendanta podinspektor Wojciech Kiełtyka wyjaśnił, że Komenda jest zaopatrywana w sprzęt oraz wyposażenie mundurowe przez KWP w Rzeszowie.

Według wyjaśnienia Komendanta inspektora Krzysztofa Pobuty, Komenda nie składała do KWP w Rzeszowie pisemnych zapotrzebowań lub pism informujących o brakach w wyposażeniu czy umundurowaniu. Zapotrzebowania takie są zwykle na bieżąco kierowane telefonicznie. Informację o tym, czy odpowiednie sorty mundurowe należne policjantom znajdują się na stanie magazynowym, Komenda również uzyskuje telefonicznie. Zakupu sprzętu i wyposażenia dokonuje KWP w Rzeszowie, w miarę posiadanych środków finansowych.

(dowód: akta kontroli str. 155-162, 199 -210)

▪ Stan sprzętu pomiarowego z punktu widzenia prawnej kontroli metrologicznej

Sprzęt pomiarowy będący na wyposażeniu pionu ruchu drogowego Komendy posiada legalizację ponowną lub świadectwa wzorcowania. Legalizacja sprzętu dokonywana jest na zlecenie KWP w Rzeszowie.

(dowód: akta kontroli str. 21-24)

Ustalone
nieprawidłowości

W kontroli ustalono, że – wg stanu na dzień 30 czerwca 2013 r. – wystąpiły rozbieżności dotyczące faktycznego wyposażenia pionu ruchu drogowego w stosunku do normatywów wynikających z obowiązujących przepisów, które dotyczyły:

- niższej niż obowiązująca ilości sprzętu i wyposażenia – tarcz STOP, latarek halogenowych, zestawów podkaskowych motocyklisty, których ilości wynosiły odpowiednio: 26,3% 47,4% i 50% norm,
- posiadania 1 szt. aparatu fotograficznego cyfrowego niewymienionego w przepisach, przy równoczesnym braku wymaganego aparatu fotograficznego typu COMPACT,
- niższej niż obowiązująca ilości wyposażenia mundurowego, która stanowiła od 6,9% norm (np. fartuch ochronny i buty gumowe dla policjantów użytkujących samochody ruchu drogowego) do 86,2% (np. rękawiczki, pasy białe z poprzeczką, kamizelki ostrzegawcze), zaś w kilku przypadkach policjanci w ogóle nie posiadali należnego im wyposażenia (np. rękawice skórzane, okulary przeciwsłoneczne).

Szczegółowy opis nieprawidłowości przedstawiono powyżej.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność w badanym obszarze.

Ocena cząstkowa

1.4. Dofinansowanie potrzeb prd przez podmioty pozapolicyjne

Opis stanu
faktycznego

- **Zasady i wielkość dofinansowania bądź doposażenia w naturze jednostek Policji przez podmioty pozapolicyjne**

W okresie: 2012 r. – I półrocze 2013 r. Komenda nie była dofinansowywana ani doposażana w pojazdy i sprzęt techniczny przez podmioty pozapolicyjne.

1.5. Przygotowanie prd do współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi

Opis stanu
faktycznego

W wyjaśnieniu dotyczącym sposobu przygotowania pionu ruchu drogowego do współpracy z jednostkami krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego I Zastępcą Komendanta podał, że w celu sprawnego i skutecznego współdziałania na terenie województwa podkarpackiego Podkarpacki Komendant Wojewódzki Policji w Rzeszowie i Komendant Wojewódzki Państwowej Straży Pożarnej w Rzeszowie podpisali porozumienie zobowiązujące strony do współdziałania polegające na koordynowaniu wspólnych przedsięwzięć, służących zapobieganiu występowania oraz usuwania skutków zdarzeń powodujących zagrożenia dla życia, zdrowia i bezpieczeństwa ludzi, ich mienia oraz środowiska. Do wyjaśnienia dołączono kserokopię Porozumienia z dnia 4 września 2007 r. o współdziałaniu jednostek organizacyjnych PSP i Policji na terenie województwa podkarpackiego, zawartych między Komendantami Wojewódzkimi PSP i Policji, z którego treści wynika m.in., że celem tego Porozumienia jest zapewnienie sprawnego i skutecznego współdziałania w trakcie realizacji podstawowych zadań określonych w ustawach, zaś podstawą jego zawarcia był § 5 Porozumienia pomiędzy Komendantem Głównym PSP a KGP z dnia 12 czerwca 2001 r. o współdziałaniu PSP i Policji. Powyższe współdziałanie obejmować winno w szczególności: działania zapobiegawczo-przygotawcze, organizację i prowadzenie działań likwidujących zagrożenia na miejscu zdarzeń, szkolenia i doskonalenia zawodowe. Koordynatorem realizacji Porozumienia ze strony Policji wyznaczono Naczelnika Sztabu Policji KWP w Rzeszowie, do którego zadań należało: inicjowanie przedsięwzięć związanych z realizacją Porozumienia, zbieranie i analizowanie informacji oraz danych o wykonaniu Porozumienia, bieżąca ocena efektów realizacji Porozumienia oraz opracowywanie propozycji jego zmian.

(dowód: akta kontroli str. 70-74)

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2. Realizacja przez Policję zadań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na drogach

2.1. Organizacja i realizacja służby na drogach

Opis stanu
faktycznego

- **Organizacja i realizacja przez prd działań na drogach (w świetle §§ 5-6 zarz. KGP Nr 609)**

„Zasady pełnienia służby na drogach objętych centralną koordynacją służby” określone zostały przez Zastępcę KGP. Zgodnie z tym zasadami w oparciu o analizę stanu bezpieczeństwa na drogach wyznaczone zostały po trzy drogi na terenie każdego województwa najbardziej zagrożone wypadkami. Dla tych dróg opracowano harmonogramy pełnienia całodobowo nadzoru, z dopuszczeniem możliwości pełnienia służby z pominięciem granic administracyjnych powiatów. Służba winna być pełniona w sposób statyczny lub dynamiczny, kierowane winny być do jej pełnienia radiowozy oznakowane lub nieoznakowane oraz motocykle służbowe. Patrole mogły opuścić przydzielone trasy w razie konieczności: udzielenia pomocy innym osobom, doprowadzenia sprawcy wykroczenia do jednostki Policji, izby wytrzeźwień, placówki służby zdrowia, poddania osoby badaniu w celu ustalenia zawartości alkoholu w organizmie. Ponadto patrole mogły opuścić trasę w celu

wykonywania innych czynności służbowych, w przypadku nagłych zdarzeń losowych lub innych uzasadnionych przypadkach. Decyzję o opuszczeniu trasy podejmuje dyżurny komendy wojewódzkiej na wniosek dyżurnego komendy powiatowej. Dyslokacja służby może uwzględnić czas (30 minut) niezbędny na dojazd do nadzorowanego odcinka drogi i jego opuszczenie przed zakończeniem służby. Policjantom pełniącym służbę udzielana jest przerwa z zachowaniem stałej łączności. Zmiany harmonogramów i tras objętych centralną koordynacją mogą być wprowadzane w okresach półrocznych, na wnioski komendantów wojewódzkich akceptowane przez Dyrektora Biura Ruchu Drogowego KGP.

Komenda przestrzegała ww. zasad wystawiając służby na przydzielony jej odcinek drogi krajowej nr 77, który zgodnie z harmonogramem obejmował odcinek o łącznej długości 31,8 km (od km 116,3 do km 148,2). Służby były pełnione zgodnie z harmonogramem w: poniedziałki i czwartki (godz. 6⁰⁰ – 14⁰⁰), piątki i niedziele (godz. 23⁰⁰ – 6⁰⁰).

Zgodnie z „Zasadami pełnienia służby na trasach objętych wojewódzką koordynacją służby”, opracowanymi przez KWP w Rzeszowie, służba taka pełniona jest z możliwością pominięcia granic administracyjnych powiatów, w sposób dynamiczny lub statyczny, na wyznaczonych odcinkach tras, zgodnie z „Wykazem tras objętych wojewódzką koordynacją służby”. Do służby można kierować radiowozy oznakowane lub nieoznakowane wyposażone w wideorejestratory a także motocykle. Rozpoczęcie i zakończenie służby winno być każdorazowo zgłoszone dyżurnemu KWP w Rzeszowie. W każdym przypadku przekroczenia granic administracyjnych własnego powiatu policjanci byli zobowiązani zgłosić to dyżurnemu innej jednostki policji, wraz z podaniem numeru rejestracyjnego i marki pojazdu oraz kryptonimu, odnotować miejsce i czas w notatnikach służbowych. Do pełnienia służby na trasach wojewódzkiej koordynacji należało kierować co najmniej dwuosobowe patrole. Patrole mogły opuścić przydzieloną trasę w razie konieczności: udzielenia pomocy innym osobom, doprowadzenia sprawcy wykroczenia do jednostki Policji, izby wytrzeźwień, placówki służby zdrowia, poddania osoby badaniu w celu ustalenia zawartości alkoholu w organizmie. Ponadto patrole mogły opuścić trasę w celu wykonywania innych czynności służbowych, w przypadku nagłych zdarzeń losowych lub podjęcia pościgu. Decyzję o opuszczeniu miejsca patrolu każdorazowo podejmuje naczelnik wydziału ruchu drogowego lub dyżurny komendy powiatowej. Policjanci pełniący wojewódzką służbę koordynowaną mogą korzystać z przerwy, bez opuszczania trasy z zachowaniem stałej łączności. Dołączony do ww. zasad wykaz tras objętych wojewódzką koordynacją dotyczył – w przypadku Komendy – tras wojewódzkich nr: W-46 (Przemyśl /dr. kr. Nr 77/ - Radymno /dr. kr. Nr 4/ - Jarosław – Wierzbna) obejmującą powiaty przemyski i jarosławski, W-47 (Medyka /dr. kr. Nr 28/ - Przemyśl /dr. woj. Nr 884/ - Dubiecko – Bircza) obejmującą powiat przemyski, W-48 (Przemyśl /dr. kr. Nr 28/ - Bircza – Sanok) obejmującą powiat przemyski i sanocki. Harmonogramy pełnienia służb na trasach wojewódzkiej koordynacji służby były ustalane w cyklu miesięcznym. Komenda realizowała ustalone zasady zgodnie z harmonogramami. Na przykład w 2012 r.: w dniu 7 stycznia w godzinach 14⁰⁰ – 21⁰⁰, patrolem objęto trasę Nr W-48, wykorzystując samochód z wideorejestratorem, w dniu 21 stycznia w godzinach 14⁰⁰ – 21⁰⁰, patrolem objęto trasę Nr W-48, wykorzystując samochód z wideorejestratorem. W dniu 3 sierpnia 2013 r. patrolem objęto także trasę W-48, służbę pełniono w godzinach 14⁰⁰ – 21⁰⁰, z użyciem samochodu wyposażonego w wideorejestrator.

(dowód: akta kontroli str. 75-86)

W celu ustalenia prawidłowości organizacji działań na drogach, w dniach: 26 lipca, 5 i 6 sierpnia 2013 r., przeprowadzono oględziny przygotowania do służby patrolowej, trzech różnych załóg patrolowych. W wyniku oględzin stwierdzono m.in., że odprawy do służby obejmowały wszystkie zagadnienia, o których mowa w § 10 i § 11 zarządzenia KGP Nr 609 w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów. Umundurowanie policjantów i wyposażenie radiowozów w sprzęt policyjny było zgodne z obowiązującymi normatywami. Sprzęt będący na wyposażeniu był sprawny technicznie. Policjanci posiadali uwierzytelnione kopie świadectw legalizacji przyrządów kontrolno-pomiarowych. W dniu 12

i 13 sierpnia 2013 r. przeprowadzono oględziny zapisów przebiegu patroli odbytych wcześniej, trzech załóg patrolowych, udokumentowanych za pomocą wideorejestratora. Oględziny wykazały, że służby patrolowe pełniono zgodnie z wymogami zawartymi w przepisach § 15 ust. 1 pkt 1-6 zarządzenia KGP Nr 609 w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów, a w ich trakcie realizowano także zadania przedstawione na odprawach do służby. Z zapisów przebiegu służby nie wynikało, aby policjanci pełniący służbę stwierdzili występowanie problemów związanych z drogą lub organizacją ruchu drogowego, wymagających zgłoszenia przełożonemu, mających na celu usprawnienie lub poprawę bezpieczeństwa i porządku ruchu. Dowódcy patroli, po zakończeniu służby przekazali materiały zarejestrowane przez wideorejestrator Naczelnikowi Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Przemyślu lub policjantowi dokonującemu rozliczenia ze służby. Nie zgłoszono faktów zarejestrowania materiałów, które mogłyby być przydatne w działalności profilaktyczno-szkoleniowej prowadzonej przez Policję.

(dowód: akta kontroli str. 163-193)

▪ Dyslokacja służby na drogach

Dyslokacja służby na drogach ustalana była przez Naczelnika WRD. Wynikała ona z kryteriów wyszczególnionych w § 7 zarządzenia Nr 609 KGP w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów. Najistotniejszy wpływ na dyslokację służby miały wyniki analiz stanu bezpieczeństwa i porządku na drogach odpowiednio w 2012 r. – na podstawie analizy za 2011 r., w 2013 r. – na podstawie analizy za 2012 r. Na dyslokację służby miały również wpływ bieżąco występujące zdarzenia drogowe oraz natężenie i struktura ruchu na poszczególnych odcinkach dróg, w szczególności w okresach wzmożonego przemieszczania się pojazdów w wakacje, ferie, weekendy i święta. Dyslokacja służby uwzględniała także harmonogramy pełnienia służby centralnie koordynowanej i wojewódzkiej oraz plany wykorzystania dróg w sposób szczególny, dotyczące zabezpieczania imprez sportowych, rajdów, itp. Ponadto, uwzględniano zgłoszenia władz samorządowych o organizacji wydarzeń o charakterze religijnym, jak procesje lub pielgrzymki. Przy ustalaniu dyslokacji służby brano także pod uwagę informacje napływające od obywateli, organów i instytucji, np. Zarządu Dróg Miejskich, w szczególności dotyczące przekraczania prędkości lub tonażu przez pojazdy na poszczególnych ulicach. Na dyslokację służby miały wpływ własne plany działań doraźnych, skierowanych na kontrolę pojazdów TAXI i „Nauki Jazdy”. Jednym z wniosków zawartych w analizie stanu bezpieczeństwa za 2012 r. było: „Objąć szczególnym nadzorem miejsca udostępnione dla ruchu pieszego. Wyczulić policjantów, aby większą uwagę zwracali na właściwe korzystanie z dróg przez pieszych”, zaś w analizie za I półrocze 2012 r. zawarto wniosek: „Prowadzić systematyczne działania w ramach codziennych służb w zakresie nadzoru nad ruchem pieszym na terenie miasta Przemyśla, mając na uwadze ograniczenie liczby potrażeń osób pieszych przez kierujących pojazdami”. Potwierdzeniem realizacji ww. wniosków i ich wpływu na dyslokację służby były m.in. objęte oględzinami odprawy patroli w dniu 5 oraz 6 sierpnia 2013 r., w trakcie których jako zadania do realizacji wskazano m.in. zwracanie uwagi na nieprawidłowe wyprzedzanie na przejściach dla pieszych i bezpośrednio przed nimi oraz ujawnianie wykroczeń popełnianych przez pieszych.

Ze zbiorczego zestawienia wyników ankiety przeprowadzonej wśród policjantów pionu ruchu drogowego Komendy wynika m.in., że na dyslokację służby na drogach w decydującym stopniu wpływały wyniki analizy stanu bezpieczeństwa i porządku na drogach. Poważny wpływ na dyslokację miały także: harmonogram służby centralnie koordynowanej, przewidywane zagrożenia, natężenie i struktura ruchu, plany działań jednostek nadrzędnych Policji, pory roku (okresy wakacyjne/przed- i poświąteczne) oraz możliwości kadrowe. Średni wpływ na dyslokację miały inne czynniki takie jak: plany wykorzystania dróg w sposób szczególny, uwagi i wnioski policjantów, organów samorządowych oraz obywateli.

W Komendzie wyznaczono osobę odpowiedzialną za przeglądanie materiałów, które mogą być przydatne w działalności profilaktyczno-szkoleniowej prowadzonej przez Policję

oraz ich kopiowanie i przekazywanie do KWP w Rzeszowie (§ 7 ust. 1 pkt 2 zarządzenia Nr 497). W okresie objętym kontrolą Komenda nie przysyłała do KWP w Rzeszowie kopii fragmentów zapisów z wideorejestratorów zawierających takie materiały.

(dowód: akta kontroli str. 85-122, 137-138)

▪ **Realizacja zadań przez policjanta ruchu drogowego. Karta pracy policjanta ruchu drogowego**

W kontroli dokonano porównania zapisów ujętych w pozycjach: 65-75 STATYSTYCZNEJ KARTY CZYNNOŚCI POLICJANTA RUCHU DROGOWEGO, z odpowiadającymi im zapisami w notatnikach służbowych policjantów oraz w dokumentacji wyjazdów pojazdów służbowych, dotyczących próby kontrolnej ww. KART 5 losowo wybranych policjantów wykonujących czynności na drodze, w okresie kolejnych 7 dni czerwca 2013 r., tj. w okresie od 9 do 16 czerwca 2013 r. Z przeprowadzonej analizy wynika m.in., że wykazane przez poszczególnych policjantów wykorzystanie czasu pracy koresponduje z odpowiednimi zapisami dokonywanymi przez tych policjantów w notatnikach służbowych oraz z adnotacjami zawartymi w „Książkach kontroli pracy” sprzętu transportowego, wykorzystywanego przez tych policjantów w czasie służby na drogach.

Z treści zbiorczej STATYSTYCZNEJ KARTY CZYNNOŚCI POLICJANTA RUCHU DROGOWEGO za 2012 r. wynika m.in., że policjanci ruchu drogowego przepracowali łącznie 32.539 godzin w służbie (w tym także w godzinach nadliczbowych), co w przeliczeniu dało 4.001 dni (100%). Najwyższy udział w tej liczbie godzin miały nadzór/kontrola ruchu na trasie – 21.801 godzin, tj. 67%, zaś następnie: obsługa zdarzeń drogowych i sporządzanie dokumentacji – 4.376 godzin (13,4%), inne czynności związane z brd, w tym odprawy do służby, szkolenia, przerwy – 4.340 godzin (13,3%), zabezpieczanie imprez – 630 godzin (1,9%), inne czynności niezwiązane z brd – 445 godzin (1,4%), pilotaże lub inne zadania specjalne – 279 godzin (0,9%), ręczne kierowanie ruchem drogowym – 218 godzin (0,7%), sporządzanie dokumentacji służbowej – 164 godziny (0,5%), udział w rozprawach – 150 godzin (0,5%), działalność profilaktyczna – 117 godzin (0,4%). Łączna nieobecność w 2012 r. wynosiła 2.865 dni, z tego: zwolnienia lekarskie – 180 dni (6,3%), urlopy – 764 dni (26,7%), dni wolne – 1.921 (67%). W porównaniu do liczby dni w służbie udział procentowy absencji w pracy wynosił: ogólna liczba dni nieobecności – 71,6%, z tego: zwolnienia lekarskie – 4,5%, urlopy – 19,1%, dni wolne – 48%. W 2012 r. łączna liczba dni, w których oddelegowano policjantów ruchu drogowego do innych służb wynosiła 50 dni (1,2% liczby dni w służbie).

Z danych zawartych w zbiorczej STATYSTYCZNEJ KARTY CZYNNOŚCI POLICJANTA RUCHU DROGOWEGO za I półrocze 2013 r. wynika m.in., że łączna liczba godzin przepracowanych w służbie przez policjantów ruchu drogowego wyniosła 16.253 (w tym także w godzinach nadliczbowych), co w przeliczeniu odpowiada 2.010 dniom (100%). Udział czasu poświęconego na realizację poszczególnych zadań wynosił: nadzór/kontrola ruchu na trasie – 11.065 godzin (68%), inne czynności związane z brd, w tym odprawy do służby, szkolenia, przerwy – 2.170 godzin (13,4%), obsługa zdarzeń drogowych i sporządzanie dokumentacji – 1.968 godzin (12,1%), zabezpieczanie imprez – 402 godziny (2,5%), inne czynności niezwiązane z brd – 279 godzin (1,7%), działalność profilaktyczna – 108 godzin (0,7%), sporządzanie dokumentacji służbowej – 91 godzin (0,6%), udział w rozprawach – 67 godzin (0,4%), ręczne kierowanie ruchem drogowym – 62 godziny (0,4%), pilotaże lub inne zadania specjalne – 41 godzin (0,3%). Na łączną liczbę dni nieobecności w pracy w I półroczu 2013 r., wynoszącą 1.566 dni, przypadało: zwolnień lekarskich – 229 dni (14,6%), urlopów – 394 dni (25,2%), dni wolnych – 943 (60,2%). W odniesieniu do liczby dni w służbie absencje w pracy wynosiły: ogólna liczba dni nieobecności – 77,9%, z tego: zwolnienia lekarskie – 11,4%, urlopy – 19,6%, dni wolne – 46,9%. W I półroczu 2013 r. oddelegowanie do innych służb wyniosło 1 dzień.

(dowód: akta kontroli str. 48-50, 123-126)

▪ **Weryfikacja absencji chorobowej policjantów**

Komenda nie weryfikowała w okresie: 2012 r. – I półrocze 2013 r. zasadności absencji funkcjonariuszy pionu ruchu drogowego z tytułu zwolnień lekarskich.

(dowód: akta kontroli str. 127-132)

- **Zdefiniowanie i praktyczne wykorzystanie pojęć "miejsca szczególnie niebezpieczne", "miejsca szczególnie zagrożone" (§ 5 ust. 1 zarządzenia 635 KGP¹⁰)**

Komenda nie zdefiniowała pojęcia „miejsca szczególnie niebezpieczne” i „miejsca szczególnie zagrożone”, gdyż z analiz stanu bezpieczeństwa za: 2011 r., 2012 r. i I półrocze 2013 r., nie wynikały przypadki powtarzania się zdarzeń drogowych w jednym i tym samym miejscu.

(dowód: akta kontroli str. 127-132)

- **Sposób i efekty nadzorowania „miejsc szczególnie niebezpiecznych” i „miejsc szczególnie zagrożonych”**

W wyniku analizy stanu bezpieczeństwa i porządku na drogach za 2011 r. i 2012 r. nie stwierdzono miejsc szczególnie niebezpiecznych, w których zdarzenia drogowe powtarzałyby się, w związku z czym nadzorem obejmowano tereny bardziej zagrożonych gmin lub odcinków dróg, na które wysyłano patrole.

(dowód: akta kontroli str. 127-132)

- **Zgłaszanie uwag i propozycji przez policjantów (§15 zarządzenia KGP 609) i ich wykorzystanie**

W I półroczu 2013 r., w 1 przypadku policjanci pionu ruchu drogowego zgłosili propozycje w zakresie niezbędnych przedsięwzięć zmierzających do usprawnienia, poprawy bezpieczeństwa i porządku ruchu, która została uwzględniona przez zarządcę drogi i znajduje się w trakcie realizacji. W 2012 r. takich propozycji nie formułowano.

(dowód: akta kontroli str. 133-136)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2.2. Systemy wspierające policjantów prd: SEWiK i SWD

Opis stanu
faktycznego

- **Wykorzystanie systemu SWD w działaniach policjantów prd**

System Wspomagania Dowodzenia (SWD) był wdrażany w Komendzie już w 2011 r., natomiast decyzją Nr 273/2011 Podkarpackiego Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie uruchomiony został od dnia 1 stycznia 2013 r. SWD umożliwia współpracę jednostek policji na terenie całego kraju. Wśród użytkowników tego systemu można wyróżnić Służbę Dyżurną, w skład której wchodzi Operatorzy, Dyspozytorzy i Koordynatorzy. Siłami i środkami policyjnymi w ramach SWD zarządzają kierownicy komórek odprawiających jak i też Służba Dyżurna. Na podstawie analiz zdarzeń, jakie można wygenerować za pomocą SWD służby ruchu drogowego oraz inni uczestnicy systemu są w stanie dostosować siły i środki do występujących zagrożeń. Celem SWD jest: wsparcie służb dyżurnych w zakresie podejmowania decyzji, alokacji sił i środków, zapewnienie skrócenia czasu reagowania na przyjmowane zgłoszenia, zwiększenia wydajności pracy, zapewnienie bieżącego dostępu do informacji, zapewnienie automatyzacji części działań poprzez wprowadzenie elektronicznej rejestracji zgłoszeń, zapewnienie mobilnego dostępu do zasobów oraz ujednolicenie sposobu dokumentowania działań. W kontroli dokonano weryfikacji informacji dotyczących zdarzeń drogowych zaewidencjonowanych w SWD z odpowiadającymi im informacjami zarejestrowanymi w Systemie SEWiK, dotyczących wylosowanych KART ZDARZENIA

¹⁰ Zarządzenie Nr 635 KGP z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP Nr 11, poz. 67 ze zm.).

DROGOWEGO z I półrocza 2013 r. oraz działań w związku z nimi podejmowanych. Stwierdzono, że informacje o zdarzeniach drogowych były wzajemnie zbieżne. Z informacji z SWD wynika, że we wszystkich przypadkach decyzje o skierowaniu patrolu drogowego lub innego policjanta do obsługi zdarzeń drogowych podejmowała Służba Dyżurna Komendy.

(dowód: akta kontroli str. 137-138, 155-162)

▪ Funkcjonowanie systemu SEWiK

W trakcie kontroli dokonano analizy KART ZDARZENIA DROGOWEGO oraz odpowiadających im danych zaewidencjonowanych w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK) z okresu: 2012 r. – I półrocze 2013 r. Badaniem objęto wszystkie KARTY, w których zarejestrowano wypadki drogowe z ofiarami śmiertelnymi oraz 20 KART z pozostałych, wylosowanych przy pomocy programu komputerowego „POMOCNIK KONTROLERA” – wersja PK-5.3, opracowanego przez Departament Metodyki Kontroli i Rozwoju Zawodowego Najwyższej Izby Kontroli. Łącznie w ww. okresie sporządzono 1.723 Karty dotyczące kolizji i wypadków drogowych oraz 9 Kart dotyczących wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi. Ustalono, że KARTY:

- były przechowywane w sposób uporządkowany, w kolejności chronologicznej ich sporządzenia (w tym Karty dotyczące kolizji drogowych – z wyodrębnieniem poszczególnych miesięcy danego roku),
- były poddawane weryfikacji poprzez parafki, skreślenia i poprawki oraz sprawdzane przez asystentów WRD,
- zostały wypełnione w rubrykach dotyczących obligatoryjnych działów, za wyjątkiem przypadków opisanych w dalszej części wystąpienia.

Dane ujęte w KARTACH zostały zarejestrowane w systemie SEWiK, przy czym wystąpiły różnice pomiędzy danymi zapisanymi w Kartach a danymi zaewidencjonowanymi w systemie SEWiK, które przedstawiono w dalszej części wystąpienia. W przypadku 12 spośród 29 KART objętych badaniem, dane zostały zarejestrowane w systemie SEWiK w obowiązujących terminach. W 15 przypadkach przy wypełnianiu KART zastosowano druk zgodny z obowiązującym wzorem. Spośród 29 badanych KART w 23 przypadkach sporządzali je policjanci ruchu drogowego, w tym w 21 przypadkach – policjanci posiadający przeszkolenie w zakresie obsługi zdarzeń drogowych.

W 10 spośród 29 Kart objętych badaniem, w których w dziale XII – ROZSTRZYGNIĘCIE zaznaczono pozycję 163, zdarzenia miały ciąg dalszy, tj. zostały objęte dochodzeniem przez Wydział Dochodzeniowo-Śledczy Komendy. W ich wyniku w 6 przypadkach dochodzenia zakończono umorzeniem z powodu brak cech przestępstwa, w 1 przypadku umorzono z powodu zgonu sprawcy, a w 1 przypadku zakończono warunkowym umorzeniem. W 2 przypadkach: Karta 11914/12-97382249L oraz Karta 1118/13-97625696H – prowadzone postępowania zakończyły się skierowaniem aktu oskarżenia i w obu przypadkach Sąd Rejonowy w Przemyślu skazał sprawców wypadków odpowiednio na: 2 lata pozbawienia wolności w zawieszeniu na 3 lata z zakazem prowadzenia pojazdów na 1 rok oraz na 1 rok pozbawienia wolności w zawieszeniu na 3 lata. Powyższe informacje będące w dyspozycji Komendy nie powodowały konieczności wprowadzania zmian do systemu SEWiK.

(dowód: akta kontroli str. 51-53, 194-198)

W wyniku analizy KART ZDARZENIA DROGOWEGO oraz odpowiadających im danych zaewidencjonowanych w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK) z okresu: 2012 r. – I półrocze 2013 r. stwierdzono m.in., że:

- w niżej wymienionych KARTACH nie wypełniono rubryk dotyczących obligatoryjnych działów:

- KARTA nr 6384/13 – 97825394H z dnia 14 kwietnia 2013 r., w której nie wypełniono działu VIII - POJAZDY UCZESTNICZĄCE, IX - PRZYCZYNY I OKOLICZNOŚCI ZDARZENIA

oraz XII – ROZSTRZYGNIĘCIE. Z treści Karty oraz zapisów w ewidencji SEWIK wynika, że w przypadku tego zdarzenia chodziło o najechanie na zwierzynę leśną (sarna);

- KARTA nr 6385/13 – 97827634G z dnia 14 czerwca 2013 r., w której nie wypełniono działu VI – RODZAJ ZDARZENIA, przy czym ze schematu miejsca zdarzenia zamieszczonego na Karcie wynika, że było to zderzenie tylne pojazdów;

- KARTA nr 12228/12 – 97415023H z dnia 9 listopada 2012 r., w której nie wypełniono działu XII – ROZSTRZYGNIĘCIE;

- w przypadku niżej wymienionych KART dane zarejestrowane w systemie SEWIK różniły się od danych zapisanych w tych KARTACH:

- KARTA nr 136/12 – 96190142Y z dnia 3 lutego 2012 r., w której odnotowano, że miejscem zdarzenia był zakręt/łuk (dział I – MIEJSCE ZDARZENIA, poz. 19), co potwierdza schemat miejsca zdarzenia, zaś w systemie SEWIK wpisano, że miejscem zdarzenia był odcinek prosty, co odpowiada poz. 18 w dziale I. Ponadto w Karcie nie wpisano godziny zdarzenia;

- KARTA nr 1118/13 – 97625696H z dnia 2 lutego 2013 r., w której nie wpisano godziny przybycia (poz. 12B), zaś w systemie SEWIK odnotowano, że godziną przybycia była 18⁴⁰;

- KARTA nr 7581/12 – 97034626Y z dnia 18 lipca 2012 r., w której jako godzinę zgłoszenia podano 17²⁴, zaś w systemie SEWIK – 17²⁷. Ponadto, w Karcie wpisano, że kierowca uczestnik zdarzenia posiada prawo jazdy od 6 lat, zaś w SEWIK - że od 39 lat, przy czym równolegle wpisano wiek kierowcy jako 46 lat;

- w 14 przypadkach do sporządzenia KARTY wykorzystano druki obowiązujące do dnia 30 maja 2012 r., tj. do dnia poprzedzającego wejście w życie zarządzenia Nr 123 KGP Nr 123 z dnia 31 maja 2012 r. *zmieniającego zarządzenie w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych*¹¹;

- niżej wymienione KARTY wprowadzono do systemu SEWIK po upływie obowiązujących terminów, wynikających z treści zarządzenia KGP Nr 635 w sprawie *metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych*:

Numer Karty	Data zdarzenia	Data przekazania Karty do komórki organizacyjnej wprowadzającej dane do SEWIK	Termin obowiązujący do wprowadzenia do SEWIK	Termin faktycznego wprowadzenia do SEWIK
1338/12-96291036H	13.02.2012	16.02.2012	16.02.2012	20.02.2012
5265/13-97799965P	21.05.2013	4.06.2013	28.05.2013	4.06.2013
1612/13-97687337T	17.02.2013	19.02.2013	22.02.2013	28.02.2013
12823/12-97450309X	24.11.2012	29.11.2012	29.11.2012	5.12.2012
13039/12-97467480L	29.11.2012	4.12.2012	3.12.2012	7.12.2012
8276/12-97119681L	3.08.2012	8.08.2012	8.08.2012	29.08.2012
4741/12-96825987A	10.05.2012	14.05.2012	14.05.2012	17.05.2012
4747/12-96826088M	10.05.2012	14.05.2012	14.05.2012	17.05.2012
5552/12-96859911Q	30.05.2012	5.06.2012	4.06.2012	13.06.2012
12228/12-97415023H	9.11.2012	12.11.2012	14.11.2012	23.11.2012
6384/13-97825394H	14.06.2013	19.06.2013	21.06.2013	25.06.2013
3628/13-97771149F	12.04.2013	2.05.2013	17.04.2013	13.05.2013
11448/12-97326013U	21.10.2012	25.10.2012	26.10.2012	30.10.2012
10045/12-97228881D	15.09.2012	18.09.2012	20.09.2012	27.09.2012
1124/12-97254689P	21.09.2012	2.10.2012	26.09.2012	3.10.2012
6385/13-97827634G	14.06.2013	19.06.2013	19.06.2013	26.06.2013
136/12-96190142Y	3.02.2012	7.02.2012	6.02.2012	9.02.2012

¹¹ Zarządzenie KGP Nr 123 z dnia 31 maja 2012 r. *zmieniające zarządzenie w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych* (Dz. Urz. KGP z 2012 r. poz. 28)

W 17 ww. przypadkach dane z KART wprowadzono do systemu SEWIK z opóźnieniem wynoszącym od 1 dnia do 26 dni, w tym w 6 przypadkach KARTY przekazano do komórki wprowadzającej dane do systemu SEWIK po terminie obowiązującym do wprowadzenia danych do tego systemu (od 1 dnia do 15 dni);

- w 8 przypadkach policjanci sporządzający KARTY nie posiadali przeszkolenia w zakresie obsługi zdarzeń drogowych lub innego, poza podstawowym, umożliwiającego prawidłowe działanie na miejscu zdarzenia. Dotyczyło to niżej wymienionych Kart i funkcjonariuszy: 1338/12-96291036H – identyfikator: 852923 (nowozatrudniony funkcjonariusz WRD), 6384/13-97825394H – identyfikator: 912001 (nowozatrudniony funkcjonariusz WRD), 3628/13-97771149F – identyfikator: 913177 (funkcjonariusz Komisariatu Policji w Medyce), 11448/12-97326013U – identyfikator: 851982 (funkcjonariusz II Rewiru Dzielnicowych), 10045/12-97228881D – identyfikator: 851982 (funkcjonariusz II Rewiru Dzielnicowych), 1124/12-97254689P – identyfikator: 770072 (funkcjonariusz Komisariatu Policji w Medyce), 6385/13-97827634G – identyfikator: 853159 (funkcjonariusz Komisariatu Policji w Krzywicy), 136/12-96190142 – identyfikator: 851993 (funkcjonariusz Komisariatu Policji w Medyce).

(dowód: akta kontroli str.51-53, 194-198)

I Zastępca Komendanta podinspektor Wojciech Kiełtyka wyjaśnił, że błędy dotyczące wypełniania KART ZDARZENIA DROGOWEGO oraz ewidencji w Systemie SEWIK wynikały z pomyłek funkcjonariuszy sporządzających lub wprowadzających dane z ponad 1 tys. szt. KART rocznie. Nieobowiązujące druki KART były wykorzystywane do tzw. „wyczerpania zapasów”.

(dowód: akta kontroli str. 155-162)

Komenda sporządza – zgodnie z przepisami § 5 zarządzenia Nr 635 KGP z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych analizy półroczne i roczne stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz analizy specjalne półroczne i roczne – stanu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Uwagi i wnioski wynikające z ww. analiz były wykorzystywane w bieżącej pracy pionu ruchu drogowego poprzez wzmożenie nadzoru nad miejscami niebezpiecznymi, właściwe dyslokowanie sił i środków, kształtowanie prawidłowej polityki represyjnej wobec sprawców, rozliczanie policjantów ze sposobu realizacji zadań zleconych, dokonywanie lustracji stanu nawierzchni, oznakowania i oświetlenia oraz występowanie z wnioskami do zarządców dróg.

(dowód: akta kontroli str. 93-122)

Ustalone
nieprawidłowości

W wyniku analizy 29 KART ZDARZENIA DROGOWEGO wytypowanych do próby kontrolnej oraz odpowiadających im danych zaewidencjonowanych w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK) z okresu: 2012 r. – I półrocze 2013 r. stwierdzono, że:

- w 6 przypadkach nie wypełniono obowiązkowych pozycji w KARTACH,
- w 14 przypadkach do sporządzenia KARTY wykorzystano nieobowiązujące druki,
- w 17 przypadkach dane z KART wprowadzono do systemu SEWIK po upływie obowiązujących terminów.

Szczegółowy opis przedstawiono powyżej.

(dowód: akta kontroli str. 155-162)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W 8 przypadkach policjanci sporządzający KARTY nie posiadali specjalistycznego przeszkolenia w zakresie obsługi zdarzeń drogowych, w tym w 6 przypadkach byli to policjanci spoza pionu ruchu drogowego.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność w badanym obszarze.

2.3. Opiniowanie projektów organizacji ruchu drogowego

Opis stanu
faktycznego

W 2012 r. Komenda zaopiniowała pozytywnie 62 projekty organizacji ruchu drogowego, z tego 6 projektów dotyczyło stałych zmian w organizacji ruchu, zaś 56 – czasowych zmian w organizacji ruchu drogowego. W I półroczu 2013 r. łączna liczba wydanych opinii dotyczących projektów organizacji ruchu drogowego wynosiła 36, z tego 35 opinii pozytywnych obejmujących: 5 – stałych zmian, 30 – czasowych zmian w organizacji ruchu drogowego. W 1 przypadku projekt stałej zmiany organizacji ruchu drogowego zaopiniowano negatywnie. Przedmiotem projektów czasowych zmian organizacji ruchu drogowego były różnego rodzaju roboty prowadzone w obrębie pasa drogowego, np. budowy dojazdów do nieruchomości, wycinki drzew, itp., które wymagały czasowego ograniczenia lub zamknięcia. Stałe zmiany w organizacji ruchu drogowego były wynikiem: budowy lub przebudowy drogi lub budowy dojazdów do obiektów przy drodze, sposobów umieszczenia znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, zasad i sposobów działania sygnalizacji oraz znaków świetlnych. Opinie w zakresie projektów organizacji ruchu drogowego były przygotowywane przez Naczelnika WRD (15-letni staż pracy w Policji, w tym 14 lat w ruchu drogowym, kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego) i zatwierdzane przez Komendanta. Przy opiniowaniu projektów organizacji ruchu drogowego przyjęto jednolitą zasadę, zgodnie z którą w przypadku opinii pozytywnej projekt był zatwierdzany przez Komendanta, zaś w przypadku opinii negatywnych – Komendant wydawał decyzje wraz z uzasadnieniem. W okresie objętym kontrolą 1 opinia (negatywna) nie została uwzględniona przez zarządcę drogi. W tym przypadku, przedstawiciel Komendy, na posiedzeniu Komisji Bezpieczeństwa powołanej przez Prezydenta Miasta Przemyśla, podjął działania dotyczące wyjaśnienia projektu stałej organizacji ruchu, jednakże uczestniczący w posiedzeniu członkowie Komisji uznali, że opinia Policji nie jest wiążąca dla zarządcy dróg. W miejscu objętym nieuwzględnioną opinią nie wystąpiły zdarzenia drogowe.

(dowód: akta kontroli str. 133-136)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2.4. Priorytety Komendanta Głównego Policji i Komendanta Wojewódzkiego Policji

Opis stanu
faktycznego

▪ Realizacja w 2012 r. Priorytetu nr IV KGP na lata 2010-2012

Priorytet nr IV KGP na lata 2010 – 2012 pn. „Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym” obejmował trzy zadania, tj.: 1. Zwiększenie liczby policjantów RD pełniących służbę na drodze, 2. Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym ukierunkowane na kontrolę trzeźwości kierujących, 3. Ograniczenie liczby wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym. Realizację zadań w ramach Priorytetu nr IV przedstawiono poniżej.

(dowód: akta kontroli str. 137-152)

▪ Priorytety KWP na 2012 r. i ich realizacja

Priorytety KWP w Rzeszowie zostały przyjęte do realizacji i określone w „Strategii Wojewódzkiej Policji na lata 2010 – 2012. Zadania priorytetowe dotyczące poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym były tożsame z zadaniami określonymi w Priorytecie nr IV KGP i obejmowały:

1. Zwiększenie liczby policjantów RD pełniących służbę na drodze, które winno być realizowane poprzez: reorganizację komórek ruchu drogowego i prewencji w drodze likwidacji stanowisk kierowniczych na rzecz wykonawczych na podstawie Decyzji Nr 275/09 Podkarpackiego Komendanta Wojewódzkiej Policji z dnia 20 października 2009 r., zmianę struktury SPAP i przekazanie 11 etatów do komórek RD, przegląd zakresów czynności

policjantów pracujących w biurze pod kątem możliwości ich zastąpienia przez pracowników cywilnych, w szczególności dot. to policjantów obsługujących fotoradary. Miernikiem oceny była liczba bezwzględna policjantów RD kierowanych bezpośrednio do służby na drodze;

2. Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym ukierunkowane na kontrolę trzeźwości kierujących, które winny być realizowane poprzez: Sektorowy Program Nadzoru Policji nad Ruchem Drogowym sporządzony w oparciu o Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005, działania określone w „Planie ramowym działań kontrolno-profilaktycznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego” („Prędkość”, „Alkohol i Narkotyki”, „Pasy”, „Truck”, „Bus”, „Bezpieczny weekend”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczna droga do szkoły”, i inne), prowadzenie cyklicznych działań (co najmniej 1 raz w kwartale) – „Trzeźwy poranek” i „Trzeźwy autobus”. Miernikiem oceny była efektywność w zakresie ujawniania nietrzeźwych kierujących;

3. Ograniczenie liczby wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, poprzez realizację ww. działań w ramach zadania nr 2 oraz wskazanie – w oparciu o analizę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym – miejsc szczególnie niebezpiecznych celem kierowania w rejon tych miejsc patroli RD oraz wyznaczania przebiegu tras objętych wojewódzką koordynacją służby z wykorzystaniem wideorejestratorów. Miernikiem oceny była liczba wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Realizacja powyższych zadań w przypadku Komendy dotyczyła:

- ad.1. – zwiększenia liczby etatów o 2 oraz zatrudnienia o 1 osobę w stosunku do 2011 r., co spowodowało wzrost udziału policjantów ruchu drogowego w ogólnej liczbie zatrudnionych w Komendzie do 10,2%,

- ad. 2. i 3 – przeprowadzenia działań przewidzianych w „Planie ramowym działań kontrolno-profilaktycznych”, takich jak: „Prędkość”, „Alkohol i Narkotyki”, „Pasy”, „truck”, „Bus”, „Bezpieczny weekend”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczna droga do szkoły”, prowadzenie cyklicznych działań (co najmniej 1 raz w kwartale) – „Trzeźwy poranek” i „Trzeźwy autobus”, na które w 2012 r. przeznaczono łącznie 80 służb. Analiza stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie wykazała miejsc szczególnie niebezpiecznych jednakże w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym wysyłano patrole drogowe na tereny odcinków zagrożonych obejmujących tereny gmin lub wybrane odcinki dróg. Efektem realizacji ww. działań było ograniczenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych z 9 w 2011 r. do 6 w 2012 r.

▪ **Realizacja w 2013 r. Priorytetu nr II KGP na lata 2013-2015**

Priorytet nr II KGP na lata 2013 – 2015 pn. „Działania Policji skierowane na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach” obejmowały zadania: 1. Zwiększenie liczby policjantów RD pełniących bezpośrednio służbę na drogach, 2. Aktywizacja działań na rzecz bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, zwłaszcza pieszych, 3. Wzmocnienie współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi w celu wzrostu poziomu bezpieczeństwa na drogach. Sposób realizacji ww. zadań przedstawiono poniżej.

(dowód: akta kontroli str. 137-152)

▪ **Priorytety KWP/KSP na 2013 r. i ich realizacja**

Priorytety KWP w Rzeszowie na 2013 r. zostały przyjęte do realizacji w „Strategii Wojewódzkiej Policji na lata 2013 – 2015”. Były one tożsame z zadaniami określonymi przez KGP i w zakresie wzrostu poziomu bezpieczeństwa na drogach obejmowały:

1. Zwiększenie liczby policjantów RD pełniących bezpośrednio służbę na drogach, które planowano realizować poprzez: dalszą reorganizację komórek RD i prewencji w celu osiągnięcia wskaźnika 10% etatów w komórkach RD w stosunku do liczby etatów policyjnych ogółem, uzupełnienie wakatów w komórkach RD, przegląd zakresów czynności policjantów pracujących w biurze pod kątem możliwości zastąpienia ich przez pracowników cywilnych (dot. głównie policjantów obsługujących fotoradary), przekazania czynności związanych z prowadzeniem postępowań dot. przestępstw w ruchu drogowym do innych komórek

organizacyjnych, podjęcie działań zmierzających do przekazania prowadzenia czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia do innych komórek organizacyjnych. Miernikiem oceny był procentowy udział policjantów ruchu drogowego pełniących bezpośrednio służbę na drogach.

2. Aktywizacja działań na rzecz bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, zwłaszcza pieszych, którą zamierzano realizować poprzez: działania określone w „Planie działań kontrolno-profilaktycznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego”, tj.: „Prędkość”, „Alkohol i Narkotyki”, „Pasy”, „Truck”, „Bus”, „Bezpieczny weekend”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, „Bezpieczne wakacje/ferie”, „Bezpieczna droga do szkoły”, prowadzenie cyklicznych działań (co najmniej 1 raz w kwartale) „Trzeźwy poranek”, „Trzeźwy Autobus”, wskazanie miejsc szczególnie niebezpiecznych celem kierowania do tych miejsc patroli oraz wyznaczania przebiegu tras objętych wojewódzką koordynacją służby z wykorzystaniem wideorejestratorów, prowadzenie raz w tygodniu działania pod kryptonimem „Pieszy”. Miernikiem oceny był procentowy udział wypadków drogowych spowodowanych przez określonych użytkowników drogi (kierowca – pieszy).

3. Wzmocnienie współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi w celu wzrostu poziomu bezpieczeństwa na drogach, których sposób realizacji obejmował: organizowanie wspólnych działań profilaktycznych i edukacyjnych dla określonych grup społecznych (np. spotkania w przedszkolach, szkołach, gimnazjach, zakładach pracy), organizowanie turniejów, pogadanek i konferencji, prowadzenie wspólnych działań określonych w „Planie działań kontrolno-profilaktycznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego” oraz działania „Granica 2013”. Miernikiem była ocena współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi.

Realizacja powyższych zadań w przypadku Komendy dotyczyła:

- ad.1 – zwiększenia liczby etatów do 32 oraz zatrudnienia do 29 osób w stosunku do 2012 r., co skutkowało wzrostem udziału policjantów ruchu drogowego w ogólnej liczbie zatrudnionych w Komendzie do 11,2%. Czynności związane z prowadzeniem postępowań dot. przestępstw i wykroczeń w ruchu drogowym prowadzone są przez Wydział Dochodzeniowo-Śledczy Komendy;

- ad.2 i 3 – organizacji wspólnych działań edukacyjno-profilaktycznych – w roku szkolnym 2011/2012 w 64 placówkach oświatowych zorganizowano spotkania, pogadanki, turnieje dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zaś w roku szkolnym 2012/2013 – zrealizowano 63 tego typu działania, przeprowadzenia działań przewidzianych w „Planie ramowym działań kontrolno-profilaktycznych”, takich jak: „Prędkość”, „Alkohol i Narkotyki”, „Pasy”, „Truck”, „Bus”, „Bezpieczny weekend”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, „Bezpieczne wakacje/ferie”, „Bezpieczna droga do szkoły”, prowadzenie cyklicznych działań (co najmniej 1 raz w kwartale) – „Trzeźwy poranek” i „Trzeźwy autobus”, na które w I półroczu 2013 r. przeznaczono łącznie 65 służb. Analiza stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie wykazała miejsc szczególnie niebezpiecznych, tereny zagrożone objęto patrolami oraz wyznaczono trasy objęte wojewódzką koordynacją służby z wykorzystaniem wideorejestratorów.

(dowód: akta kontroli str. 137-152)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2.5. Pozostałe przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym

▪ Wykorzystanie lotnictwa policyjnego w działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

W okresie objętym kontrolą: 2012 r. – I półrocze 2013 r., Komenda nie planowała i nie realizowała działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego z wykorzystaniem lotnictwa

Opis stanu
faktycznego

policyjnego.

(dowód: akta kontroli str. 127-132)

▪ **Współpraca z podmiotami pozapolicyjnymi (PSP, pogotowie ratunkowe i inne)**

W okresie: 2012 r. – I połowa 2013 r. Komenda realizowała działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach współpracy z podmiotami pozapolicyjnymi takimi jak: Żandarmeria Wojskowa, Straż Graniczna, Straż Ochrony Kolei, Inspekcja Transportu Drogowego, Urząd Celny w Przemyślu oraz Straż Miejska w Przemyślu. Współpraca z Żandarmerią Wojskową w 2012 r. obejmowała 12 różnych działań, tj.: „Alkohol i Narkotyki”, „Pasy”, „Prędkość”, „Wielkanoc 2012”, „Niechronieni Uczestnicy Ruchu Drogowego”, „Majowy Weekend”, „Piesi”, „Trzeźwy Poranek”, „Znicz 2012”, „Granica 2012”, „Bezpieczne Wakacje”, „Rowerem Bezpiecznie Do Celu” oraz codzienne służby planowane wspólnie, na które przeznaczono łącznie 46 służb. Działania wspólne ze Strażą Graniczną objęły 21 służb i dotyczyły kilku z ww. działań oraz: „Ferii 2012”, „Truck”. Na działania wspólne ze Strażą Ochrony Kolei przeznaczono 7 służb, w trakcie których zrealizowano akcję „Bezpieczny Przejazd”. Wspólnie z Inspekcją Transportu Drogowego zrealizowano działania pn. „Euro 2012” (6 służb). W I półroczu 2013 r. przeprowadzono 12 działań wspólnie z Żandarmerią Wojskową, tj.: „Alkohol i Narkotyki”, „Trzeźwy Poranek”, „Pasy”, „Prędkość”, „Majowy Weekend”, „Niechronieni Uczestnicy Ruchu Drogowego”, „Boże Ciało”, „Piesi”, „Wielkanoc”, „Ostatki”, „Europejski Dzień Bezpieczeństwa – Profilaktyka” oraz codzienne służby planowane w porozumieniu, na które przeznaczono łącznie 23 służby. Działania wspólne ze Strażą Graniczną objęły 4 służby poświęcone na akcję „Granica 2013”. We współpracy ze Strażą Ochrony Kolei zrealizowano akcje: „Bezpieczny przejazd” oraz „Piesi”, na które przeznaczono 18 służb. W działaniu „Ostatki” (1 służba) brali udział także pracownicy Urzędu Celnego w Przemyślu, zaś w działaniu „Pasy” (1 służba) – Straż Miejska w Przemyślu.

(dowód: akta kontroli str. 130-132)

▪ **Udział Policji w regionalnych programach prewencyjnych. Programy inicjowane przez Policję i ich efektywność**

Komenda nie inicjowała i nie brała udziału – w okresie objętym kontrolą – w programach prewencyjnych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 127-132)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

3. System badania i oceniania przez Policję efektywności działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach

3.1. Realizacja przedsięwzięć dotyczących jakości wykonywania działań na rzecz bezpieczeństwa

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

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą (2012 r. – I półrocze 2013 r.), w ramach służby codziennej i działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, nadzorem przez Naczelnika WRD objęte były patrole. W ramach nadzoru kontrolowano wykonywanie zadań ujętych w planach działań oraz zadań doraźnych, takich jak dyslokacja i zakres czynności w określonym miejscu i czasie, wynikających z analizy stanu bezpieczeństwa na drogach powiatu przemyskiego. Nie stwierdzono nieprawidłowości. Działania WRD objęte były nadzorem przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie. W analizowanym okresie WRD nie

był objęty kontrolami lub audytami realizowanymi przez podmioty zewnętrzne.

(dowód: akta kontroli str. 27-29)

▪ **Skargi na działalność prd, ich rozpatrywanie i wykorzystanie**

W okresie objętym kontrolą (2012 r. – I półrocze 2013 r.) do Komendy wpłynęły 4 skargi na działalność prd, tj. skargi z datą wpływu: 29 maja 2012 r., 2 lipca 2012 r., 19 lutego 2013 r. i 6 maja 2013 r. Przedmiotem skarg – w ocenie skarżących – było: w 2 przypadkach niewłaściwy sposób przeprowadzenia kontroli drogowej, w 1 przypadku niewłaściwe zachowanie policjanta w stosunku do osoby skarżącej, zaś w 1 przypadku bezpodstawne próby nałożenia mandatu i prowadzenie postępowania w sprawie o wykroczenie. Dwie pierwsze skargi dotyczyły Pana mł. asp. T.O., zaś pozostałe – Panów mł. asp. T.R. oraz asp. A.P. (wszyscy zatrudnieni w WRD Komendy). We wszystkich przypadkach zarzuty podniesione przez skarżących nie znalazły uzasadnienia lub nie potwierdziły się w wyniku postępowań wyjaśniających. W 3 przypadkach postępowania wyjaśniające prowadził specjalista Zespołu Kadr i Szkolenia, będący równocześnie rzecznikiem dyscyplinarnym oraz koordynatorem skarg i wniosków wpływających do Komendy. W uzasadnieniu rozpatrzonych skarg podano szczegółowe informacje, na podstawie których ustalono ich wynik, takie jak analiza dokumentacji, przesłuchania świadków, wyjaśnienia policjantów oraz obowiązujący stan prawny. Wszystkie skargi rozpatrzono w terminie nieprzekraczającym miesiąca od daty ich wpływu do Komendy (odpowiednio: 27, 26, 14 i 23 dni), zaś skarżących powiadomiono pisemnie o wynikach rozpatrzenia skarg. Ustalenia wynikające z rozpatrzenia skarg zostały udokumentowane w postaci sprawozdań (notatki) z czynności wyjaśniających, w tym w 2 przypadkach kopie takich sprawozdań przekazano także do wiadomości Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie. Wyniki z jednego postępowania wyjaśniającego stały się podstawą wniosku skierowanego do Prokuratury Rejonowej w Przemyślu o przeprowadzenie postępowania w stosunku do osoby skarżącej, o czyn z art. 234 kk i 212 § 1 kk (ścigany z urzędu).

(dowód: akta kontroli str. 153-154)

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

W 1 przypadku postępowanie wyjaśniające przeprowadził Naczelnik WRD. Podstawą takiego działania była decyzja Komendanta z dnia 14 września 2009 r., nr 104/09, na mocy której naczelnicy wydziałów Komendy byli uprawnieni do rozpatrywania oraz załatwiania skarg i wniosków dotyczących podległych im policjantów. Ww. decyzja została uchylona decyzją nr 135/12 z dnia 12 września 2012 r.

*Ustalono
nieprawidłowości*

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

3.2. Pozostałe zagadnienia. Statystyczna ocena stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, analizy porównawcze i wnioski

Z porównania danych zawartych w „Analizach stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym na terenie powiatu przemyskiego”, sporządzonych za 2011 r. i 2012 r. wynika m.in., że liczba: zdarzeń drogowych, wypadków, zabitych, rannych i kolizji była w 2012 r. niższa niż w 2011 r. I tak:

- zdarzeń drogowych w 2012 r. było 1.153, tj. o 103 (o 8,2%) mniej niż w 2011 r., przy czym liczba zdarzeń drogowych na terenie powiatu ziemskiego przemyskiego zmniejszyła się o 77, tj. o 16,5%, zaś na terenie miasta na prawach powiatu Przemyśl – o 24, tj. o 3%,
- liczba wypadków w 2012 r. wynosiła 48, tj. o 3 (o 5,9%) mniej niż w 2011 r., przy czym przy spadku liczby wypadków na terenie powiatu ziemskiego o 14 (o 45,2%) równocześnie wystąpił wzrost liczby wypadków na terenie powiatu miejskiego o 11 (o 55%),
- liczba zabitych w 2012 r. była niższa od danych za 2011 r. o 4 osoby, tj. o 40%, w tym na

terenie powiatu miejskiego nie było zabitych w 2012 r. (przy 2 ofiarach w 2011 r.), zaś na terenie powiatu ziemskiego liczba zabitych uległa zmniejszeniu o 2 osoby, tj. o 25%,
- liczba rannych w 2012 r. wyniosła 63 osoby, tj. o 3 osoby (o 4,5 %) mniej niż w 2011 r., przy czym nastąpiło zróżnicowanie trendu liczby osób rannych – w powiecie ziemskim liczba ta zmniejszyła się o 18 osób (o 41,9%), zaś na terenie miasta Przemyśl – wzrosła o 15 (o 65,2%),
- liczba kolizji uległa zmniejszeniu w porównaniu do 2011 r. i w 2012 r. wyniosła 1.105 (spadek o 98 kolizji, tj. 8,1%), na co wpłynęło zmniejszenie się liczby kolizji zarówno na terenie powiatu ziemskiego (o 63, tj. o 14,5%) jak i miejskiego (o 35, tj. o 4,6%).

W ocenie I Zastępcy Komendanta do spadku liczby wypadków drogowych i liczby osób rannych w 2012 r. w porównaniu do 2011 r., na terenie powiatu przemyskiego ziemskiego, przyczyniła się większa liczba patroli drogowych kierowanych do służby na tym terenie. W przypadku tych samych wskaźników dotyczących terenu miasta Przemyśla – ich pogorszenie jest efektem działania firm ubezpieczeniowych, które wpływają na uczestników zdarzeń drogowych – przy obrażeniach ciała powodujących niezdolność do pracy powyżej 7 dni rośnie wysokość odszkodowań.

Mimo poprawy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2012 r. w porównaniu do 2011 r., na tle innych powiatów województwa podkarpackiego stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie powiatów przemyskich: ziemskiego i miejskiego, statystycznie poprawił się w nieco mniejszym stopniu, o czym świadczą średnie wskaźniki wynoszące:

- liczba zdarzeń drogowych – województwo podkarpackie – spadek o 11%, powiat przemyski – spadek o 8,2%,
- liczba wypadków – województwo podkarpackie – spadek o 15%, powiat przemyski – spadek o 5,9%,
- liczba rannych – województwo podkarpackie – spadek o 15%, powiat przemyski – spadek o 4,5%,
- liczba kolizji – województwo podkarpackie – spadek o 10%, powiat przemyski – spadek o 8,1%.

Najlepszy wynik dotyczył liczby osób zabitych, która w powiecie przemyskim zmniejszyła się w 2012 r. w stosunku do 2011 r. o 40%, przy średniej wojewódzkiej wynoszącej 18%.

(dowód: akta kontroli str. 93-122, 155-162)

W I półroczu 2013 r. liczby: zdarzeń drogowych, kolizji oraz osób rannych były wyższe a liczba zabitych nie zmieniła się w stosunku do I półrocza 2012 r. Szczegółowe dane były następujące:

- liczba zdarzeń drogowych w I p. 2013 r. wyniosła 570, tj. o 65 (o 12,9%) więcej niż w I p. 2012 r.,
- liczba wypadków w I p. 2013 r. wynosząca 19 była wyższa o 2, tj. o 11,8% niż w I p. 2012 r., w tym na terenie powiatu ziemskiego wyniosła 11, tj. o 2 więcej (22,2%) niż w I p. 2012 r., zaś na terenie miasta Przemyśla nie uległa zmianie,
- liczba zabitych w I p. 2013 r. wyniosła 3 osoby, tj. tyle samo co w I p. 2012 r., i dotyczyła tylko terenu powiatu ziemskiego,
- liczba rannych w I p. 2013 r. wyniosła 22 osoby, tj. o 3 osoby (15,8%) więcej niż w I p. 2012 r., w tym w powiecie ziemskim wyniosła 11 osób, tj. o 1 osobę (10%) więcej niż w I p. 2012 r., zaś w powiecie miejskim wyniosła 11 osób, tj. o 2 osoby (22,2%) więcej niż w I p. 2012 r.,
- liczba kolizji w I p. 2013 r. wynosząca 551, była wyższa w stosunku do I p. 2012 r. o 63, tj. o 12,9%.

(dowód: akta kontroli str. 93-122)

*Ustalone
nieprawidłowości*

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

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski
pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o podjęcie przez Pana Komendanta, działań zapewniających:

1. Uzyskanie przez wszystkich policjantów pionu ruchu drogowego specjalistycznego przeszkolenia zawodowego w zakresie kontroli ruchu drogowego określonego w przepisach zarządzenia Nr 609 KGP *w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów*,
2. Osiągnięcie poziomu zaopatrzenia pionu ruchu drogowego w sprzęt oraz wyposażenia mundurowego zgodnego z normatywnymi ustalonymi w obowiązujących zarządzeniach KGP,
3. Prawidłowe sporządzanie KART ZDARZENIA DROGOWEGO oraz terminowe ewidencjonowanie informacji zawartych w tych kartach w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach: jeden dla Pana Komendanta, drugi - do akt kontroli.

Prawo
zgłoszenia
zastrzeżeń

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 Najwyższej Izby Kontroli w Rzeszowie

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.

Rzeszów, dnia września 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie

Kontroler
Stanisław Jarzyna
Główny specjalista kontroli państwowej

Dyrektor
Wiesław Motyka

.....
podpis

.....
podpis